

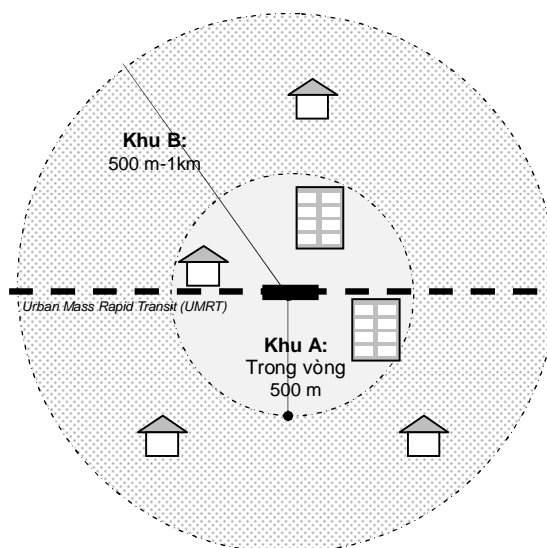
3.2 Đặc điểm các chuyến đi hiện tại và sự kỳ vọng đối với khu vực ảnh hưởng của các tuyến UMRT trong tương lai

3.2.1 Khái quát về công tác Điều tra Phỏng vấn

306 Đã tiến hành các cuộc Điều tra Phỏng vấn Hộ gia đình và Điều tra Người sử dụng công trình từ Tháng 6 đến Tháng 8 năm 2009 nhằm thu thập dữ liệu về các đặc điểm chuyến đi hiện tại và đánh giá khả năng trung chuyển của hành khách khi UMRT đi vào hoạt động. Điều tra Phỏng vấn Hộ gia đình tập trung vào người dân, trong khi Điều tra Người sử dụng công trình lại hướng vào các đối tượng không phải người dân (như người lao động, hành khách và sinh viên/học sinh), những người có lý do tới khu vực đó. Điều tra Đối tượng của Phỏng vấn Hộ gia đình ở trong bán kính 1000m tính từ ga, trong khi đối tượng của Điều tra Người sử dụng công trình chỉ giới hạn trong phạm vi 500m tính từ ga (Xem Hình 3.2.1).

307 Điều tra đã phỏng vấn 2.056 hộ gia đình, 6.059 đối tượng tại 31 ga (xem Hình 3.2.2). Đã tiến hành cuộc Điều tra Phỏng vấn Người sử dụng Công trình đối với 257 công trình (xem Bảng 3.2.1), 1.325 đối tượng tại 29 nhà ga, (trừ hai khu vực ga Vĩnh Quỳnh và Ngọc Hồi do các công trình tại hai khu vực ga này hiện nay chưa phát triển theo cụm).

Hình 3.2.1 Khu vực tiến hành Điều tra phỏng vấn



Nguồn: Đoàn Nghiên cứu JICA

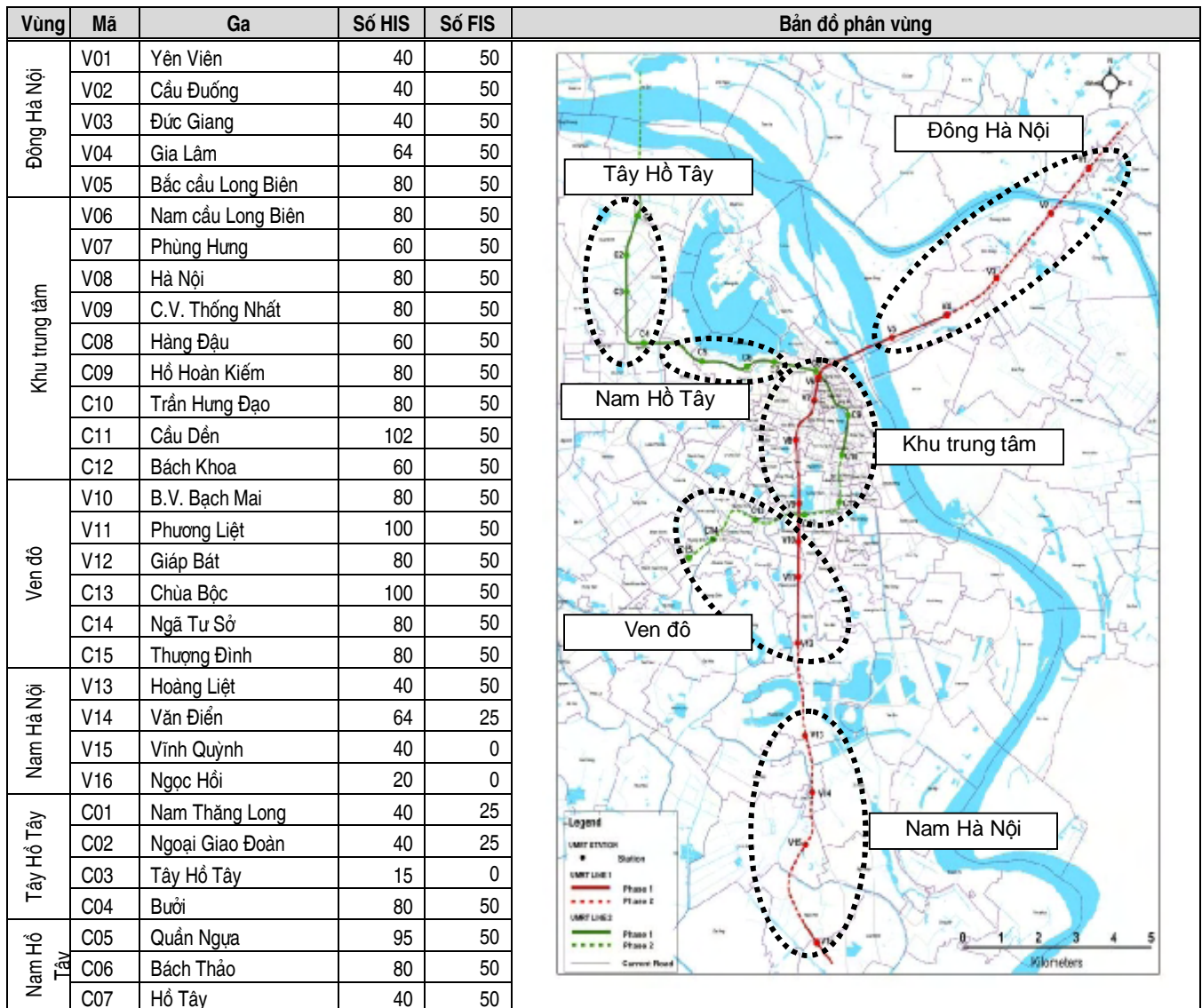
Bảng 3.2.1 Loại và số các công trình trong cuộc Điều tra người sử dụng công trình

Loại công trình	Tuyến 1	Tuyến 2
Thương mại	34	33
Công nghiệp	29	7
Hành chính	11	7
Giáo dục	29	38
Y tế	10	5
Công viên & không gian mở	3	10
Văn hóa & Tôn giáo	3	14
Giao thông	7	1
Cửa hàng ăn & quán Cafe'	8	7
Khác	1	0
Tổng số	135	122

Nguồn: Điều tra Phỏng vấn Hộ gia đình (HIS) và

Điều tra Phỏng vấn Người sử dụng Công trình (FIS), năm 2009, Đoàn Nghiên cứu JICA

Hình 3.2.2 Phân vùng khu vực Điều tra phỏng vấn



Nguồn: Điều tra Phỏng vấn Hộ gia đình (HIS) và Điều tra Phỏng vấn Người sử dụng Công trình (FIS), năm 2009, Đoàn Nghiên cứu JICA

3.2.2 Đặc điểm các chuyến đi cá nhân hiện nay

(1) Điểm đến, phương thức và mục đích của chuyến đi chính

308 Hiện nay, có hơn một nửa các chuyến đi là về phía Khu vực Trung tâm (xem Bảng 3.2.2). Các chuyến đi “đến nơi làm việc” tập trung chủ yếu ở Quận Hoàn Kiếm, và “đến trường” tập trung ở các Quận Hai Bà Trưng và Đống Đa, là nơi có nhiều trường phổ thông và trường đại học. Mặc dù các chuyến đi với mục đích “mua sắm” hầu hết tập trung ở các quận đông dân, tuy nhiên, hai quận Hai Bà Trưng và Hoàn Kiếm cũng khá nổi tiếng cho việc mua sắm.

309 Quận Long Biên và huyện Gia Lâm hơi xa cách so với vùng trung tâm thành phố do ngăn cách bởi dòng sông Hồng, hai cây cầu bắc qua sông Hồng là cầu Chương Dương và cầu Long Biên luôn luôn đông đúc. Quận Hoàng Mai cũng khá cách biệt với vùng trung tâm mặc dù đã có nhiều đô thị mới được xây dựng.

310 Nhìn chung, tại tất cả các khu vực, hơn 50% người dân sử dụng xe gắn máy là phương tiện đi lại chủ yếu, đặc biệt là cho nhu cầu đi lại thường xuyên. Việc sử dụng xe máy không phụ thuộc vào khoảng cách, và thậm chí người dân vẫn sử dụng xe máy để đi tới các vùng lân cận.

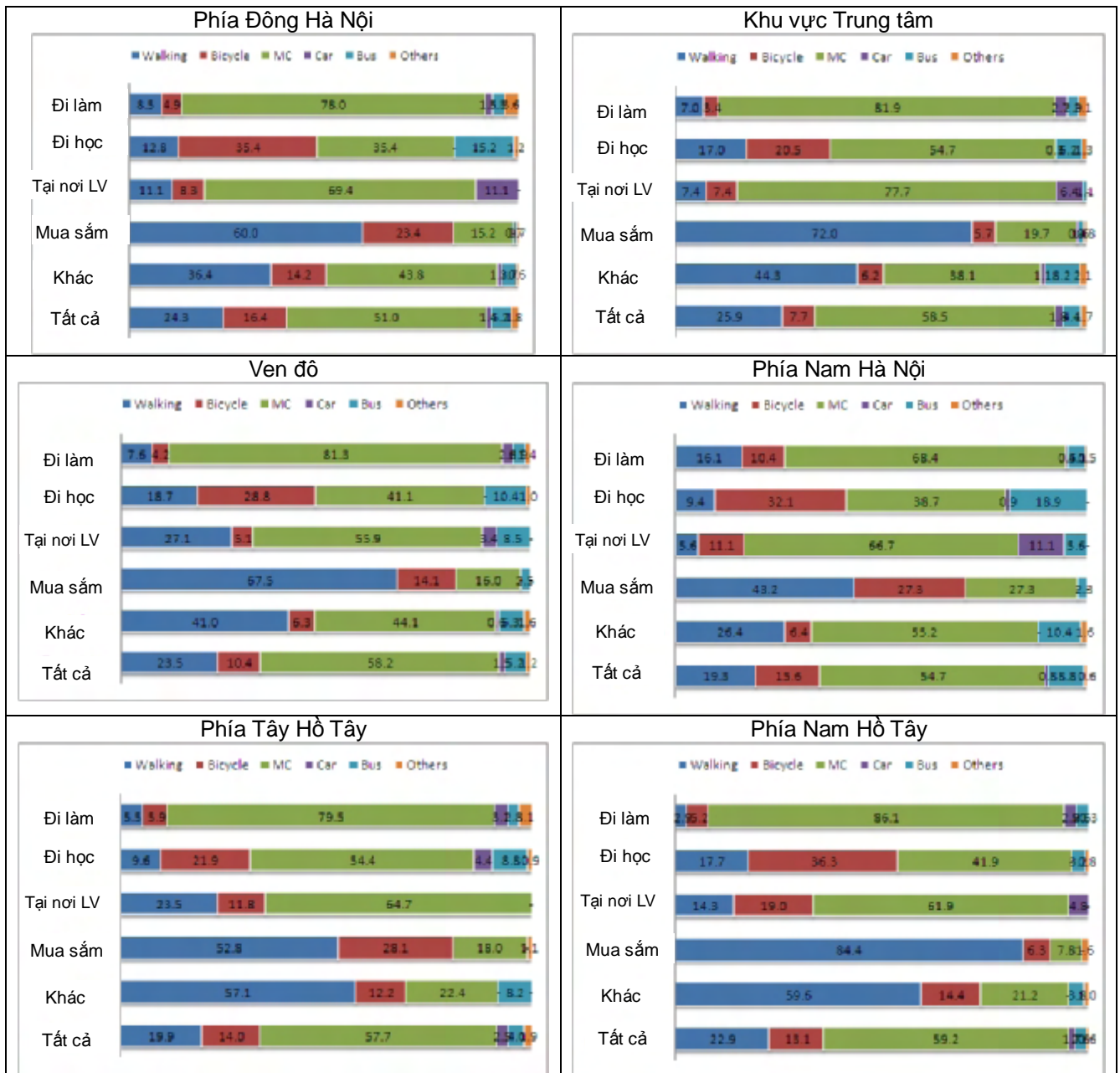
311 Hơn 1/3 số sinh viên tại khu vực phía Đông Hà Nội và phía Nam Hồ Tây sử dụng xe đạp. Mặc dù rất nhiều người ở thành phố đã chuyển từ việc sử dụng xe đạp sang sử dụng xe máy, nhưng sinh viên ở các khu vực ngoại ô vẫn sử dụng xe đạp. Hầu hết người dân đi bộ khi đi mua sắm bởi khu mua sắm nằm gần các khu dân cư.

Bảng 3.2.2 Điểm đến hiện nay của các chuyến đi chính (phân loại theo mục đích)

		Đi làm	Đi học	Tại nơi làm việc	Mua sắm	Khác	Tổng
Khu vực Trung tâm	Ba Đình	11,8	8,7	13,4	12,9	11,6	11,8
	Hoàn Kiếm	15,8	10,7	27,7	14,2	14,7	15,5
	Hai Bà Trưng	12,5	16,9	10,9	15,1	13,5	14,4
	Đống Đa	16,5	18,0	14,3	13,3	12,3	15,9
Ven đô	Tây Hồ	3,9	3,1	2,1	3,8	3,0	3,6
	Thanh Xuân	6,7	6,8	4,2	3,9	3,1	5,7
	Cầu Giấy	6,8	8,6	8,4	6,0	4,3	6,8
	Hoàng Mai	6,1	6,6	2,9	3,9	5,3	5,8
	Long Biên	5,6	6,8	8,0	15,5	7,2	7,8
Nông thôn	Sóc Sơn	1,2	-	-	-	-	0,5
	Đông Anh	0,4	0,1	-	-	0,3	0,2
	Gia Lâm	2,0	3,6	1,7	2,9	2,1	2,6
Ngoại ô	Từ Liêm	3,9	5,3	0,8	3,7	0,9	3,5
	Thanh Trì	4,3	3,6	2,9	4,6	3,5	4,2
Khu vực lân cận	Hà Đông	1,2	0,9	0,4	-	0,5	0,8
	Đan Phượng	0,0	-	-	-	0,2	0,1
	Hoài Đức	0,4	0,2	0,4	0,1	0,1	0,2
	Mê Linh	0,1	-	-	-	-	0,0
Tính khác	0,8	0,2	1,7	-	0,7	0,6	
Tổng		100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0

Nguồn: Điều tra Phỏng vấn Hộ gia đình và Điều tra Phỏng vấn Người sử dụng Công trình, năm 2009, Đoàn Nghiên cứu JICA

Hình 3.2.3 Phương thức giao thông hiện nay xếp theo mục đích và phân vùng



Nguồn: Điều tra Phòng vấn Hộ gia đình và Điều tra Phòng vấn Người sử dụng Công trình, năm 2009, Đoàn Nghiên cứu JICA

(2) Điểm đến hiện nay theo mục đích

312 Hiện nay, các khu vực điểm đến đều tập trung trong khu vực nơi người dân sinh sống. Hơn một nửa số các chuyến đi đều ở trong khu vực các quận/huyện dân cư (xem Bảng 3.2.3). Tuy nhiên với trường hợp của khu vực phía nam Hà Nội thì hầu hết người dân đều đi về hướng Trung tâm. Các chuyến đi tại khu vực phía Đông và phía Nam Hà Nội đều không phân bố rộng. Có vẻ như việc đi qua sông Hồng và phải qua một quãng đường khá dài để đi từ phía nam đến được trung tâm thành phố chính là trở ngại đối với các chuyến đi hàng ngày trong toàn khu vực thành phố.

313 Các chuyến đi với mục đích “Đi làm” đều tập trung ở khu vực trung tâm. Đối với trường hợp của khu vực phía Đông Hà Nội, nằm ở một bên bờ sông Hồng, một nửa số chuyến “Đi làm” đều nằm trong khu vực quận Long Biên và huyện Gia Lâm. Học sinh, sinh viên đến trường trong khu vực nội quận hoặc trường ở các quận Hai Bà Trưng và Đống Đa. Học sinh, sinh viên ở khu vực phía Nam Hà Nội đi học ở các trường tại khu vực trung tâm. Đối với các chuyến đi với mục đích mua sắm, hầu hết người dân đều mua hàng tại các khu vực xung quanh khu dân cư.

Bảng 3.2.3 Quận/huyện điểm đến theo phân vùng (các chuyến đi đa mục đích)

Quận/huyện (Điểm đến)		Vùng điều tra (điểm đi)					Tất cả	
		Phía Đông Hà Nội	Khu vực Trung tâm	Ven đô	Phía Nam Hà Nội	Phía Tây Hồ Tây		Phía Nam Hồ Tây
Khu vực Trung tâm	Ba Đình	3,2	11,8	8,4	11,6	12,2	48,5	11,8
	Hoàn Kiếm	8,7	31,1	16,3	23,2	3,5	8,3	15,5
	Hai Bà Trưng	4,5	18,7	16,7	18,0	4,5	6,6	14,4
	Đống Đa	4,3	14,3	21,7	7,9	8,6	10,3	15,9
Ven Trung tâm	Tây Hồ	1,2	4,4	3,6	5,9	14,9	5,7	3,6
	Thanh Xuân	1,2	2,4	10,9	0,9	3,9	3,2	5,7
	Cầu Giấy	2,0	5,8	6,7	6,9	24,1	6,3	6,8
	Hoàng Mai	1,3	3,5	5,8	5,3	1,8	3,8	5,8
	Long Biên	53,1	1,7	0,6	0,1	1,6	0,6	7,8
Nông thôn	Sóc Sơn	0,7	0,7	0,9	0,6	0,8	0,5	0,5
	Đông Anh	1,7	0,1	0,1	-	1,0	0,3	0,2
	Gia Lâm	15,0	1,6	1,5	2,7	-	0,8	2,6
Ngoại ô	Từ Liêm	0,4	1,5	2,1	2,0	21,2	3,7	3,5
	Thanh Trì	0,5	0,3	0,8	11,9	0,4	0,2	4,2
Khu vực lân cận	Hà Đông	0,4	1,2	2,5	2,7	0,2	1,1	0,8
	Đan Phượng	-	0,1	0,2	-	-	-	0,1
	Hoài Đức	0,3	0,3	0,4	-	0,4	0,2	0,2
	Mê Linh	-	-	-	-	0,2	-	0,0
Tỉnh khác		1,5	0,4	0,6	0,4	0,6	0,2	0,6
Tổng		100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0

Nguồn: Điều tra Phỏng vấn Hộ gia đình và Điều tra Phỏng vấn Người sử dụng Công trình, năm 2009, Đoàn Nghiên cứu JICA

Bảng 3.2.4 Quận/huyện điểm đến theo phân vùng (Mục đích: Đi làm)

Quận/huyện (Điểm đến)		Vùng điều tra (điểm đi)					Tất cả	
		Phía Đông Hà Nội	Khu vực Trung tâm	Ven đô	Phía Nam Hà Nội	Phía Tây Hồ Tây		Phía Nam Hồ Tây
Khu vực Trung tâm	Ba Đình	5,0	15,0	15,1	15,3	17,1	31,8	11,8
	Hoàn Kiếm	14,7	22,5	22,1	22,4	5,2	12,2	15,8
	Hai Bà Trưng	5,4	17,6	17,4	17,6	6,3	9,9	12,5
	Đống Đa	9,0	11,0	11,2	10,6	11,5	13,7	16,5
Ven Trung tâm	Tây Hồ	2,5	10,4	10,5	10,6	9,5	4,1	3,9
	Thanh Xuân	1,8	-	-	-	5,2	5,0	6,7
	Cầu Giấy	2,2	9,2	9,3	9,4	17,5	6,4	6,8
	Hoàng Mai	1,8	1,2	1,2	1,2	2,4	6,1	6,1
	Long Biên	38,8	-	-	-	2,0	0,9	5,6
Nông thôn	Sóc Sơn	1,8	1,2	1,2	1,2	1,6	0,9	1,2
	Đông Anh	3,2	-	-	-	1,6	0,6	0,4
	Gia Lâm	10,8	4,6	4,7	4,7	-	1,2	2,0
Ngoại ô	Từ Liêm	-	2,3	2,3	2,4	16,7	5,0	3,9
	Thanh Trì	0,4	-	-	-	0,8	0,3	4,3
Khu vực lân cận	Hà Đông	0,4	4,6	4,7	4,7	0,4	1,5	1,2
	Đan Phượng	-	-	-	-	-	-	0,0
	Hoài Đức	0,4	-	0,4	-	0,8	0,3	0,4
	Mê Linh	-	-	-	-	0,4	-	0,1
Tỉnh khác		1,8	0,3	-	-	1,2	0,3	0,8
Tổng		100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0

Nguồn: Điều tra Phỏng vấn Hộ gia đình và Điều tra Phỏng vấn Người sử dụng Công trình, năm 2009, Đoàn Nghiên cứu JICA

Bảng 3.2.5 Quận/huyện điểm đến theo phân vùng (Mục đích: Đi học)

Quận/huyện (Điểm đến)		Vùng điều tra (điểm đi)					Tất cả	
		Phía Đông Hà Nội	Khu vực Trung tâm	Ven đô	Phía Nam Hà Nội	Phía Tây Hồ Tây		Phía Nam Hồ Tây
Khu vực Trung tâm	Ba Đình	2,0	10,0	10,1	13,5	3,5	48,4	8,7
	Hoàn Kiếm	2,7	28,7	19,6	37,8	0,9	1,6	10,7
	Hai Bà Trưng	6,0	17,3	10,5	27,0	5,3	5,6	16,9
	Đống Đa	1,3	16,3	23,4	8,1	11,5	9,7	18,0
Ven Trung tâm	Tây Hồ	-	3,8	2,3	2,7	13,3	8,9	3,1
	Thanh Xuân	1,3	4,2	16,0	2,7	5,3	3,2	6,8
	Cầu Giấy	4,0	5,4	6,9	5,4	29,2	12,1	8,6
	Hoàng Mai	1,3	5,2	2,1	-	2,7	2,4	6,6
	Long Biên	48,0	2,4	0,6	-	0,9	0,8	6,8
Nông thôn	Sóc Sơn	-	1,1	1,7	-	-	-	-
	Đông Anh	1,3	-	-	-	0,9	-	0,1
	Gia Lâm	26,7	0,7	0,4	-	-	0,8	3,6
Ngoại ô	Từ Liêm	1,3	2,6	2,1	2,7	26,5	4,8	5,3
	Thanh Trì	2,0	0,7	1,1	-	-	-	3,6
Khu vực lân cận	Hà Đông	0,7	0,2	2,1	-	-	1,6	0,9
	Đan Phượng	-	0,2	-	-	-	-	-
	Hoài Đức	0,7	0,7	0,2	-	-	-	0,2
	Mê Linh	-	-	-	-	-	-	-
Tỉnh khác		0,7	0,7	0,8	-	-	-	0,2
Tổng		100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0

Nguồn: Điều tra Phỏng vấn Hộ gia đình và Điều tra Phỏng vấn Người sử dụng Công trình, năm 2009, Đoàn Nghiên cứu JICA

Bảng 3.2.6 Quận/huyện điếm đến theo phân vùng (Mục đích: Mua sắm)

Quận/huyện (Điểm đến)		Vùng điều tra (điểm đi)					Tất cả	
		Phía Đông Hà Nội	Khu vực Trung tâm	Ven đô	Phía Nam Hà Nội	Phía Tây Hồ Tây		Phía Nam Hồ Tây
Khu vực Trung tâm	Ba Đình	0,7	15,1	1,8	-	7,8	85,2	11,8
	Hoàn Kiếm	0,7	39,8	4,4	-	1,1	-	15,5
	Hai Bà Trưng	2,1	11,8	34,2	-	-	-	14,4
	Đống Đa	-	24,2	21,1	-	-	1,6	15,9
Ven Trung tâm	Tây Hồ	-	-	0,9	-	24,4	11,5	3,6
	Thanh Xuân	-	-	7,9	-	-	-	5,7
	Cầu Giấy	-	2,7	3,5	-	38,9	1,6	6,8
	Hoàng Mai	-	2,7	21,1	12,2	-	-	5,8
	Long Biên	80,7	2,7	1,8	-	1,1	-	7,8
Nông thôn	Sóc Sơn	-	-	-	-	-	-	0,5
	Đông Anh	-	-	-	-	-	-	0,2
	Gia Lâm	15,7	0,5	0,9	-	-	-	2,6
Ngoại ô	Từ Liêm	-	-	-	2,4	26,7	-	3,5
	Thanh Trì	-	-	-	85,4	-	-	4,2
Khu vực lân cận	Hà Đông	-	-	0,9	-	-	-	0,8
	Đan Phượng	-	-	-	-	-	-	0,1
	Hoài Đức	-	-	1,8	-	-	-	0,2
	Mê Linh	-	-	-	-	-	-	0,0
Tỉnh khác	-	0,5	-	-	-	-	-	0,6
Tổng		100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0

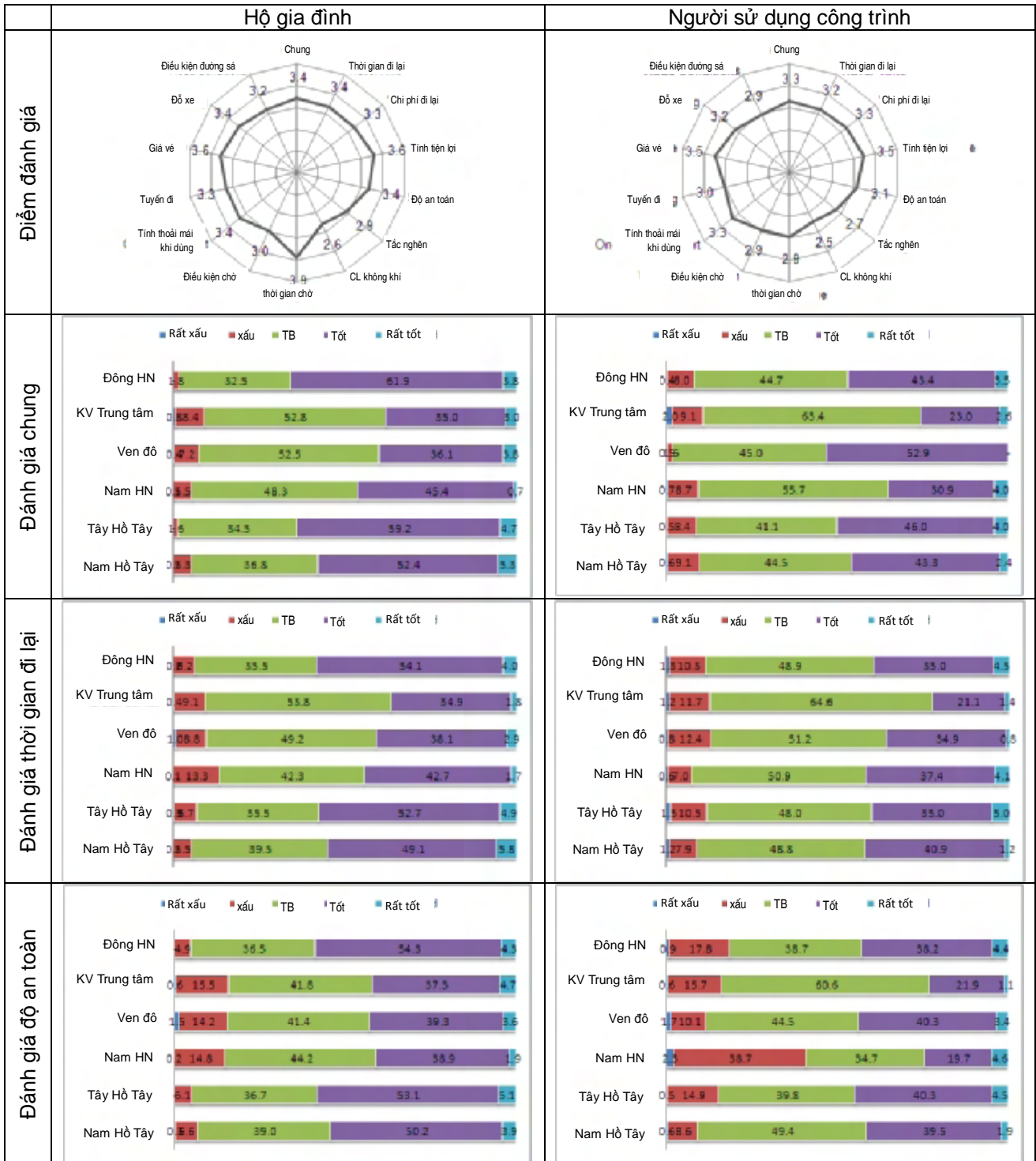
Nguồn: Điều tra Phỏng vấn Hộ gia đình và Điều tra Phỏng vấn Người sử dụng Công trình, năm 2009, Đoàn Nghiên cứu JICA

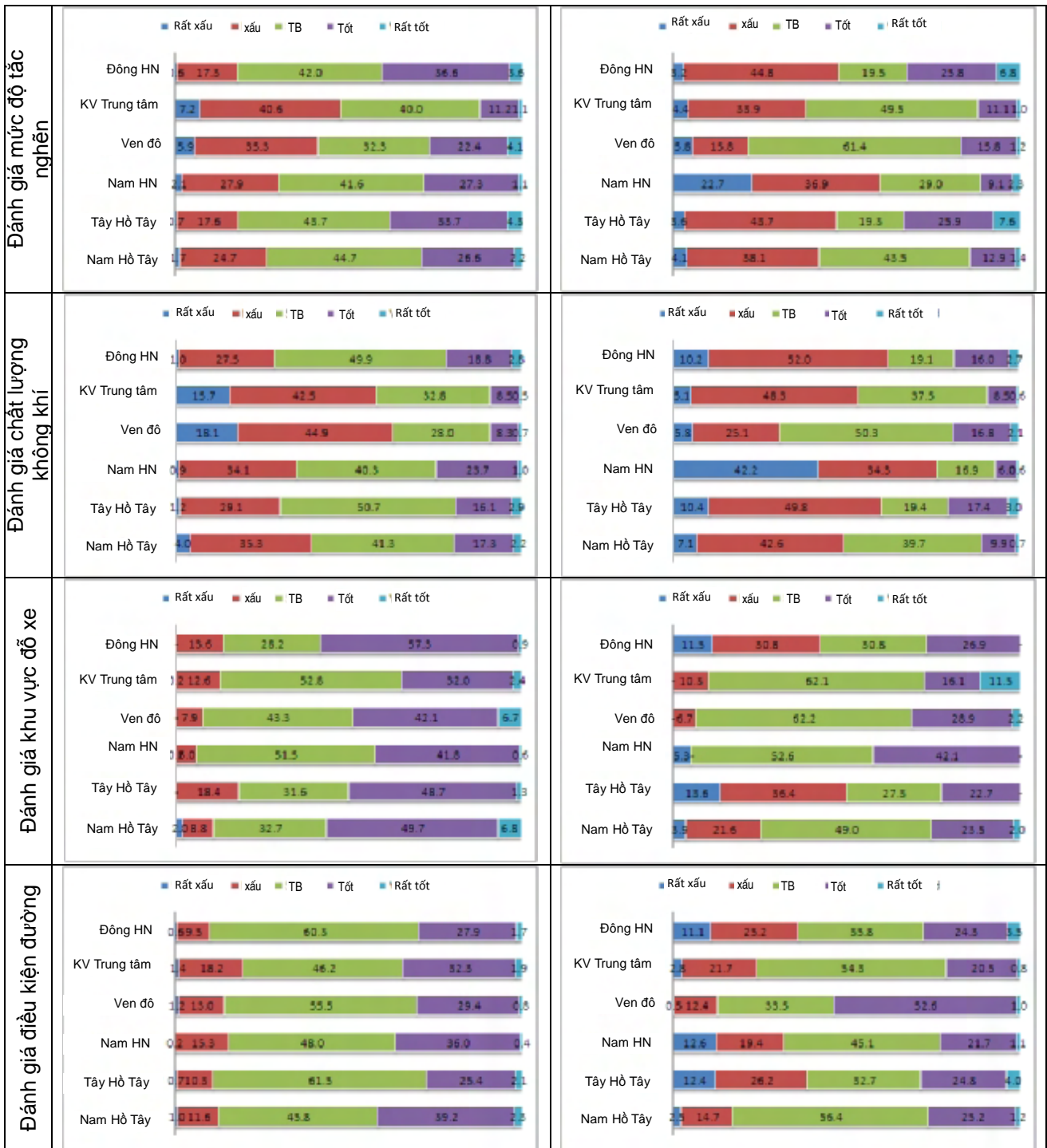
(3) Đánh giá điều kiện giao thông của chuyến đi chính

314 Nhìn chung, những người sử dụng công trình là những người thường xuyên đi lại hoặc đến các công trình từ những khu vực khác so với những hộ gia đình sống gần/xung quanh khu vực công trình đều cảm thấy không hài lòng hơn về điều kiện giao thông (xem Hình 3.2.4). Các vấn đề gây bất mãn nhất là “Chất lượng không khí” và “Ùn tắc giao thông”. Về ùn tắc giao thông, những người sử dụng công trình tại khu vực phía Đông và Nam Hà Nội đều cho rằng đây là vấn đề rất nghiêm trọng. Những hộ gia đình sống ở Khu vực Trung tâm và ven đô thì cho rằng vấn đề chất lượng không khí tồi tệ hơn, bởi có quá nhiều người tập trung tại khu vực này vào ban ngày. Khu vực đỗ xe và điều kiện đường sá đều xấu tại khu vực phía Nam Hà Nội và Tây Hồ Tây, những khu vực này vẫn chưa được phát triển tốt hạ tầng đô thị.

315 Người dân cho rằng việc phát triển hạ tầng giao thông là rất cần thiết đối với khu vực phía Nam Hà Nội và Tây hồ Tây, đồng thời, quản lý giao thông nhằm giảm ùn tắc và cải thiện chất lượng không khí cũng rất quan trọng đối với toàn thành phố.

Hình 3.2.4 Đánh giá điều kiện giao thông theo phân vùng





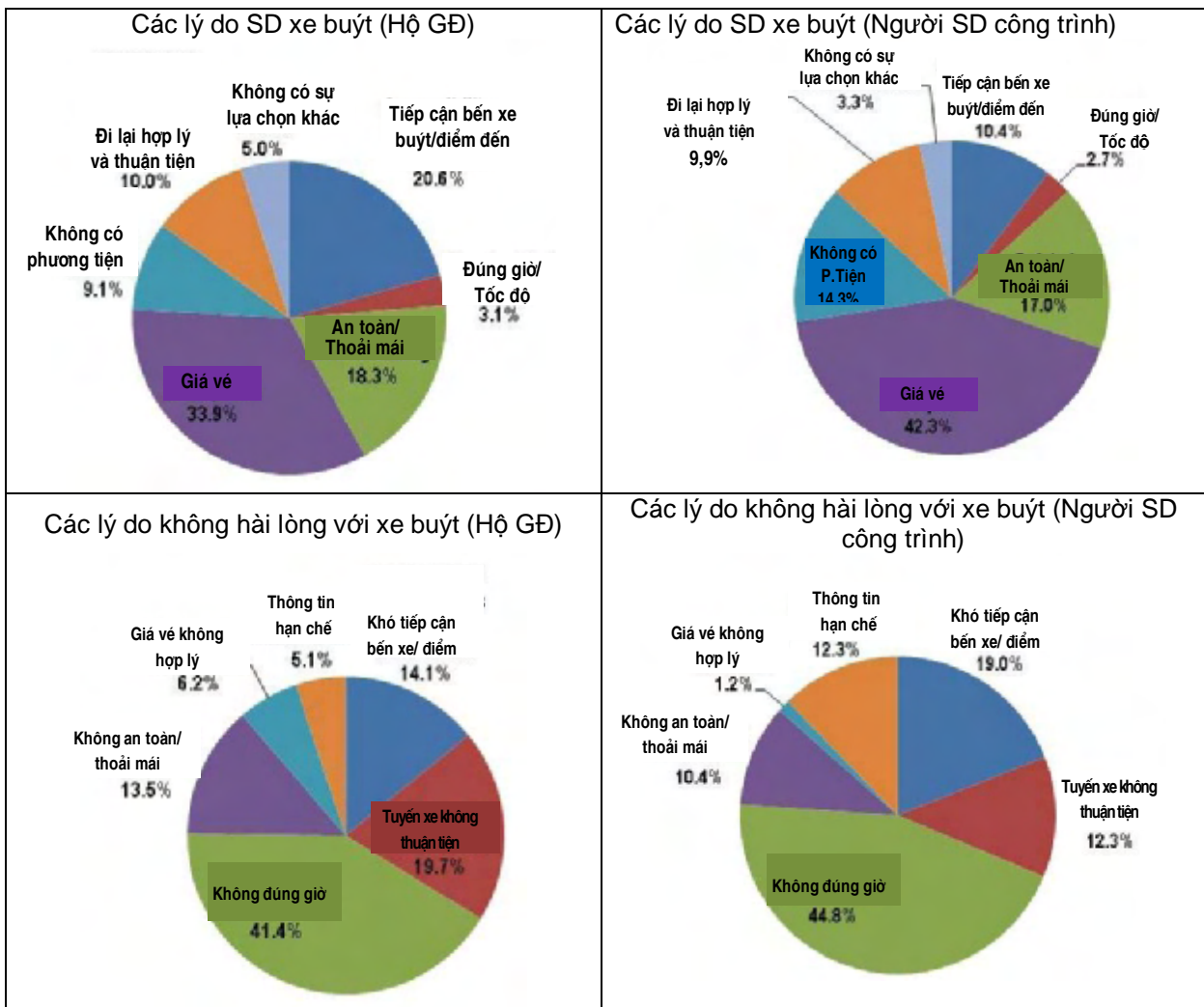
Nguồn: Điều tra Phỏng vấn Hộ gia đình và Điều tra Phỏng vấn Người sử dụng Công trình, năm 2009, Đoàn Nghiên cứu JICA

(4) Đánh giá điều kiện xe buýt

316 Chỉ có 4,9% số các hộ gia đình và 8,3% số người sử dụng công trình thường xuyên đi lại bằng xe buýt. Hiện nay, phần lớn người dân không sử dụng xe buýt (xem Hình 3.2.5).

317 Nguyên nhân khiến nhiều người không thích đi xe buýt là do xe buýt thường không đúng giờ, các tuyến xe buýt không thuận tiện, và việc tiếp cận các bến xe buýt cũng không thuận tiện. Mặt khác, cũng có nhiều người khá hài lòng khi đi xe buýt với các lý do như giá vé hợp lý, khả năng tiếp cận các bến xe buýt, an toàn và thoải mái. UMRT sẽ được tăng cường về vấn đề an toàn và đúng giờ. Tuy nhiên, cần phải cải thiện khả năng tiếp cận với các bến xe buýt và mạng lưới tuyến xe thuận tiện trong mối liên hệ gắn kết với sự phát triển của UMRT. Tính chính xác, đúng giờ chính là yếu tố quan trọng nhất để thúc đẩy phát triển giao thông công cộng.

Hình 3.2.5 Đánh giá điều kiện xe buýt



Nguồn: Điều tra Phỏng vấn Hộ gia đình và Điều tra Phỏng vấn Người sử dụng Công trình, năm 2009, Đoàn Nghiên cứu JICA

3.3 Triển vọng về UMRT

3.3.1. Mức độ phổ biến và nhận thức về UMRT

318 Có khoảng 1/3 hộ gia đình sống gần các khu vực ga UMRT biết đến dự án này của Tp. Hà Nội, tuy nhiên, có đến hơn 2/3 số người biết đến dự án lại không hề biết rằng vị trí của ga UMRT dự án ngay gần nhà của họ (xem Bảng 3.3.1).

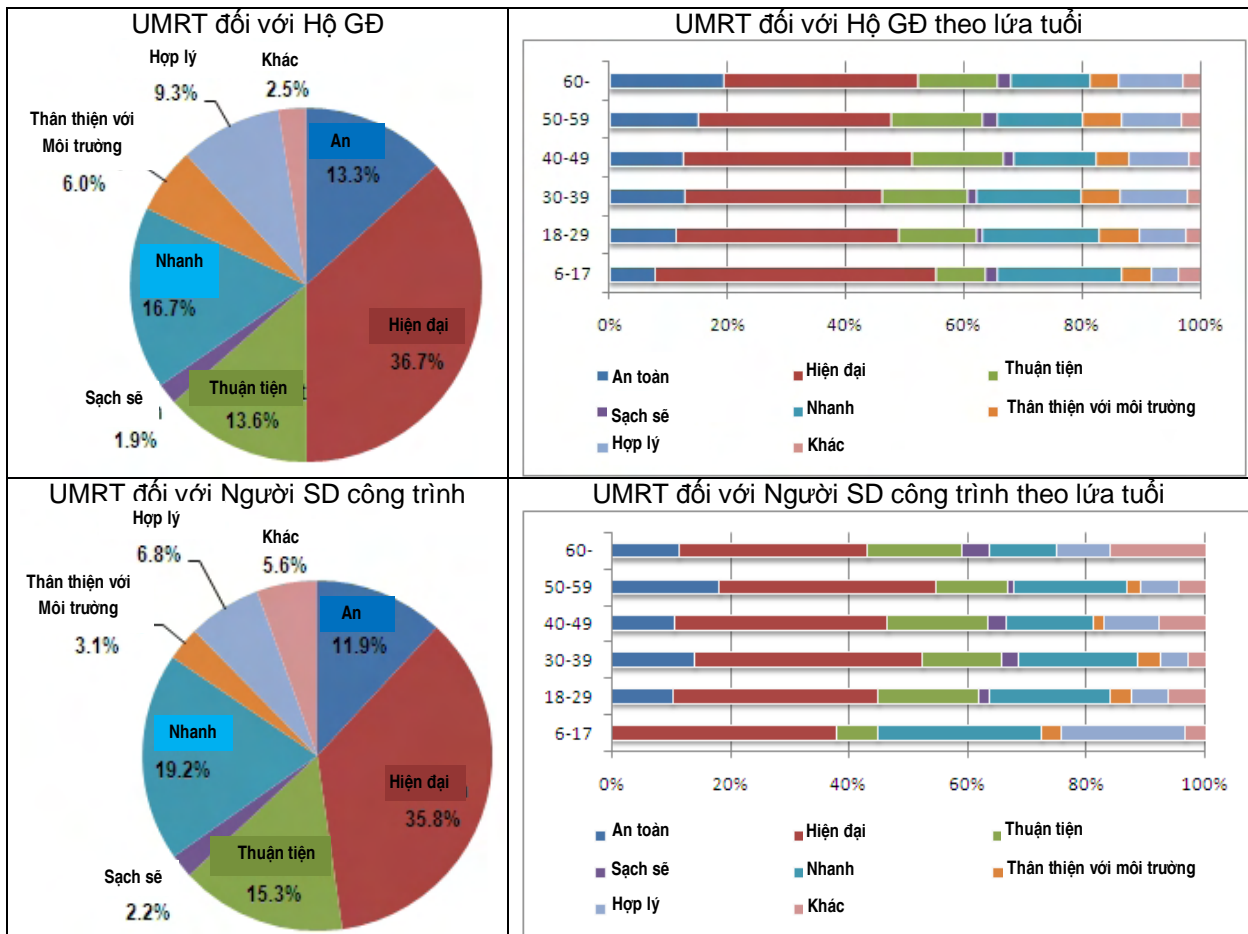
319 Nhận thức chung nhất về UMRT là tính “hiện đại”, sau đó là “nhanh chóng”, “thuận tiện” và “an toàn” (xem Hình 3.3.1).

Bảng 3.3.1 Mức độ phổ biến của Dự án UMRT và Vị trí ga gần nhà

		Biết Dự án UMRT		Biết như thế nào			Biết vị trí ga gần nhà		
		Có	Không	Qua phương tiện thông tin đại chúng	Được người khác nói lại	Nguồn thông tin khác	Có	Không chắc	Không
Tuyến 1	Hộ GD	36,3	63,7	69,1	23,4	7,4	21,3	38,2	40,5
	Người SD công trình	35,1	64,9	76,5	17,0	6,5	29,2	29,2	41,5
Tuyến 2	Hộ GD	41,5	58,5	67,9	25,1	7,0	39,2	41,7	19,1
	Người SD công trình	33,6	66,4	79,9	14,4	5,7	19,9	42,6	37,5

Nguồn: Điều tra Phỏng vấn Hộ gia đình và Điều tra Phỏng vấn Người sử dụng Công trình, năm 2009, Đoàn Nghiên cứu JICA

Hình 3.3.1 Nhận thức về UMRT



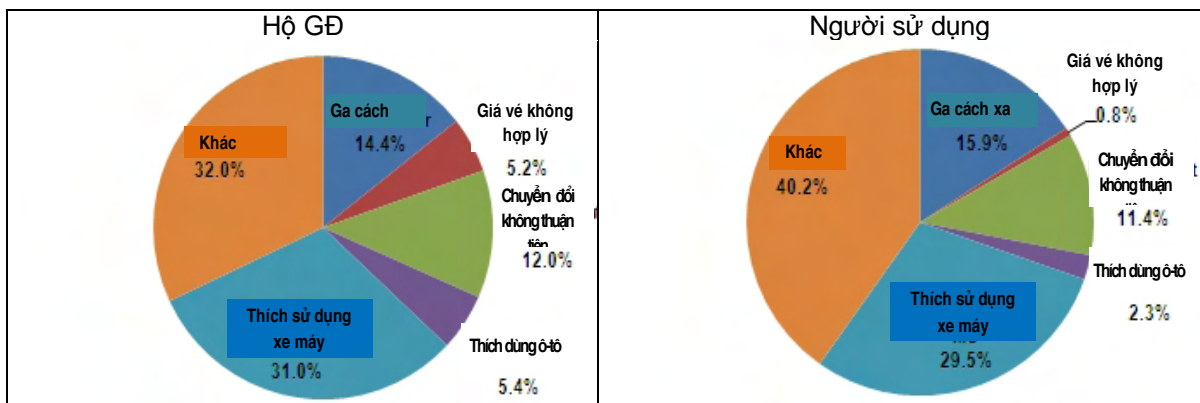
Nguồn: Điều tra Phỏng vấn Hộ gia đình và Điều tra Phỏng vấn Người sử dụng Công trình, năm 2009, Đoàn Nghiên cứu JICA

3.3.2. Sử dụng hay không sử dụng UMRT

320 Có hơn 90% những người được phỏng vấn đã trả lời rằng họ muốn sử dụng UMRT trong tương lai (xem Hình 3.3.2). Một số ít những người được phỏng vấn trả lời họ sẽ không sử dụng UMRT, hơn 1/3 trong số này vẫn muốn sử dụng phương tiện như hiện nay đó là xe máy. Nguyên nhân chính khiến họ không muốn sử dụng UMRT là do sự thay đổi bất lợi và vị trí ga quá xa.

321 Cần phải xem xét và quy hoạch kỹ lưỡng làm sao để chuyển những người đang sử dụng xe máy sang sử dụng phương tiện giao thông công cộng, đồng thời cung cấp điều kiện chuyển đổi thuận tiện bao gồm cả UMRT, xe buýt và các phương thức khác.

Hình 3.3.2 Các lý do không muốn sử dụng UMRT



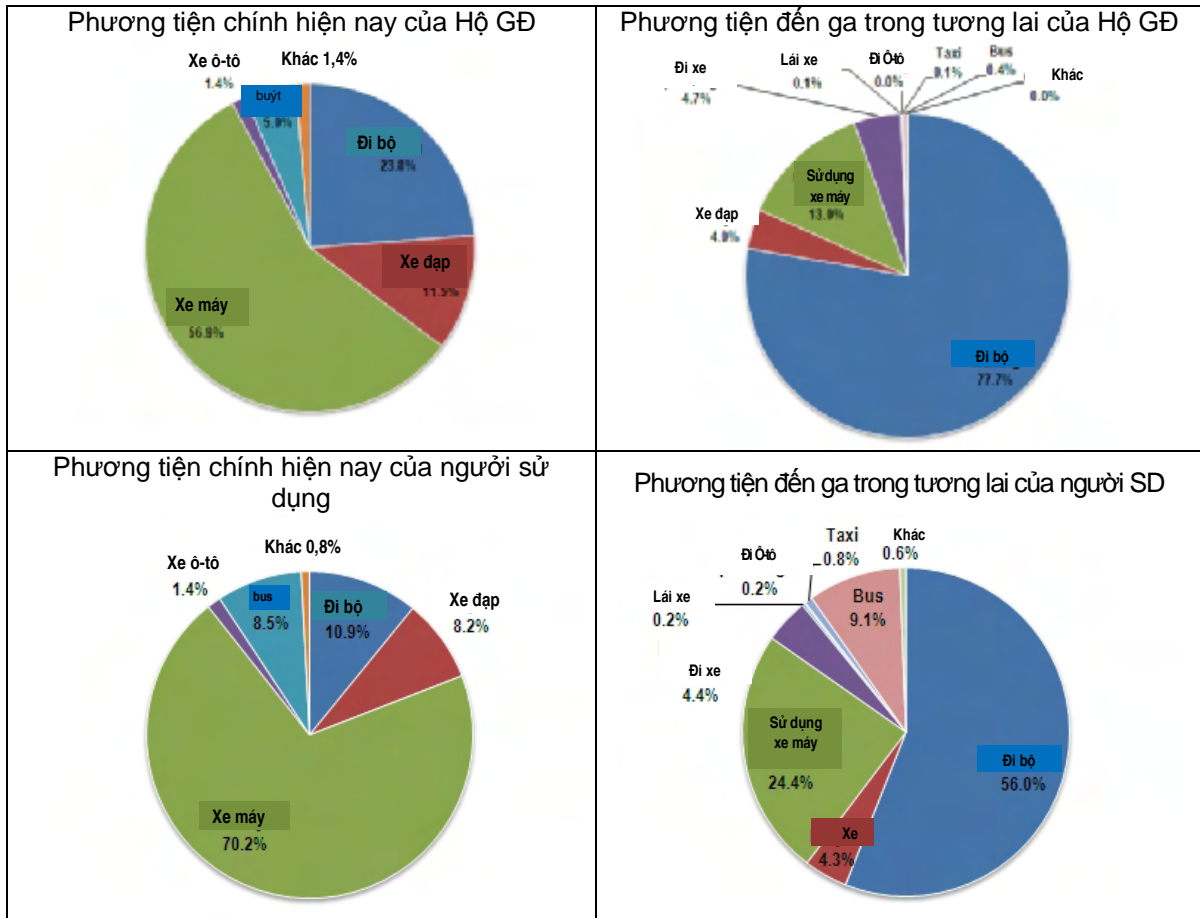
Nguồn: Điều tra Phỏng vấn Hộ gia đình và Điều tra Phỏng vấn Người sử dụng Công trình, năm 2009, Đoàn Nghiên cứu JICA

3.3.3. Phương thức tiếp cận ga UMRT trong tương lai

322 Có thể dễ dàng nhận thấy là khoảng 80% các hộ gia đình sinh sống quanh các khu vực ga UMRT đều muốn đi bộ đến ga trong tương lai khi đưa vào sử dụng (xem Hình 3.3.3). Khoảng cách xa nhất từ nhà đến ga UMRT là 1km, vì thế người dân có thể đi bộ. Mặc dù có một nửa số người sử dụng sống quanh các khu vực ga đều muốn đi bộ từ nhà đến ga hơn thì có đến 1/3 muốn sử dụng xe máy, và 10% muốn sử dụng xe buýt.

323 Cần phải cải thiện môi trường, điều kiện đi bộ cho những người sống gần ga. Bên cạnh đó, để cải thiện các khu vực dịch vụ thì điều quan trọng là cần phát triển mạng lưới giao thông thuận tiện và các dịch vụ nhằm cải thiện điều kiện tiếp cận thuận tiện hơn.

Hình 3.3.3 Phương thức tiếp cận Ga UMRT trong tương lai



Nguồn: Điều tra Phỏng vấn Hộ gia đình và Điều tra Phỏng vấn Người sử dụng Công trình, năm 2009, Đoàn Nghiên cứu JICA

3.3.4. Mục đích trong tương lai khi sử dụng UMRT

a) Đối với hộ gia đình

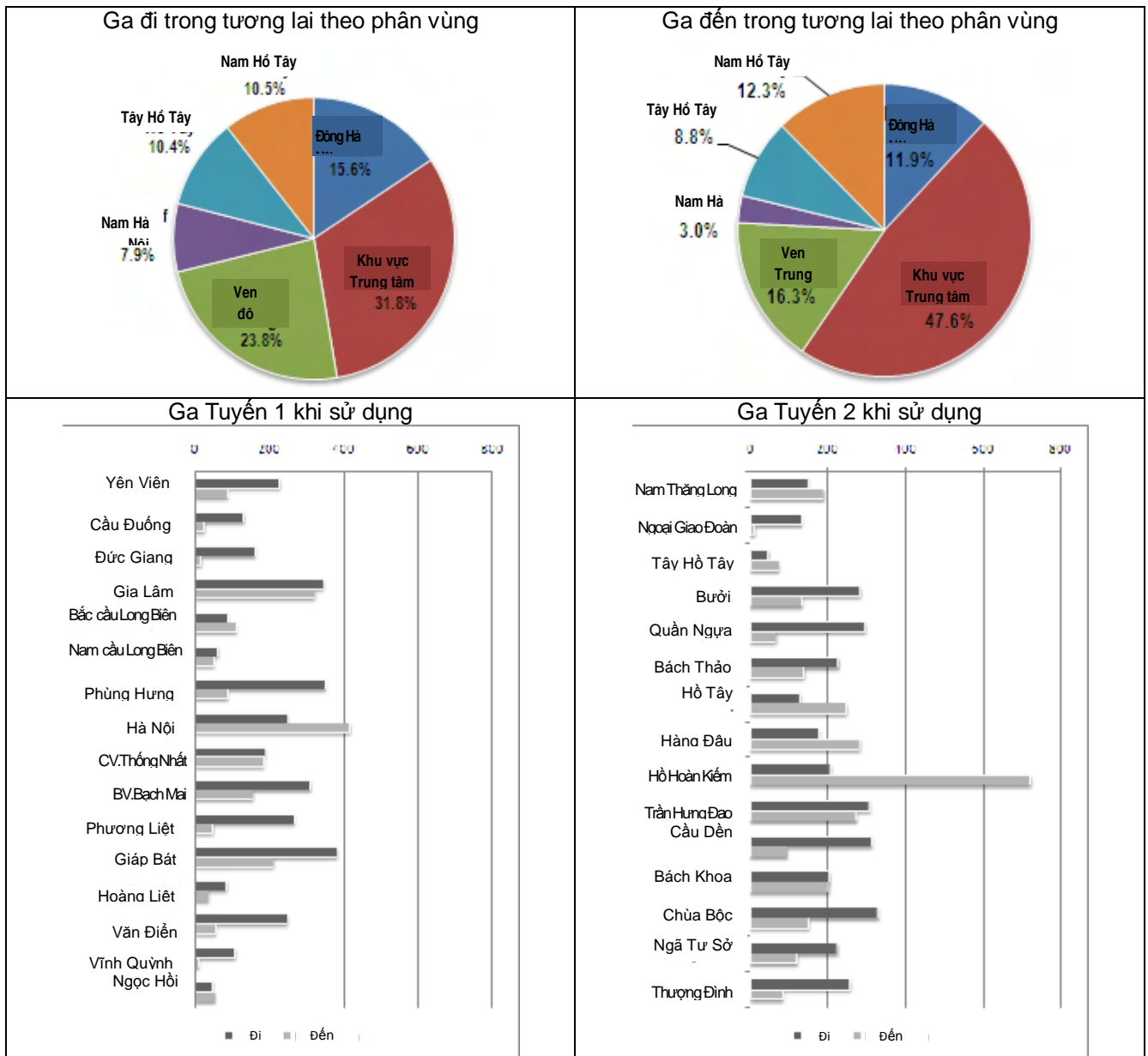
324 Ga đến phổ biến nhất là ga hồ Hoàn Kiếm, thuộc Tuyến 2, nơi đây có hồ Hoàn Kiếm tọa lạc ở phía đông nam của khu Phố Cổ. Các ga Hà Nội và Gia Lâm cũng là những ga phổ biến, ở đây tập trung nhiều công trình/tiện ích đô thị. Người dân sống trong khu vực Phố Cổ và xung quanh thiên về việc sử dụng ga Hàng Đạm hoặc Phùng Hưng hơn là ga Nam cầu Long Biên. Hiện nay, người dân đều biết rằng vị trí ga Nam cầu Long Biên sẽ gần cầu Long Biên và Chợ Long Biên, khu vực này thường rất đông đúc cho nên người dân không mấy thiện cảm với hình ảnh của ga trong tương lai.

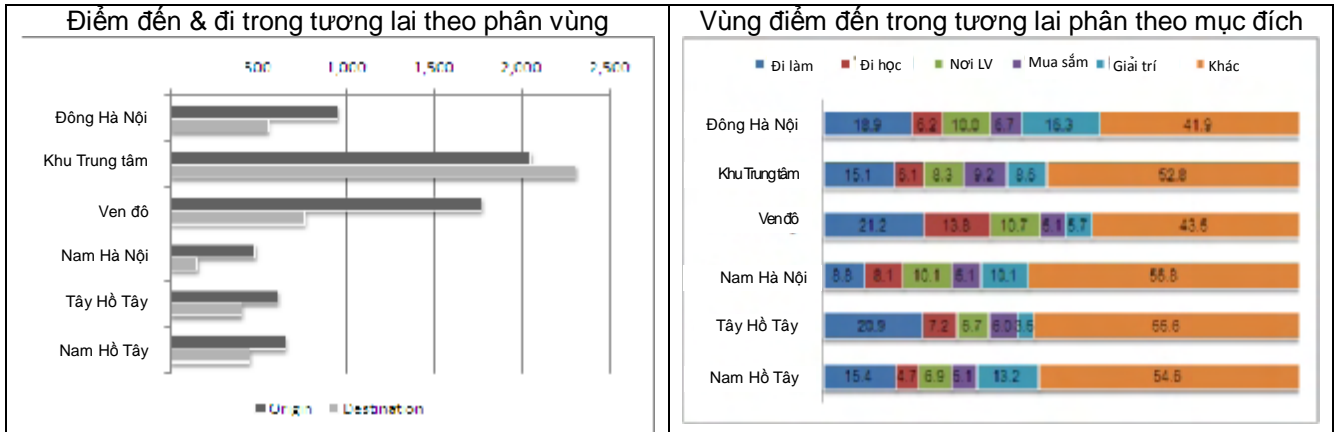
325 Có rất nhiều mục đích khi sử dụng UMRT, gần một nửa trong số những người được phỏng vấn có khả năng sẽ không chỉ chọn lựa một mục đích. Do có đến hơn 90% những người được phỏng vấn trả lời họ muốn sử dụng UMRT trong tương lai, có vẻ như người dân đều muốn sử dụng UMRT cho nhiều mục đích đi lại. Đặc biệt là những người dân sống ở khu vực phía Đông và Nam Hà Nội, những khu vực không thuận tiện khi đi đến Khu vực Trung tâm, mục đích đi đến Trung tâm chủ yếu là cho các hoạt động giải trí.

b) Đối với người sử dụng

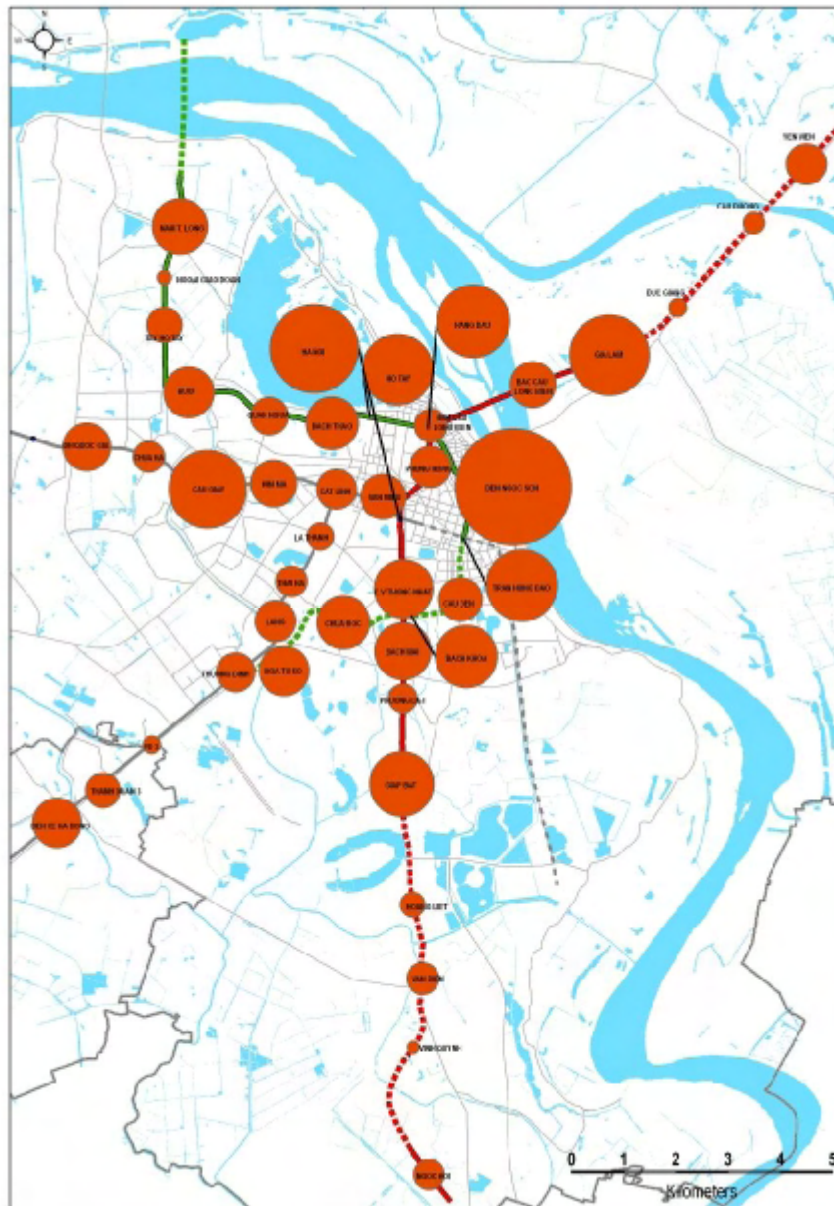
326 Đối với những người sử dụng sinh sống quanh các khu vực ga UMRT thì ga Giáp Bát rất thuận tiện khi sử dụng. Ga Giáp Bát là hình ảnh nút giao thông rất thuận lợi nhờ có Bến xe Giáp Bát, và mọi người đều có thể sử dụng cả ga UMRT và xe buýt để có thể đi quanh Thành phố hoặc đến các khu vực nông thôn lân cận. Mục đích sử dụng UMRT chủ yếu là để đi làm, đặc biệt là tại khu vực phía Nam Hà Nội. Sử dụng UMRT khi đi học cũng khá phổ biến ở khu vực ven đô bởi có rất nhiều trường đại học nằm ở đây.

Hình 3.3.4 Mục đích trong tương lai khi sử dụng UMRT (Hộ GD)



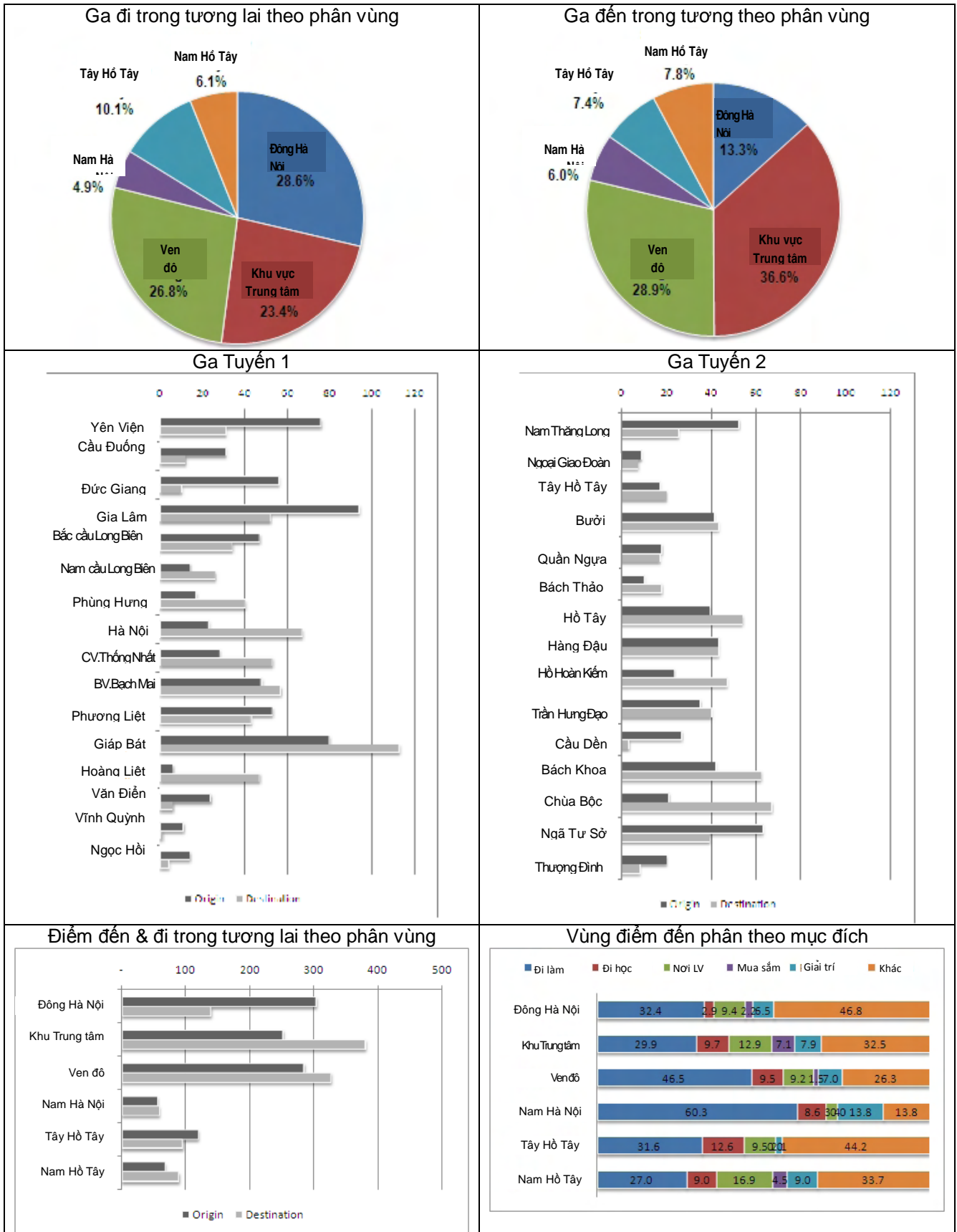


Ga đến



Nguồn: Điều tra Phòng vấn Hộ gia đình và Điều tra Phòng vấn Người sử dụng Công trình, năm 2009, Đoàn Nghiên cứu JICA

Hình 3.3.5 Mục đích trong tương lai khi sử dụng UMRT (Người SD công trình)



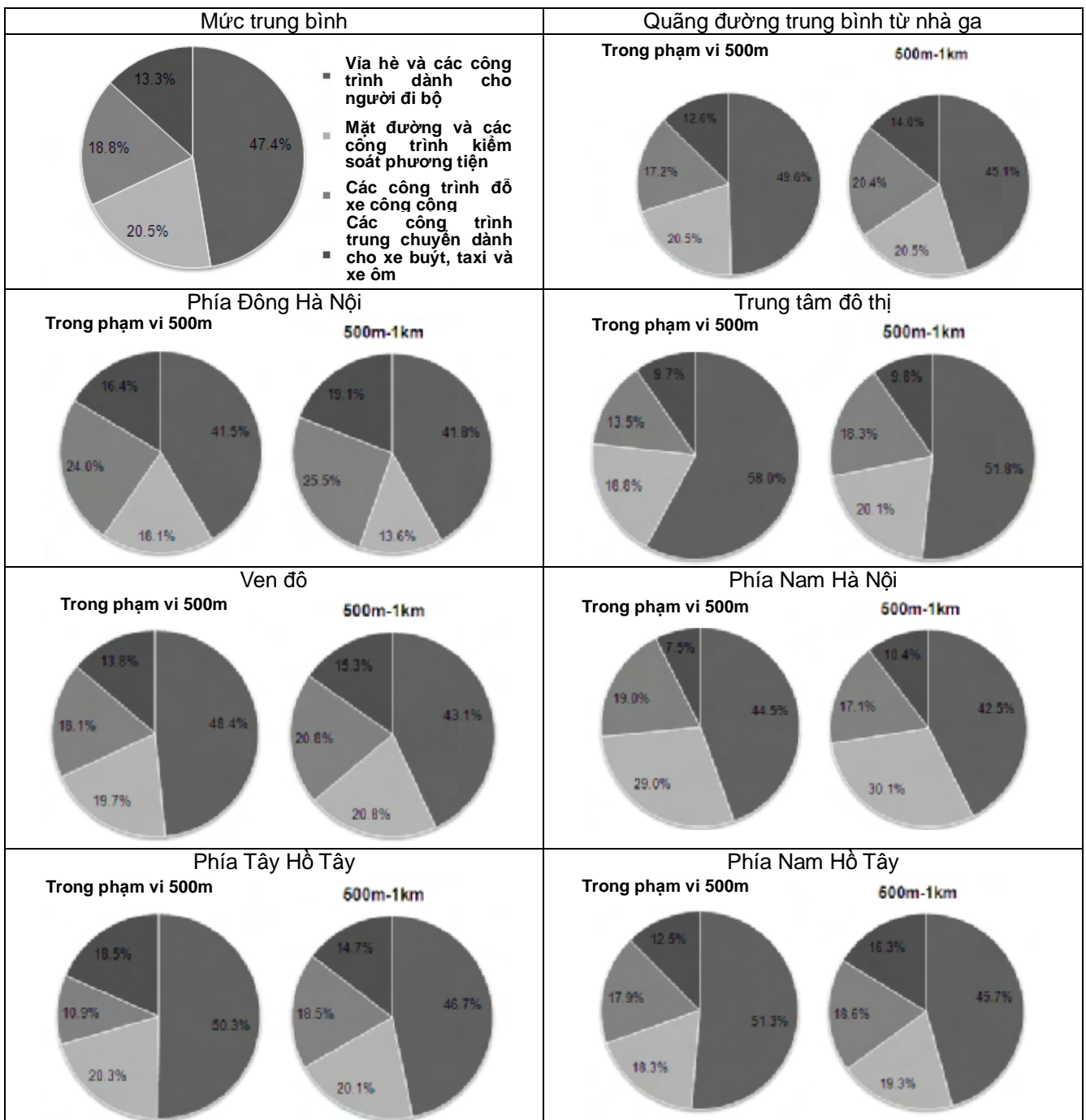
Nguồn: Điều tra Phỏng vấn Hộ gia đình và Điều tra Phỏng vấn Người sử dụng Công trình, năm 2009, Đoàn Nghiên cứu JICA

3.3.5. Các vấn đề cần cải thiện xung quanh ga UMRT

327 Nhìn chung, mọi người đều kỳ vọng rằng điều kiện quanh khu vực nhà ga bao gồm vỉa hè và các công trình dành cho người đi bộ là được cải thiện xuất phát từ thực tế là gần 80% hộ gia đình gần nhà ga đều muốn đi bộ ra khu vực này, nên nhất thiết phải tạo được môi trường đi lại thuận lợi.

328 Trong trường hợp phía Đông của Tp. Hà Nội, do người sử dụng nhà ga muốn đến các khu vực lân cận khác nên hệ thống các công trình trung chuyển rất cần được phát triển. Đối với các khu vực phía nam thành phố, trong khi hệ thống đường bộ vẫn chưa được phát triển tốt thì cần phải chú ý đến việc phát triển mạng lưới đường bộ kết nối với hệ thống nhà ga UMRT.

Hình 3.3.6 Cải thiện điều kiện GTVT tương lai xung quanh khu vực nhà ga UMRT



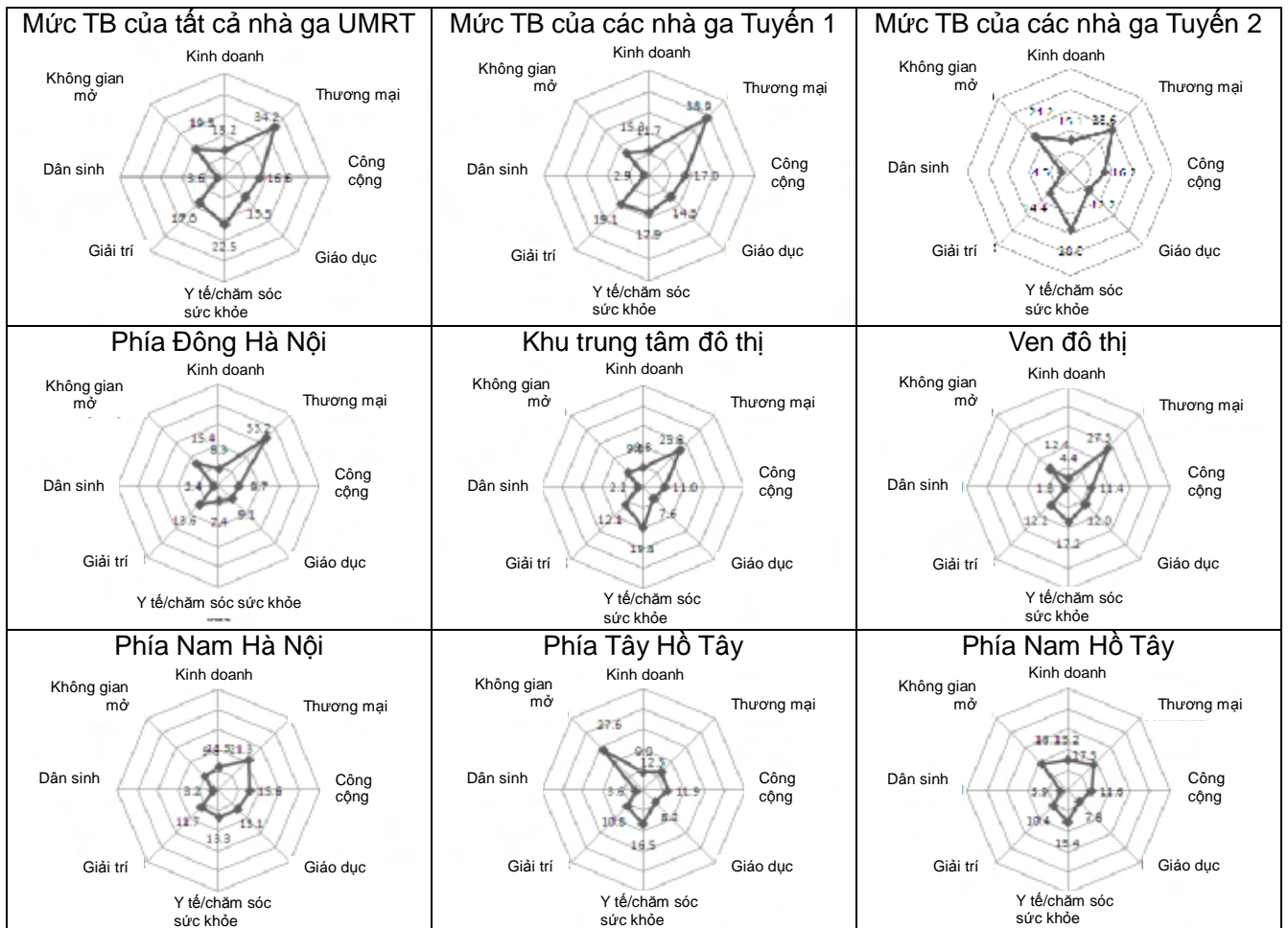
Nguồn: Điều tra phỏng vấn hộ gia đình và người sử dụng công trình, 2009, Đoàn Dự án JICA

3.3.6. Các loại hình dịch vụ tương lai xung quanh khu vực nhà ga UMRT

a) Hộ gia đình

329 Tại tất cả các khu vực, toàn bộ các hộ gia đình sống gần nhà ga đều khá kỳ vọng vào các loại hình dịch vụ thương mại quanh khu vực nhà ga. Đặc biệt cần thiết là các dịch vụ y tế tại khu trung tâm đô thị và ven đô thị. Hiện tại, nhóm các bệnh viện và cơ sở y tế quen thuộc đều tập trung trong trung tâm thành phố, nhưng luôn trong tình trạng đông đúc và xuống cấp, vì thế người dân rất mong đợi phát triển các công trình y tế mới hiện đại và thuận tiện hơn ngay cạnh khu vực nhà ga trong trung tâm thành phố. Khoảng không gian mở ngoài trời cũng đặc biệt được trông chờ tại khu vực phía Tây và Nam Hồ Tây. Do Tuyến UMRT 2 quanh Hồ Tây sẽ được xây dựng ngầm, vì thế cần phải có phương án tiếp cận tốt từ phía các nhà ga ngầm dẫn tới khu vực Hồ Tây. Nói chung, các loại hình dịch vụ dân sinh như việc phát triển các khu nhà căn hộ vẫn chưa phổ biến lắm.

Hình 3.3.7 Các loại hình dịch vụ tương lai xung quanh khu vực nhà ga UMRT (Hộ gia đình)

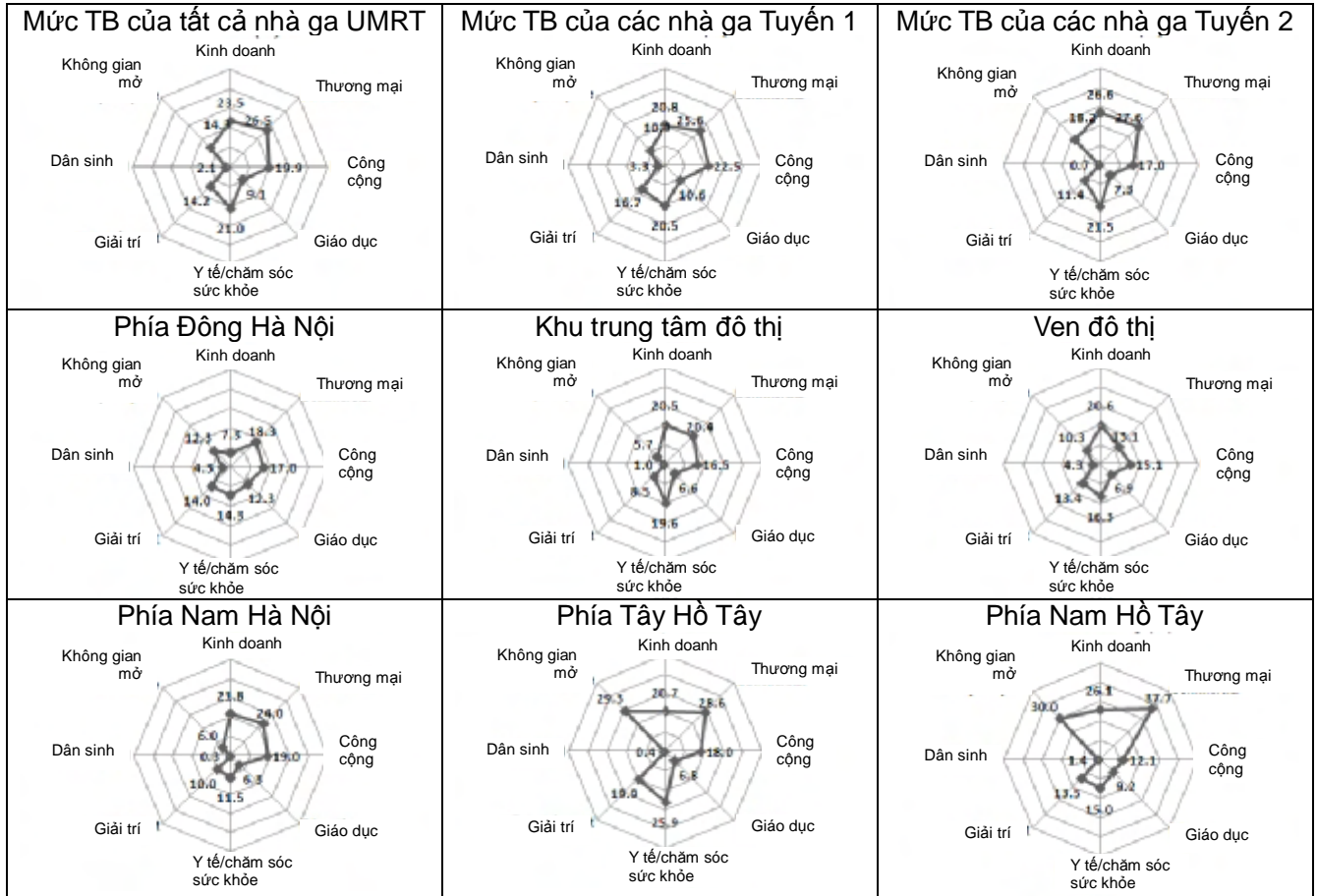


Nguồn: Điều tra phỏng vấn hộ gia đình và người sử dụng công trình, 2009, Đoàn Nghiên cứu JICA

b) Người sử dụng công trình (xem Hình 3.3.8)

330 Đối với những người sử dụng công trình nhà ga thường xuyên, không chỉ với mục đích thương mại mà còn cả mục đích kinh doanh và dịch vụ công cộng. Những công trình dịch vụ này sẽ rất hữu ích nếu được phát triển, các du khách và người đi xe tháng sẽ có thể hoàn thành công việc ngay gần khu vực nhà ga. Dịch vụ y tế cũng rất cần thiết trong trung tâm đô thị và vùng ven đô thị cũng như khu vực ngoài trời ở khu vực phía Tây và Nam Hồ Tây.

Hình 3.3.8 Các loại hình dịch vụ tương lai xung quanh khu vực nhà ga UMRT (Người sử dụng công trình dịch vụ)



Nguồn: Điều tra phỏng vấn hộ gia đình và người sử dụng công trình, 2009, Đoàn Nghiên cứu JICA

3.3.7. Kết quả khảo sát chính

331 **Mối quan tâm ngày càng lớn về sử dụng xe máy do suy giảm chất lượng không khí và an toàn giao thông:** Về môi trường GTVT hiện nay, hầu hết người dân sử dụng xe máy thay vì sử dụng xe buýt. Nhiều người quan tâm tới ô nhiễm không khí và ùn tắc giao thông. Ngoài ra, người dân sống ở khu vực phía đông Hà Nội (quận Long Biên và huyện Gia Lâm) có ít cơ hội tới trung tâm đô thị hơn ở xa các trung tâm hơn và do ùn tắc giao thông trên cầu Chương Dương.

332 **Khả năng sẵn sàng chi trả để sử dụng UMRT:** Trên 90% số người được phỏng vấn mong muốn được sử dụng UMRT trong tương lai. Người dân cho rằng đây là phương thức giao thông hiện đại, thuận tiện và an toàn. Người sử dụng xe máy hiện nay muốn đi bộ tới các ga UMRT.

333 **Đễ dàng tiếp cận UMRT:** Lý do chính khiến người dân e ngại UMRT là sự phụ thuộc của người dân vào xe máy, đặc biệt là tiếp cận trực tiếp từ nhà tới nơi đến và sự không thuận tiện khi chuyển sang các phương thức khác. Cải thiện điều kiện đi bộ và công trình chuyển đổi phương thức thuận tiện sẽ giúp giải quyết các yếu tố bất lợi này.

334 **Cải thiện khả năng tiếp cận Khu Phố Cổ:** Các khu vực nhà ga trong trung tâm thành phố, đặc biệt là ga Hồ Hoàn Kiếm có thể sẽ trở thành một điểm dừng chân quen thuộc. Hiện tại Khu Phố Cổ có rất nhiều khách vãng lai ra vào khu vực này do đây là khu thương mại lâu đời và là nơi thu hút lao động. Với việc đưa vào khai thác UMRT, người dân mong muốn rằng tình hình trong khu vực sẽ khác so với tình hình hiện nay ở ga Nam Cầu Long Biên, nơi thường xuyên xảy ra ùn tắc giao thông do họp chợ gần đó và do các nút giao cắt đường bộ, dẫn tới tình trạng mất trật tự trong khu vực.

335 **Các trung tâm thương mại/kinh tế-xã hội mới tại và quan các ga UMRT:** Các ga phổ biến khác như ga Hà Nội, Gia Lâm và Giáp Bát sẽ rất có tiềm năng thu hút người sử dụng do đây là trung tâm dịch vụ đô thị của vùng đồng thời cũng là đầu mối giao thông của thành phố để di chuyển tới các khu vực khác. Sẽ có rất nhiều người sử dụng các nhà ga này đến từ các vùng lân cận quanh Hà Nội và các tỉnh thành giáp ranh khi có nhiều dịch vụ thương mại đa dạng hơn. Do đó, các nhà ga này dự kiến sẽ phát triển không chỉ trở thành những đầu mối giao thông của thành phố mà còn là các trung tâm kinh doanh và thương mại của các khu vực ngoại thành.

336 **Hài hòa với điều kiện kinh tế-xã hội và thiết kế đô thị của khu vực:** Mặc dù phát triển các loại hình dịch vụ đô thị mới tại khu vực xung quanh nhà ga rất được kỳ vọng song cần được phát triển trên nguyên tắc không phá vỡ hiện trạng sử dụng đất và các công trình đô thị hiện tại. Ví dụ như có nhiều bệnh viện và trường đại học tập trung quanh khu vực ga Bạch Mai nên việc cải thiện môi trường đi bộ, bãi đỗ xe và loại hình kinh doanh thương mại là rất cần thiết để củng cố các công trình này. Đối với trường hợp các nhà ga gần khu vực Hồ Tây, cần chú trọng tới khoảng không gian mở. Cũng cần phải lưu ý tới thiết kế các ga gần các công viên lớn để phù hợp với các hoạt động vui chơi, giải trí.

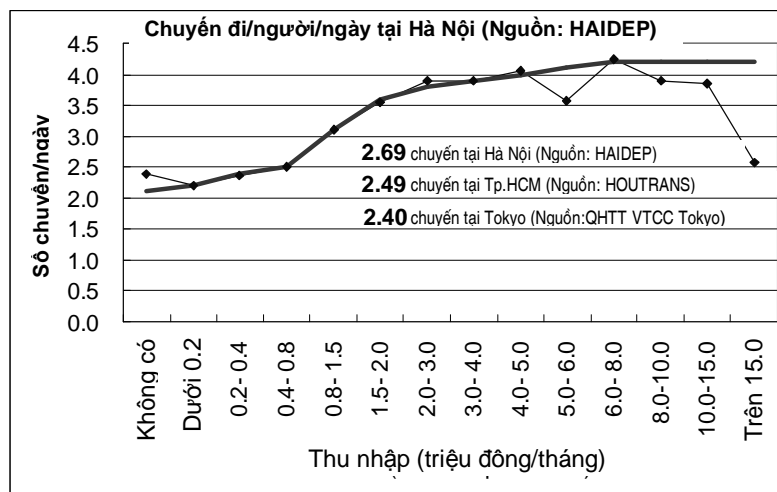
3.4 Quy mô phát triển của các khu vực nhà ga

3.4.1 Dự báo nhu cầu tại các nhà ga UMRT

337 Điểm cân nhắc chính trong thiết kế nhà ga chính là phương tiện đi lại của hành khách, hay số lượng hành khách mong chờ sử dụng nhà ga. Ít nhất thì điều đó cũng giúp xác định quy mô của nhà ga. Một nhà ga cơ bản sẽ đáp ứng đủ nhu cầu lượng hành khách lên và xuống. Khi mà số lượng hành khách quá đông thì một nhà ga đa chức năng sẽ rất hữu ích. Do đó, việc dự báo lượng hành khách lên và xuống tại mỗi ga là rất quan trọng. Có rất nhiều phương pháp dự báo được sử dụng, như phương pháp thái độ lựa chọn phương tiện, quy mô dân số, điểm đầu và cuối tuyến, loại hình giao thông thay thế, v.v.

338 Điểm đầu tiên của bất kỳ loại hình dự báo nào là việc xác định đặc điểm hành vi lựa chọn tuyến dựa trên các cuộc khảo sát thực tế. Cuộc khảo sát mới đây nhất là HIS, được tiến hành trong dự án nghiên cứu HAIDEP vào năm 2005. Kết quả cho thấy khoảng 7 triệu lượt khách được hình thành bởi 3 triệu người. Kết quả tỉ lệ tính toán hệ số đi lại là 2,62 chuyến/người/ngày trong khu vực đô thị, và 1,61 chuyến/người/ngày tại các khu vực ngoại thành, trừ loại hình đi bộ. Kết quả chênh lệch là do mức thu nhập khác nhau tại các thành phố khác nhau, như trong Hình 3.4.1.

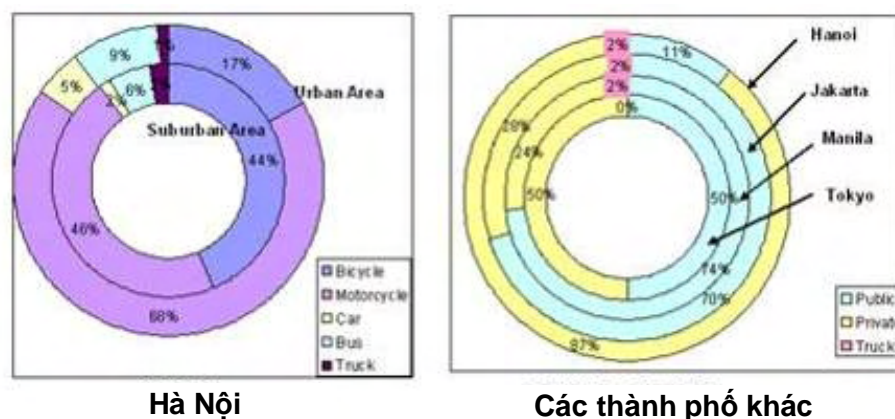
Hình 3.4.1 Hệ số đi lại theo mức thu nhập



Nguồn: Số chuyến đi của mỗi người theo khảo sát HIS, dự án HAIDEP

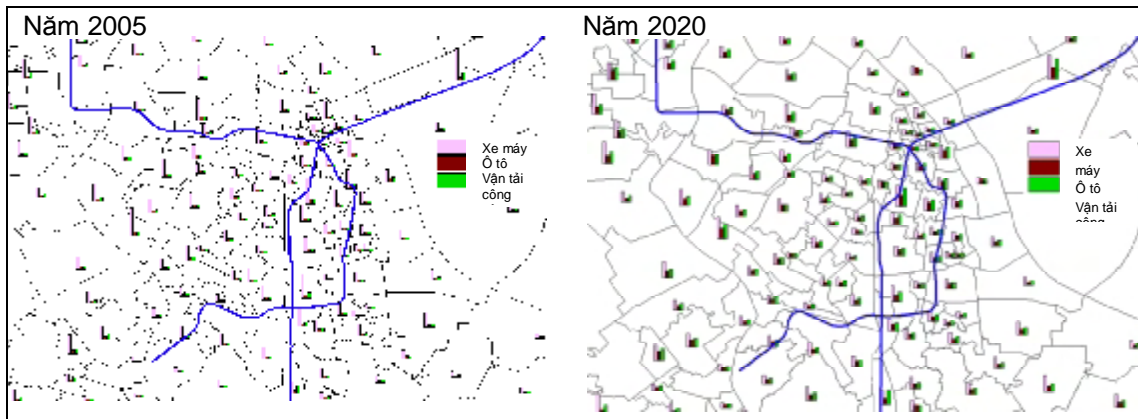
339 Có thể hiểu rằng phương tiện xe gắn máy chiếm 2/3 chuyến đi mỗi ngày. Tỷ lệ giao thông công cộng rất nhỏ – khoảng 11% so với các thành phố của các nước đang phát triển khác (xem Hình 3.4.2). Hy vọng rằng tỷ lệ này sẽ tăng lên sau khi hệ thống UMRT được triển khai xây dựng thành công tại Hà Nội.

Hình 3.4.2 Phân chia hình thái so sánh



340 HAIDEP cũng có thể xác định số chuyến đi và mức độ hấp dẫn theo vùng, như trong Hình 3.4.3. Điều này cho thấy mong muốn phát triển các tuyến đường sắt trong khu vực đô thị là cần thiết.

Hình 3.4.3 Chuyển đi bình quân mỗi người theo loại hình phương tiện và vùng



Nguồn: HAIDEP

3.4.2 Dự báo năm 2020 về vận tải hành khách

341 Dựa theo Bảng 3.4.1, dự báo nhu cầu có mật độ phương tiện cao nhất là tại khu vực Gia Lâm, tiếp theo là phía Bắc Long Biên trên Tuyến 1. Mặt khác, đối với Tuyến 2, các nhà ga có mật độ giao thông cao là: Nam Thăng Long và Long Biên.

Bảng 3.4.1 Dự báo số lượt hành khách lên/xuống – Tuyến 1

Năm 2020	Phía Nam			Phía Bắc		
	Lên	Xuống	Trên tàu	Lên	Xuống	Trên tàu
Yên Viên						
Cầu Đuống						
Đức Giang						
Gia Lâm	67.976	0	67.976	0	67.895	0
Phía Bắc Long Biên	11.044	327	78.693	326	11.045	67.895
Phía Nam Long Biên	7.483	14.951	71.225	14.949	7.504	78.614
Phùng Hưng	1.641	11.618	61.248	11.596	1.651	71.169
Hà Nội	3.771	22.204	42.815	22.171	3.756	61.224
Thống Nhất	2.359	11.223	33.951	11.411	2.362	42.809
Bạch Mai	6.553	15.273	25.231	15.141	6.539	33.760
Phương Liệt	2.945	13.118	15.058	13.097	2.901	25.158
Giáp Bát	0	15.058	0	14.962	0	14.962
Hoàng Liệt						
Văn Điển						
Vinh Quynh						
Ngọc Hồi						

Nguồn: Nghiên cứu khả thi đường sắt trên cao tại Hà Nội, JETRO 2006.

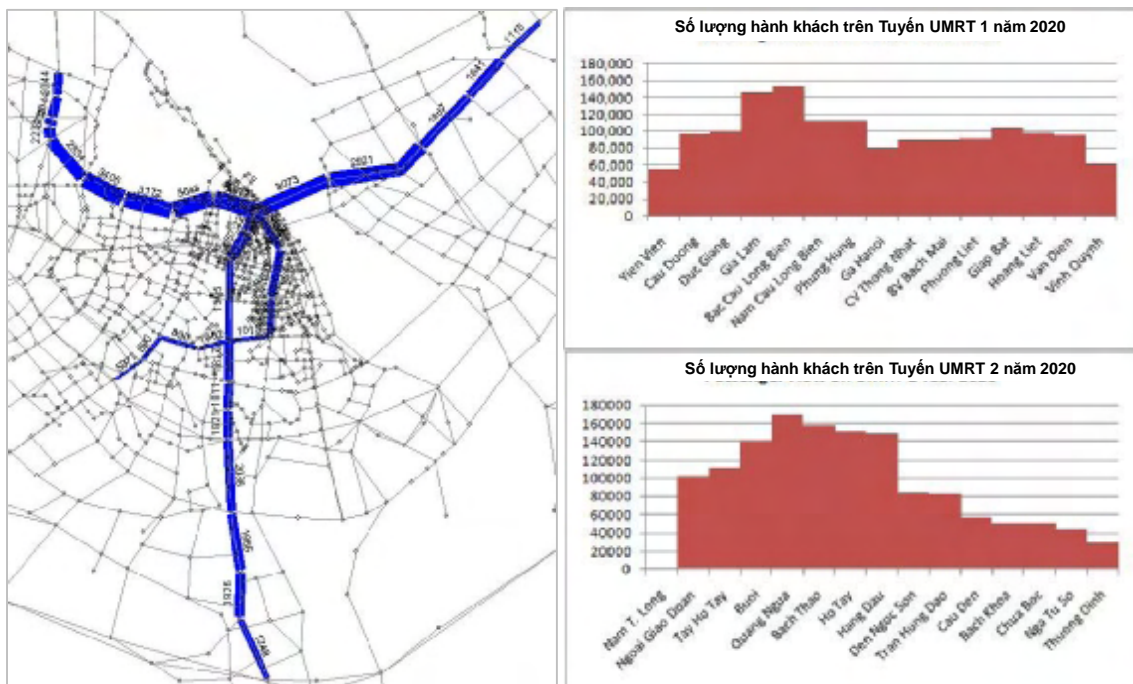
Bảng 3.4.2 Dự báo số lượt hành khách lên/xuống – Tuyến 2

Ga	HAIDEP				TEDI			
	Phía Nam		Phía Bắc		Phía Nam		Phía Bắc	
	Lên	Xuống	Lên	Xuống	Lên	Xuống	Lên	Xuống
C1 Nam Thăng Long					110.078	0	0	110.738
C2 Ngoại Giao Đoàn					10.205	651	654	10.215
C3 Tây Hồ Tây	163.468	0	0	163.681	54.937	1.507	2.104	54.844
C4 Bưởi	47.800	17.684	17.754	47.838	40.600	24.390	23.430	40.576
C5 Quán Ngựa	16.854	21.040	21.045	16.849	16.200	27.484	27.685	16.252
C6 Bách Thảo	5.811	13.419	13.436	5.814	5.532	13.246	13.222	5.535
C7 Hồ Tây	10.359	13.731	13.704	10.357	7.018	14.398	14.446	7.012
C8 Hàng Đậu	58.152	66.341	66.494	58.094	20.792	101.465	101.270	20.769
Bờ Hồ	2.775	11.019	11.020	2.775				
C9 Hồ Hoàn Kiếm	8.971	36.095	35.998	8.976	2.023	4.683	4.697	2.032
C10 Trần Hưng Đạo	3.546	16.640	16.790	3.544	0	79.551	80.465	0
C11 Cầu Dền	8.353	21.215	21.073	8.356				
C12 Bách Khoa	12.491	55.508	55.482	12.448				
C13 Chùa Bộc	3.315	9.958	9.978	3.330				
C14 Ngã Tư Sở	4.766	24.637	24.610	4.759				
C15 Thượng Đình	0	39.374	29.437	0				

Nguồn: Nghiên cứu khả thi tuyến 2, TEDI, 2007

342 So với dự án HAIDEP, đã xuất hiện một vài thay đổi về vị trí và số lượng nhà ga cũng như các hướng tuyến cùng với sự bổ sung của các tuyến BRT và 2 tuyến đường sắt khác. Tuyến UMRT 1 hiện nay là Yên Viên – Ngọc Hồi, và Tuyến UMRT 2 là Nam Thăng Long – Thượng Đình. Theo đó, các dự báo nhu cầu trước đây cần được đánh giá lại và cập nhật cho đến thời điểm hiện tại do mối quan tâm chính là lưu lượng hành khách tại các nhà ga. Đoàn Nghiên cứu không xem xét tới sự thay đổi của các luồng hành khách được dự báo (xem Hình 3.4.4) trên tuyến UMRT hay phương tiện xe cộ thuộc mạng lưới đường bộ (Hình 3.4.5), nhưng thay vào đó Đoàn Nghiên cứu sẽ tập trung sàng lọc các dự báo về nhà ga.

Hình 3.4.4 Dự báo nhu cầu trên Tuyến UMRT 1 và 2



Nguồn: HAIDEP

343 Tỷ lệ 30% loại hình giao thông công cộng năm 2020 được coi là mục tiêu – tuy nhiên hiện tại mức này là tương đối thấp. Cùng với những chính sách đúng đắn và hệ thống nhà ga gắn kết, hy vọng vận tải đường sắt đô thị sẽ dần dần đảm nhiệm được tỉ phần phương thức lớn hơn trong tương lai chứ không nhất thiết phải vào năm 2020. Hướng tiếp cận này sẽ đảm bảo rằng các nhà ga sẽ không bị giảm bớt về quy mô.

344 Đoàn Nghiên cứu đã cân nhắc tới một số điểm hạn chế trong quá trình chạy mô hình. Thứ nhất, lượt hành khách ra/vào là không giống nhau do các bảng khảo sát OD theo loại hình phương tiện được sử dụng trong các dự báo gốc là không cân xứng. Nhìn chung, các bảng OD trong tương lai sẽ phải cân xứng hơn do người dân ít khi ở nguyên một chỗ trong một ngày cố định. Trên cơ sở bình quân ngày hàng năm, lượng hành khách đến phải tương đương với lượng khách đi tại tất cả các ga. Thứ hai, việc phân bổ giao thông tuân theo mô hình chi phí chung thường có xu hướng chênh lệch tại những đoạn ngắn; trong khi đó thực tế cho thấy hành khách đi tuyến đường dài thường không chuyển sang sử dụng UMRT khi quãng đường cần di chuyển ngắn.

345 Do vậy, hành khách được dự báo chuyển ga có thể sẽ thấp hơn kết quả chạy trên mô hình. Điểm thứ ba, cần phải có một cuộc khảo sát ý kiến chi tiết nhằm xác định chính xác xem phản ứng của những đối tượng sử dụng UMRT thường xuyên như thế nào khi kết hợp các loại hình vận tải phụ trợ khác.

Bảng 3.4.3 Dự báo nhu cầu sau khi đã điều chỉnh/ngày cho Tuyến 1, một chiều, năm 2020

Ga Tuyến UMRT 1		Về phía nam			Về phía bắc		
		Lên	Xuống	Trung chuyển	Lên	Xuống	Trung chuyển
V1	Yên Viên	11.639	0	26.576	0	34.282	0
V2	Cầu Đuống	9.234	805	27.750	497	34.309	196
V3	Đúc Giang	7.195	3.811	67	3.600	7.601	0
V4	Gia Lâm	8.991	5.060	37.703	1.182	38.028	3.365
V5	Bắc Cầu Long Biên	0	176	5.561	0	5.901	157
V6	Nam Cầu Long Biên	1.587	52.909	27.886	1.283	19.956	42.482
V7	Phùng Hưng	1.424	5.913	1.963	3.138	6.228	2.091
V8	Ga Hà Nội	1.870	36.553	7.017	5.531	8.312	29.985
V9	C.V. Thống Nhất	1.851	19.071	30.009	1.921	36.855	12.655
V10	B.V. Bạch Mai	1.189	7.360	4.818	4.463	10.857	1.450
V11	Phương Liệt	0	8	89	0	141	4
V12	Giáp Bát	14.115	9.858	10.186	6.615	26.276	3.351
V13	Hoàng Liệt	394	15.737	213	12.172	998	2.844
V14	Văn Điển	0	2.366	0	0	0	2.351
V15	Vĩnh Quỳnh	0	30.182	61	0	23	34.855
V16	Ngọc Hồi	0	49.579	0	0	0	53.579

Nguồn: Đoàn Nghiên cứu JICA

Bảng 3.4.4 Dự báo nhu cầu sửa đổi/ngày cho Tuyến 2, một chiều, năm 2020

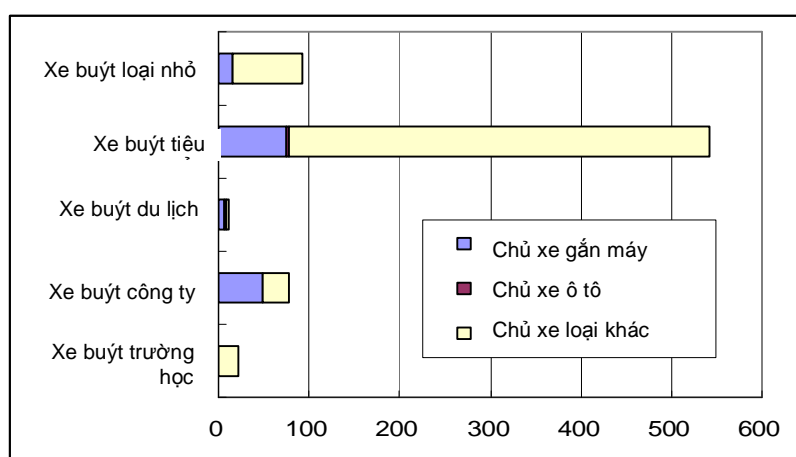
Ga Tuyến UMRT 2		Vé phía nam			Vé phía bắc		
		Lên	Xuống	Trung chuyển	Lên	Xuống	Trung chuyển
C1	Nam Thăng Long	10.599	0	88.729	0	75.159	0
C2	Ngoại Giao Đoàn	9.527	584	50	427	12.569	0
C3	Tây Hồ Tây	4.807	4.607	21.141	1.092	26.305	3.445
C4	Bưởi	5.403	7.537	15.090	2.996	20.097	2.187
C5	Quần Ngựa	4.226	18.162	2.968	3.480	9.112	9.232
C6	Bách Thảo	6.086	8.210	90	2.970	3.860	4.699
C7	Hồ Tây	2.776	8.728	2.005	2.929	5.546	4.882
C8	Hàng Đậu	1.064	70.346	16.985	3.873	12.464	63.106
C9	Hồ Hoàn Kiếm	2.699	4.556	0	4.615	2.358	0
C10	Trần Hưng Đạo	1.612	22.996	1.666	3.389	3.459	16.355
C11	Cầu Dền	1.616	12.712	2.480	1.959	4.437	7.501
C12	Bách Khoa	2.195	18.160	9.744	3.237	14.560	13.629
C13	Chùa Bộc	1.954	8.873	197	6.718	3.567	927
C14	Kim Liên	2.392	7.979	37	5.928	3.421	480
C15	Ngã Tư Sở	473	10.012	166	2.764	907	4.164
C16	Thượng Đình	0	15.315	0	2.336	0	18.501

Nguồn: Đoàn Nghiên cứu JICA

3.4.3 Chuyển đổi phương thức vận tải ở các điểm nhà ga

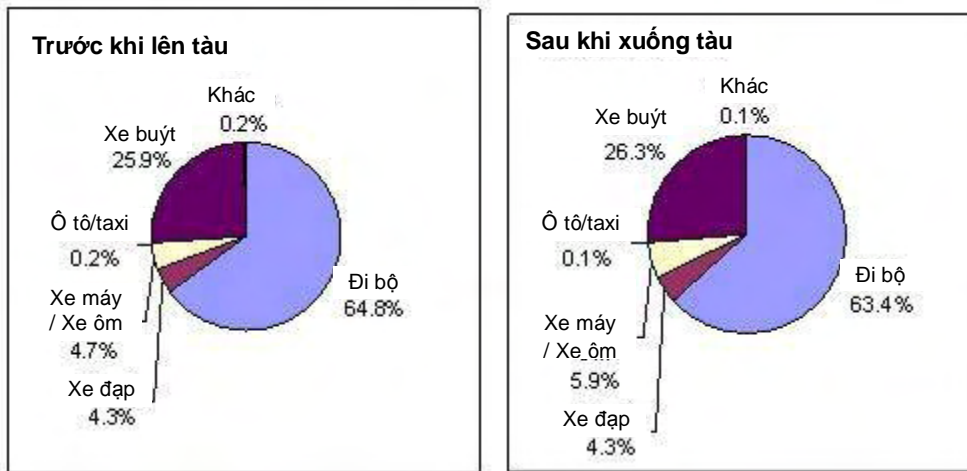
346 Một nhân tố quan trọng khác trong thiết kế các nhà ga UMRT là hình thức chuyển đổi phương thức - đối với hành khách sử dụng UMRT. Những kết quả từ khảo sát của HAIDEP đã chứng thực điều này. Khi chưa có hệ thống UMRT, phương thức đi lại bằng xe buýt thông dụng hơn do hầu hết hành khách sử dụng UMRT đã từng hoặc đang là người sử dụng xe buýt. Có rất ít người đang đi ô tô đồng ý chuyển sang sử dụng UMRT. Điều này được chứng minh tại Hình 3.4.5, số hành khách chuyển sang sử dụng UMRT chủ yếu từ những người đi bộ, xe buýt và các phương tiện vận tải công cộng khác, một số ít sử dụng xe máy và rất ít người sử dụng ô tô đồng ý chuyển sang UMRT.

Hình 3.4.5 Chuyển đổi sang hình thức vận tải xe buýt (000)



Nguồn: HAIDEP

Hình 3.4.6 Chuyển đổi phương thức vận tải từ các trạm xe buýt

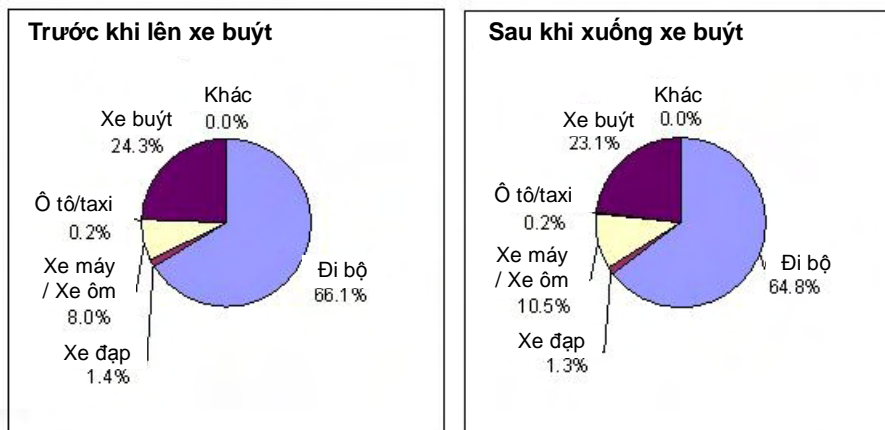


Nguồn: HAIDEP

347 Trong Hình 3.4.6, phương thức vận tải được sử dụng trước khi lên và xuống xe buýt được thể hiện rõ. Tỷ lệ thực của nhóm đi bộ bị đánh giá thấp hơn thực tế do hành khách thường không trả lời về việc phải đi bộ sau khi lên xe. Tỷ lệ người đi bộ có thể tăng gấp 3 lần kết quả khảo sát. Sau tỷ lệ người đi bộ là tỷ lệ người chuyển sang các điểm xe buýt. Tỷ lệ người đi xe tháng đi/đến từ trạm xe buýt bằng xe máy hay xe đạp chỉ chiếm có 10%. Rất ít người chuyển từ phương tiện ô tô hay taxi. Chính vì vậy có thể suy ra kết quả cho dự án UMRT rằng không cần thiết phải có những bãi đỗ xe tại các nhà ga UMRT; chỉ cần những chỗ để xe nhỏ dành cho xe máy và xe đạp. Tuy nhiên, trong Nghiên cứu này không thể bỏ qua khả năng vẫn cần phải có khoảng không cho bãi đỗ xe tại một vài điểm nhà ga.

348 Do xe gắn máy đang là phương tiện di chuyển chính tại Tp. Hà Nội nên cần phải đánh giá, thăm dò ý kiến chuyển đổi hình thức đối với các đối tượng sử dụng xe gắn máy. Như trong Hình 3.4.7 cho thấy không có mấy sự khác biệt giữa số hành khách chỉ sử dụng xe buýt và khách bộ hành. Tuy nhiên, số liệu lại chỉ ra hành khách thường chọn lựa phương tiện xe máy hoặc xe ôm để tiếp tục hành trình tại các nhà ga. Số liệu khảo sát cũng cho thấy hình thức “có người đưa đón - lên phương tiện” (kiss-and-ride) cũng như “tự gửi xe – lên phương tiện” (park-and-ride) (đối với người sử dụng xe gắn máy) là những phương án cần được cân nhắc trong thiết kế các ga UMRT. Trái ngược với các thành phố công nghiệp khác, mô hình chuyển đổi phương thức vận tải này chỉ áp dụng đối với các đối tượng sử dụng xe ô tô.

Hình 3.4.7 Hình thức chuyển đổi của những người sử dụng xe gắn máy tại các nhà ga



Nguồn: HAIDEP

3.4.4 Tổng số lượt hành khách trong điều kiện không có/có phát triển đô thị gắn kết và tỉ phần phương thức

349 Tác động của phát triển UMRT gắn kết với đô thị được phân loại dựa trên quan điểm về: (i) cải thiện giao thông vận tải, (ii) cải thiện kinh tế-xã hội và (iii) cải thiện điều kiện sống và tiện nghi đô thị.

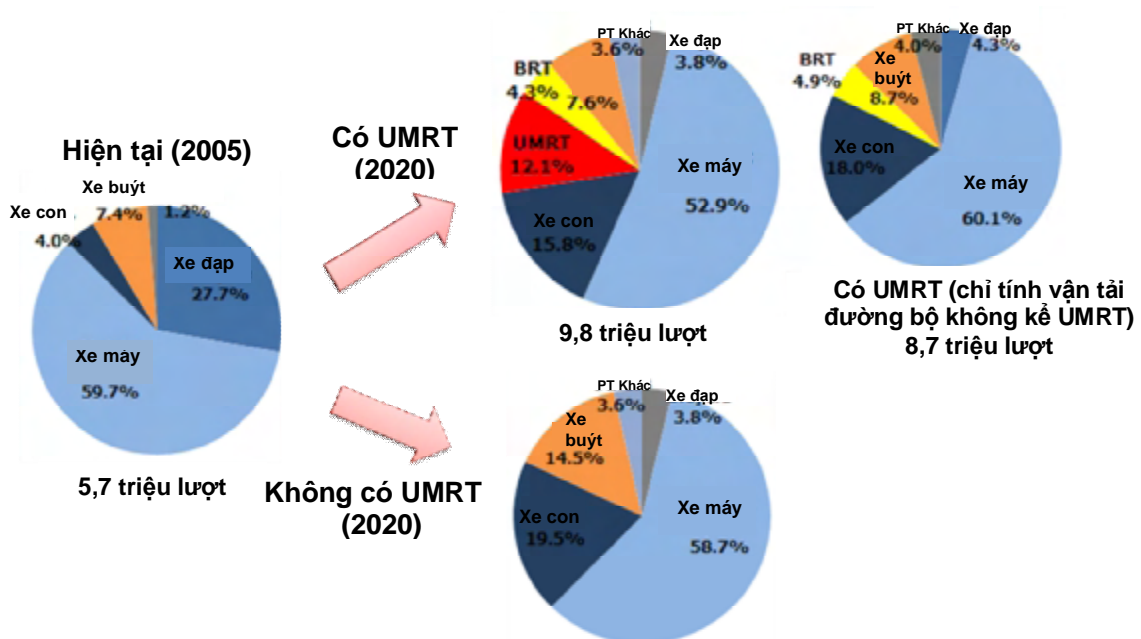
350 Tác động trực tiếp của UMRT là tăng lượng khách cho các tuyến UMRT. UMRT sẽ đa dạng hóa các phương thức vận tải của người dân theo xu hướng vận tải công cộng (xem Hình 3.4.8). Ước tính có khoảng 12% dân số (khoảng 1,2 triệu lượt hành khách) sẽ sử dụng UMRT là phương thức vận tải chính.

351 Dựa trên kết quả phân tích nhu cầu giao thông cũng như các quy hoạch định hướng đề xuất về phát triển UMRT gắn kết với phát triển đô thị, Đoàn Nghiên cứu JICA đã điều chỉnh lại và ước tính số chuyến đi trong tương lai trong (a) tình huống cơ sở trong đó số chuyến đi được ước tính dựa trên Nghiên cứu HAIDEP (không có phát triển đô thị gắn kết), và (b) có phát triển đô thị gắn kết tại khu vực ga (Xem Bảng 3.4.5).

352 Tổng số lượt chuyến đi trong trường hợp có phát triển đô thị gắn kết được ước tính trên cơ sở xem xét việc phát triển mạng lưới đường mới, điều kiện sử dụng đất quanh khu vực ga được đề xuất trong các quy hoạch định hướng. Theo kết quả điều tra phỏng vấn, hầu hết người sử dụng ga xung quanh khu vực ga trong bán kính 500m thích đi bộ còn người sử dụng ngoài khoảng cách đi bộ đó sẽ sử dụng xe buýt nếu điều kiện đi bộ và dịch vụ xe buýt được cải thiện. Vì vậy tỉ lệ phương thức sẽ được chuyển từ phương thức đi xe máy hiện nay sang đi bộ và sử dụng dịch vụ vận tải công cộng trong tương lai.

353 Về tỉ phần phương thức để tiếp cận tới ga, đi bộ và xe buýt chiếm hơn 30% cho mỗi ga thuộc Tuyến UMRT 1. Khả năng tiếp cận khi đi bộ và tính thuận tiện từ xe buýt và phương thức trung chuyển UMRT khác được ưu tiên hơn việc xây dựng khu đỗ xe, đặc biệt là ở các khu trung tâm thương mại. Đối với Tuyến UMRT 2, do hầu hết các ga đều ngầm dưới đường trục chính, nên việc trung chuyển với xe buýt và các tuyến UMRT khác là các vấn đề cần được ưu tiên.

Hình 3.4.8 Thay đổi trong thành phần phương thức vận tải



Nguồn: Đoàn Nghiên cứu JICA

Bảng 3.4.5 Ước tính tổng số lượt hành khách và tỉ phần phương thức của Tuyến UMRT 1 năm 2020 (không tính ga Phùng Hưng, V7)

Ga Tuyến UMRT 1		(a) Trường hợp cơ sở	(b) Có phát triển đô thị gắn kết							
			Tổng	Theo phương thức						
				Đi bộ	Xe đạp	Xe máy	Xe ô tô	Xe buýt	Tàu hỏa	UMRT
V1	Yên Viên	32.500	37.000	16.800	400	4.500	2.400	12.800	100	0
V2	Cầu Đuống	32.900	37.400	14.300	400	8.300	4.700	9.800	0	0
V3	Đức Giang	7.500	10.900	4.600	200	2.800	1.100	2.200	0	0
V4	Gia Lâm	42.000	50.900	24.000	400	2.400	3.600	20.300	100	0
V5	Bắc Cầu Long Biên	3.900	4.600	2.100	200	400	200	1.800	0	0
V6	Nam Cầu Long Biên	48.200	53.300	7.900	200	9.300	5.200	23.800	0	7.000
V8	Ga Hà Nội	44.100	57.100	24.100	100	7.700	3.200	10.400	1.700	9.800
V9	CV Thống Nhất	30.700	32.800	6.200	400	4.400	2.500	5.000	0	14.200
V10	B.V. Bạch Mai	12.800	7.500	3.300	100	1.500	600	2.000	0	0
V11	Phương Liệt	100	4.200	1.100	100	1.000	300	1.800	0	0
V12	Giáp Bát	18.100	20.400	9.000	300	1.500	600	9.000	0	0
V13	Hoàng Liệt	7.800	12.800	6.100	100	2.300	1.000	3.200	0	0
V14	Văn Điển	600	11.300	3.300	200	2.500	1.100	4.200	0	0
V15	Vĩnh Quỳnh	18.600	15.900	3.700	400	2.200	1.700	7.800	0	0
V16	Ngọc Hồi	29.600	34.200	7.300	600	8.700	4.900	12.700	0	0
Tổng	(số lượt)	337.200	390.200	134.600	3.900	59.900	33.000	126.200	2.000	30.500
	(%)	-	100,0	34,5	1,0	15,4	8,5	32,3	0,5	7,8

Chú ý: Ga Phùng Hưng (V7) bị loại ra theo kết luận của UBND thành phố Hà Nội và Bộ GTVT ngày 17/11/2010
 Nguồn: Đoàn Nghiên cứu JICA

Bảng 3.4.6 Ước tính tổng số hành khách và tỉ lệ phương thức của Tuyến UMRT 2 năm 2020

Ga tuyến UMRT 2		(a) Trường hợp cơ sở	(b) Có phát triển đô thị gắn kết						
			Tổng	Theo phương thức					
				Đi bộ	Xe đạp	Xe máy	Xe ô tô	Xe buýt	UMRT
C1	Nam Thăng Long	39.480	83.790	4.090	320	2.600	1.930	74.840	0
C2	Ngoại Giao Đoàn	3.890	8.440	5.310	470	1.680	940	40	0
C3	Tây Hồ Tây	13.930	25.710	3.110	190	920	770	0	20.740
C4	Bưởi	11.890	21.660	3.200	180	2.530	1.170	14.570	0
C5	Quần Ngựa	10.470	16.790	2.360	350	2.260	1.530	3.700	6.590
C6	Bách Thảo	5.970	11.680	3.450	380	2.500	1.310	4.040	0
C7	Hồ Tây	6.130	10.620	1.670	460	1.850	820	5.810	0
C8	Hàng Đậu	36.100	71.720	2.140	270	1.160	590	32.010	35.550
C9	Hồ Hoàn Kiếm	3.310	6.170	3.180	1.110	1.470	410	0	0
C10	Trần Hưng Đạo	11.310	19.420	2.220	670	970	360	11.410	3.790
C11	Cầu Dền	7.020	11.430	1.020	310	1.190	490	8.420	0
C12	Bách Khoa	13.170	24.300	1.840	360	1.620	770	2.770	16.950
C13	Kim Liên	4.600	8.260	3.660	730	2.190	730	950	0
C14	Chùa Bộc	4.610	7.450	2.720	470	2.290	1.540	440	0
C15	Ngã Tư Sở	4.030	6.380	1.430	160	710	430	3.650	0
C16	Thượng Đình	8.010	17.580	520	120	790	540	870	14.740
Tổng	(số lượt)	317.800	351.410	41.910	6.550	26.740	14.340	163.520	98.350
	(%)	-	100,0	11,9	1,9	7,6	4,1	46,5	28,0

Nguồn: Đoàn Nghiên cứu JICA