

Nước Cộng Hoà Xã Hội Chủ Nghĩa Việt Nam
Ủy Ban Nhân Dân Thành phố Hồ Chí Minh (UBND)
Ban Quản Lý Đường sắt đô thị Thành phố Hồ Chí Minh (Ban QLĐSDT)

Hỗ trợ đặc biệt
thực hiện dự án (SAPI)
cho Dự án Đường sắt đô thị
(Đoạn Bến Thành - Suối Tiên (Tuyến 1))
(Cải thiện khả năng tiếp cận nhà ga liên
phương thức)

Báo cáo cuối kỳ

Tóm tắt báo cáo
Phần I: Các vấn đề chung

Tháng 8 năm 2014

Cơ quan hợp tác quốc tế Nhật Bản (JICA)

ALMEC Corporation
Nippon Koei Co., Ltd.
Nikken Sekkei Research Institute

1R
CR(5)
14-034

Nước Cộng Hoà Xã Hội Chủ Nghĩa Việt Nam
Ủy Ban Nhân Dân Thành phố Hồ Chí Minh (UBND)
Ban Quản Lý Đường sắt đô thị Thành phố Hồ Chí Minh (Ban QLĐSDT)

Hỗ trợ đặc biệt
thực hiện dự án (SAPI)
cho Dự án Đường sắt đô thị
(Đoạn Bến Thành - Suối Tiên (Tuyến 1))
(Cải thiện khả năng tiếp cận nhà ga liên
phương thức)

Báo cáo cuối kỳ

Tóm tắt báo cáo
Phần I: Các vấn đề chung

Tháng 8 năm 2014

Cơ quan hợp tác quốc tế Nhật Bản (JICA)

ALMEC Corporation
Nippon Koei Co., Ltd.
Nikken Sekkei Research Institute

Tỷ giá hối đoái được áp dụng trong Báo cáo

USD 1 = JPY 103,9 = VND 21.036

(Theo "Hướng dẫn chung lần 1 về các dự án sử dụng
vốn ODA Nhật Bản trong năm tài chính 2014")

LỜI NÓI ĐẦU

Kết quả của Nghiên cứu “Hỗ trợ đặc biệt thực hiện dự án (SAPI) cho Dự án ĐSĐT (Đoạn Bến Thành - Suối Tiên (Tuyến 1))” được trình bày trong các báo cáo (xem bảng dưới đây), trong đó trình bày kết quả nghiên cứu chi tiết của từng nội dung cụ thể.

Kết quả nghiên cứu

Báo cáo cuối kỳ

Tóm tắt báo cáo

Phần I: Các vấn đề chung

1. Giới thiệu
2. Bối cảnh phát triển đô thị và Giao thông vận tải
3. Đánh giá các biện pháp cải thiện chuyển đổi phương thức trên thế giới
4. Định hướng quy hoạch hành lang trung chuyển của Tuyến ĐSĐT số 1 TP. HCM
5. Dự báo nhu cầu giao thông
6. Kết luận, Kiến nghị và công việc tiếp theo

Phần II: Quy hoạch mạng lưới xe buýt gom khách

7. Quy hoạch mạng lưới xe buýt
8. Kế hoạch hoạt động và cơ chế xe buýt gom khách

Phần III: Phát triển công trình liên phương thức

9. Quy hoạch ý tưởng Công trình liên phương thức
10. Kế hoạch thực hiện Công trình liên phương thức
11. Đánh giá về môi trường và xã hội
12. Đánh giá dự án

Phần IV: Phát triển khu vực nhà ga

13. Quy hoạch ý tưởng phát triển khu vực nhà ga
14. Cơ chế thực hiện dự án và Biện pháp phát triển khu vực ga

Phụ lục

- Phụ lục A: Bản đồ quy hoạch mạng lưới xe buýt
Phụ lục B: Ước tính Quảng trường ga
Phụ lục C: Chi tiết dự toán chi phí
Phụ lục D: Khung pháp lý và thể chế môi trường
Phụ lục E: Các điểm nhạy cảm về môi trường học các tuyến xe buýt gom khách đề xuất
Phụ lục F: Biên bản họp với Nhóm công tác
Phụ lục G: Chi tiết Lợi ích để Đánh giá Dự án

Báo cáo đầu tư dự án (Nghiên cứu khả thi)

Bản vẽ

Bản vẽ: Bản vẽ thiết kế cơ sở Các công trình ga

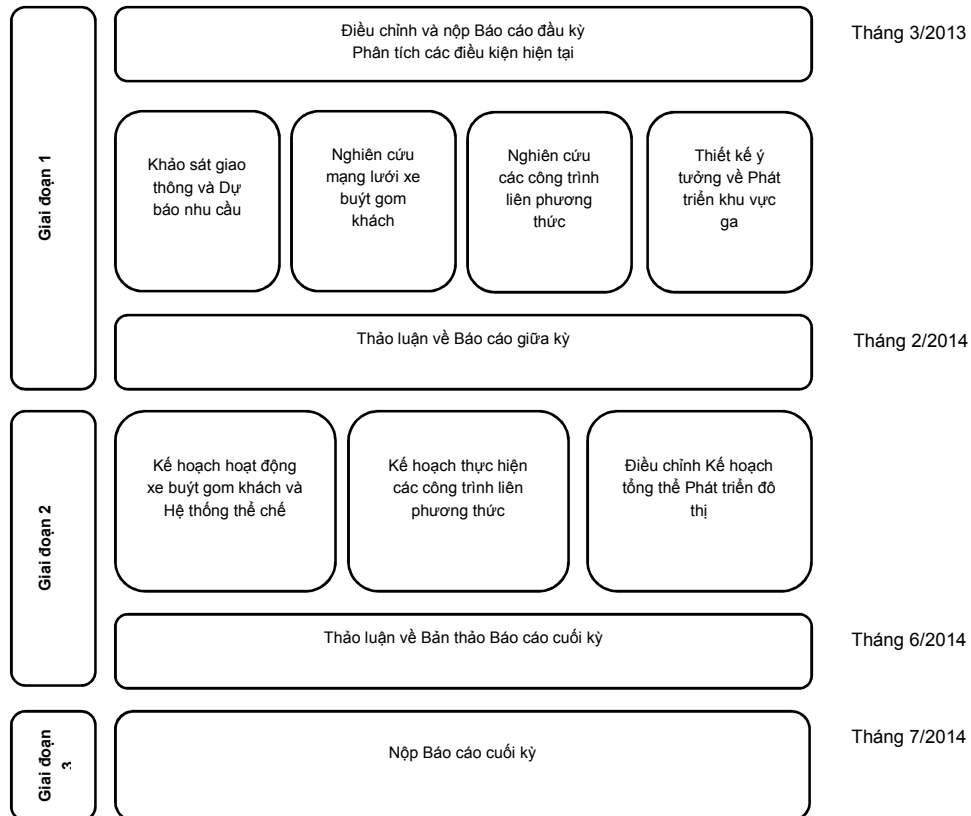
Tóm tắt báo cáo

TÓM TẮT BÁO CÁO

Mục tiêu và Phạm vi của Nghiên cứu

1. Nghiên cứu Hỗ trợ đặc biệt thực hiện dự án (SAPI) cho Dự án ĐSĐT TP. HCM (Đoạn Bến Thành - Suối Tiên (Tuyến 1)), sau đây gọi là Dự án ĐSĐT số 1 TP. HCM đã được triển khai thực hiện từ tháng 8 năm 2013 đến tháng 7 năm 2014 theo yêu cầu của Chính phủ Việt Nam để tối ưu hoá lợi ích từ Dự án Tuyến ĐSĐT số 1 TP. HCM được tài trợ bởi vốn vay ODA của Nhật Bản. Cần cải thiện đáng kể mức độ dịch vụ và không gian của các công trình chuyển đổi liên phương thức để tạo điều kiện thuận lợi cho hành khách sử dụng Tuyến ĐSĐT số 1 TP. HCM. Các công trình liên phương thức như quảng trường ga, trạm dừng xe buýt, cầu vượt bộ hành, bãi đỗ xe con/ xe máy và mạng lưới xe buýt gom khách có một vai trò quan trọng.
2. Nghiên cứu này bao gồm ba mục tiêu chính: (1) thực hiện nghiên cứu khả thi và thiết kế cơ sở cho các công trình liên phương thức ở khu vực nhà ga của Tuyến ĐSĐT số 1, (2) xây dựng kế hoạch thực hiện mạng lưới xe buýt gom khách dọc theo Tuyến ĐSĐT số 1 và (3) đề xuất các chính sách và quy định để phát triển đô thị khu vực ga.
3. Phạm vi của nghiên cứu là hành lang và khu vực 13 nhà ga (từ Ga Bến Thành đến Ga Suối Tiên) của Tuyến ĐSĐT số 1 TP. HCM dài 19,7 km trải dài từ TP.HCM đến tỉnh Bình Dương. Đối với nhà ga cuối cùng trên tuyến, Ga đầu mối Suối Tiên, một nghiên cứu tương tự (nghiên cứu đối tác công tư JICA) đã được thực hiện cho ga này. Về phía đối tác Việt Nam, các cơ quan đối tác tham gia dự án bao gồm Ủy Ban Nhân Dân TP. HCM (UBND TP. HCM), Sở Giao thông vận tải (Sở GTVT), Sở Quy hoạch - Kiến Trúc (Sở QH & KT), Sở Kế hoạch - Đầu tư (Sở KH & ĐT), Sở Xây Dựng, Ban Quản lý Đường sắt đô thị (Ban QLĐSĐT) và Trung tâm Quản lý và Điều hành Vận tải hành khách công cộng (Trung tâm ĐH&QL VTHKCC).
4. Nội dung chính của nghiên cứu này được trình bày như sau. Nội dung của nghiên cứu được thực hiện trong ba giai đoạn. Trong giai đoạn 1, các công tác khảo sát giao thông và dự báo nhu cầu, nghiên cứu mạng lưới xe buýt gom khách, nghiên cứu các công trình liên phương thức và thiết kế ý tưởng phát triển khu vực ga đã được thực hiện từ tháng 8 năm 2013 đến tháng 2 năm 2014 và kết quả đã được tổng hợp trong Bản thảo báo cáo giữa kỳ. Trong giai đoạn 2, các công tác bao gồm xây dựng kế hoạch hoạt động xe buýt gom khách và hệ thống thẻ chế, kế hoạch thực hiện các công trình liên phương thức và điều chỉnh quy hoạch phát triển đô thị tổng thể đã được thực hiện từ Tháng 2 năm 2014 đến tháng 6 năm 2014, và các kết quả nghiên cứu này đã được tổng hợp trong Bản thảo báo cáo cuối kỳ. Theo ý kiến phản hồi từ phía đối tác Việt Nam, Bản thảo Báo cáo cuối kỳ đã được điều chỉnh và Báo cáo cuối kỳ đã được nộp vào cuối tháng 7 năm 2014. Sơ đồ tổng quan về nội dung chính của nghiên cứu được trình bày trong hình dưới đây.

Hình ES.1 – Sơ đồ tổng quan của nghiên cứu



Nguồn: Đoàn nghiên cứu

Bối cảnh phát triển đô thị và giao thông vận tải

Quy hoạch đô thị ở TP. HCM

5. Tại Việt Nam, các quy hoạch đô thị đã lập liên quan đến Tuyến ĐSĐT số 1 được phân chia thành 4 hạng mục theo thứ tự cấp bậc như sau: (1) Quy hoạch vùng, (2) Quy hoạch chung cấp tỉnh, thành phố, (3) Quy hoạch chung cấp quận, huyện, và (4) Quy hoạch phân khu và quy hoạch chi tiết. Các quy hoạch của các hạng mục (1), (2) và (3) chỉ ra hướng phát triển cơ bản, quy hoạch sử dụng đất cơ bản và vị trí của các cơ sở hạ tầng quy mô lớn, trong khi các quy hoạch của hạng mục (4) cho thấy quy hoạch sử dụng đất, các quy hoạch cơ sở hạ tầng và các tiêu chuẩn quy hoạch đô thị, bao gồm hệ số sử dụng đất (FAR), mật độ xây dựng (BCR) và giới hạn độ cao. Luật Quy hoạch đô thị không bắt buộc xây dựng các quy hoạch chung cấp quận huyện. Tuy nhiên tại TP. HCM, các quy hoạch chung cấp quận huyện cũng chỉ ra các chỉ tiêu quy hoạch cơ bản của các khu phân lô, bao gồm hệ số sử dụng đất trung bình, tầng cao trung bình và dân số dự kiến.

6. Quy hoạch chung xây dựng thành phố đến năm 2025 được Thủ tướng Chính phủ phê duyệt năm 2010 cho thấy có thể hình thành cấu trúc đô thị đa trung tâm bằng cách xây dựng các đô thị vệ tinh và các trung tâm phụ ở ngoại ô để giảm bớt tình trạng tập trung quá mức tại khu vực trung tâm hiện nay. Quy hoạch tổng thể cũng tập trung vào việc thúc đẩy phát triển các vùng ngoại ô khi xây dựng Tuyến ĐSĐT. Khu vực dọc theo Tuyến ĐSĐT số 1 hiện đang được tiến hành nghiên cứu chính là một phần trong hành lang chiến lược nhằm thúc đẩy sự phát triển khu vực

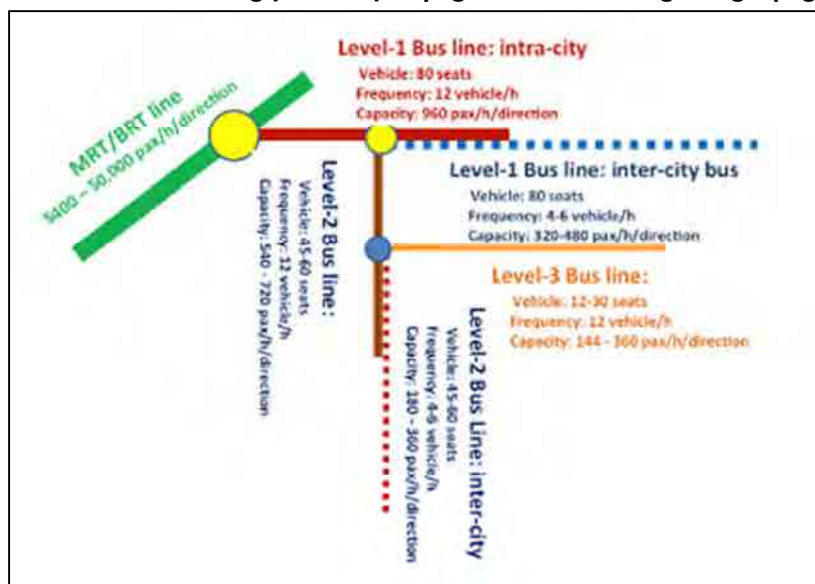
ngoại ô và quy hoạch sử dụng đất dọc theo hành lang này, bao gồm các chức năng sử dụng đất hỗn hợp như nhà ở, khu công nghệ cao và các trường trường đại học.

Quy hoạch tổng thể giao thông đô thị của TP. HCM

7. Quy hoạch tổng thể Phát triển giao thông đô thị TP. HCM đến năm 2020 đã được Thủ tướng Chính Phủ phê duyệt năm 2007, bao gồm 8 tuyến đường sắt đô thị, 3 tuyến xe điện mặt đất hoặc đường sắt một ray (Tramway hoặc Monorail) và 6 tuyến buýt nhanh (BRT). Mục tiêu thị phần đảm nhận của giao thông công cộng là 20-25% vào năm 2020, 35-45% vào năm 2030 và 50-60% vào năm 2050, đồng thời giảm thị phần đảm nhận của giao thông cá nhân

8. Quy hoạch tổng thể phát triển giao thông vận tải TP. HCM đến 2025 được xây dựng tập trung phát triển quy hoạch hệ thống vận tải hành khách công cộng sử dụng ý tưởng mạng lưới phân cấp giao thông công cộng và ý tưởng về tích hợp ga đường sắt và bến xe buýt với các phương thức khác (đặc biệt là xe đạp và xe máy). Ý tưởng này được trình bày trong phần dưới đây.

Hình ES.2- Ý tưởng phân cấp Mạng lưới Giao thông công cộng



Nguồn: Quy hoạch tổng thể Phát triển vận tải hành khách công cộng TP. HCM đến năm 2025

9. Theo Quy hoạch tổng thể phát triển giao thông vận tải TP. HCM đến 2025, VTHKCC bằng xe buýt và Tuyến ĐSDT số 1 sẽ được kết hợp dựa theo ba nguyên tắc sau: (i) Không khai thác xe buýt tại các đoạn trùng nhau, (ii) Giữ lại làm tuyến buýt dự phòng cho ĐSDT và (iii) Điều chỉnh tuyến buýt theo Ga

Hệ thống VTHKCC hiện tại ở TP. HCM

10. Xe buýt là phương thức VTHKCC chính ở TP. HCM và các tuyến xe buýt hướng tâm chiếm trên 40% trong mạng lưới xe buýt. Chúng ta có thể nói rằng mạng lưới xe buýt về cơ bản được xây dựng để kết nối các khu vực trung tâm thành phố với khu vực ngoại thành, và kết nối thành phố với các tỉnh lân cận. Tuy nhiên, mạng lưới tuyến hiện tại cũng có nhược điểm vì chưa thực hiện phân cấp các tuyến, hầu hết các tuyến được xây dựng để kết nối với trung tâm thành

phổ hoặc kết nối trực tiếp giữa hai khu vực có nhu cầu đi lại cao. Nhược điểm này làm giảm khả năng kết nối các chuyến đi của mạng lưới và tăng độ tập trung tại các cửa ngõ vào thành phố.

Thế chế quản lý xe buýt hiện tại

11. Cơ chế tổ chức và quản lý điều hành dịch vụ VTHKCC bằng xe buýt được quy định tại Quyết định 321/2003/QĐ-UB của UBND TP. HCM. Có 3 cơ quan chính liên quan bao gồm UBND TP. HCM, Sở GTVT và Trung tâm QL&ĐH VTHKCC. Nhìn chung, UBND TP. HCM là cơ quan chính ra quyết định ở cấp cao nhất, Sở GTVT là đơn vị thực hiện quy hoạch và ra các quyết định cấp dưới còn Trung tâm QL&ĐH VTHKCC chịu trách nhiệm về hoạt động xe buýt, gồm cả việc lựa chọn đơn vị khai thác xe buýt.

Đánh giá các biện pháp cải thiện chuyển đổi liên phương thức trên thế giới

Tích hợp Mạng lưới xe buýt với Đường sắt đô thị

12. Sự tích hợp mạng lưới xe buýt với đường sắt đô thị có vai trò rất quan trọng trong việc tối đa hóa sự tiện ích và lượng hành khách sử dụng đường sắt đô thị. Các tuyến xe buýt hiện hữu của TP. HCM cần được điều chỉnh lại sau khi Tuyến ĐSĐT Số 1 TP. HCM đi vào hoạt động để hỗ trợ hoạt động đường sắt, tránh tình trạng cạnh tranh. Tuy nhiên một số ga sẽ cần có các tuyến buýt gom khách.

13. Tại Nhật Bản, Tập đoàn Tokyu (Tokyu) có nhiều kinh nghiệm trong việc điều chỉnh các tuyến xe buýt cũ và quy hoạch tuyến buýt gom khách sau khi đã có các tuyến đường sắt đô thị mới. Tokyu đã thực hiện điều chỉnh các tuyến xe buýt hiện hữu khi tuyến đường sắt đô thị dài 31,5 km, Tokyu Den-en-toshi Line, bắt đầu hoạt động kết nối với nhà ga khu vực trung tâm Shibuya với ga ngoại ô Chuo-rinkan. Tương tự, khi đoạn mở rộng 13,1 km của Tuyến Yokohama Municipal Subway Green Line từ Nakayama đến Hiyoshi hoạt động, Tokyo - đơn vị khai thác dịch vụ xe buýt dọc hành lang này đã điều chỉnh các tuyến xe buýt dựa trên việc điều chỉnh cung và cầu tính đến thời điểm mở tuyến.

Quy hoạch Công trình liên phương thức

14. Các công trình liên phương thức tại các ga đường sắt đô thị có một vai trò quan trọng trong việc đảm bảo việc chuyển tiếp thuận tiện cho hành khách ĐSĐT sang sử dụng các phương thức giao thông khác như xe buýt và xe máy, v.v. Việc thiếu các công trình liên phương thức này tại các nhà ga có thể gây ra hiện tượng ùn tắc giao thông và cản trở người đi bộ làm giảm sự thuận tiện cho hành khách khi chuyển sang các phương thức giao thông khác.

15. Các công trình liên phương thức được sử dụng tại các quốc gia khác cũng đã được nhận định phù hợp với Tuyến ĐSĐT số 1 TP. HCM, bao gồm quảng trường ga, trạm dừng xe buýt, cầu bộ hành, bãi đỗ xe, đường tiếp cận, để đảm bảo việc sử dụng quảng trường ga hiệu quả. Quảng trường ga là nơi để chuyển tiếp giữa đường sắt đô thị với xe buýt, taxi và xe con. Việc xây dựng các trạm dừng xe buýt sẽ được áp dụng nếu như không có đủ không gian để phát triển quảng trường ga. Cầu bộ hành có chức năng tạo lối đi thuận tiện khi tiếp cận với nhà ga, đặc biệt khi đoạn ĐSĐT trên cao chạy dọc theo Xa lộ Hà Nội. Việc xây dựng các bãi đỗ xe cũng có vai trò quan trọng trong việc tạo điều kiện chuyển đổi liên phương thức thuận tiện để chủ yếu thu hút người đi xe máy. Các tuyến đường tiếp cận như cầu vượt quay xe cũng là một hạng mục quan trọng để cải thiện khả năng tiếp cận với nhà ga, đặc biệt là đối với xe buýt và các nhà ga trên cao

ở Xa lộ Hà Nội. Ngoài ra, việc sử dụng hiệu quả không gian nhà ga, như xây dựng các cửa hàng bán lẻ phía dưới nhà ga và cầu vượt đoạn ĐSĐT trên cao cũng là 1 yếu tố quan trọng khác để thu hút hành khách và tạo thuận tiện cho người sử dụng. Các ví dụ về công trình liên phương thức trên thế giới và áp dụng vào Tuyến ĐSĐT số 1 TP. HCM được trình bày trong bảng dưới đây. Xem Phần 3.2, Chương 3 để biết thêm chi tiết.

Bảng ES.1 - Tóm tắt quy hoạch công trình liên phương thức trên thế giới

Loại công trình liên phương thức		Ví dụ
Quảng trường ga	Quảng trường ga hai bên kết nối với cầu bộ hành	<ul style="list-style-type: none"> • Ga JR Inazawa, Nhật Bản • Ga JR Biwajima, Nhật Bản
	Quảng trường ga phía dưới cầu đoạn ĐSĐT trên cao	<ul style="list-style-type: none"> • Ga JR Niigata, Nhật Bản • Ga Shakujii-Kouen, Đường sắt Seibu, Nhật Bản
Trạm dừng xe buýt	Trạm dừng xe buýt dạng cột dọc theo đường phố chính	<ul style="list-style-type: none"> • Ga Busan, Hàn Quốc
Cầu bộ hành	Không gian đi bộ lý tưởng	<ul style="list-style-type: none"> • Ga JR Kawasaki, Nhật Bản
	Thang cuốn và Thang máy	<ul style="list-style-type: none"> • Ga JR Sendai, Nhật Bản • Ga JR Takasaki, Nhật Bản
	Lối đi bộ di động	<ul style="list-style-type: none"> • Ga Sakuragi-cho, Nhật Bản
	Pin mặt trời và chiếu sáng	<ul style="list-style-type: none"> • Ga JR Kokura, Nhật Bản
Bãi đậu xe	Bãi đậu ô-tô con dưới ga trên cao	<ul style="list-style-type: none"> • Ga Sân bay Sendai, Nhật Bản • Ga JR Shin-tosu, Nhật Bản
	Bãi đậu xe đạp phía dưới cầu đoạn ĐSĐT trên cao	<ul style="list-style-type: none"> • Ga Otagawa thuộc Đường sắt Nagoya, Nhật Bản
Đường tiếp cận	Cầu vượt quay xe	<ul style="list-style-type: none"> • Cầu vượt quay xe trên Xa lộ Số 7, Băng Cốc
Các công trình tận dụng hiệu quả khu vực đường sắt khác	Cửa hàng bán lẻ phía dưới cầu đoạn ĐSĐT trên cao	<ul style="list-style-type: none"> • Cửa hàng Tokyu, Ga Takatsu thuộc Đường sắt Tokyu, Nhật Bản

Nguồn: Đoàn nghiên cứu

Phát triển khu vực ga

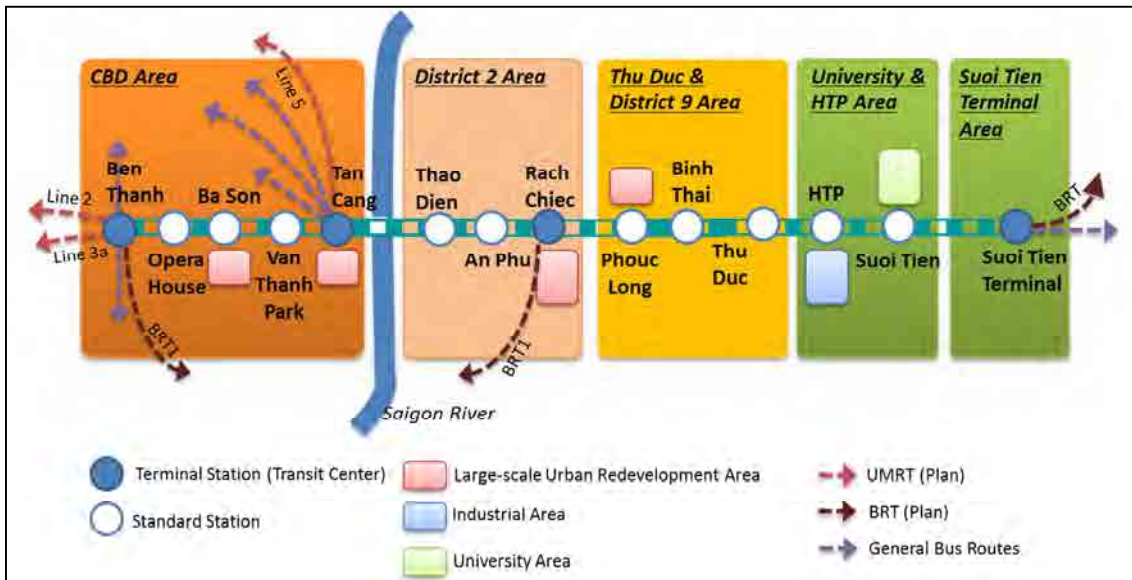
16. Tại Nhật Bản, các công ty đường sắt đô thị đã tham gia vào các hoạt động phi đường sắt đô thị như kinh doanh bất động sản để phát triển các khu đô thị và các khu phức hợp mới dọc theo các tuyến ĐSĐT. Nhưng hoạt động này đã tạo ra giá trị dọc theo các tuyến ĐSĐT và các công ty ĐSĐT có thể hưởng lợi được từ những giá trị này từ việc có thêm thu nhập. Ngoài ra, việc phát triển các khu đô thị và các khu phức hợp mới cũng góp phần làm tăng mức hấp dẫn của các tuyến ĐSĐT và đảm bảo đủ lượng hành khách. Ví dụ như việc phát triển khu đô thị mới "Tama Denen Toshi" ở Kanagawa Prefecture của Tokyu dọc theo Tuyến Tokyu Den-en-toshi Line và phát triển khu phức hợp thương mại có quy mô lớn, "Hankyu Nishinomiya Gardens" của Tập đoàn Hankyu tại một trong số các nhà ga ở Hyogo Prefecture.

Định hướng quy hoạch hàng lang trung chuyển của Tuyến ĐSDT số 1 TP. HCM

Các vấn đề về quy hoạch Hàng lang trung chuyển của Tuyến ĐSDT số 1 TP. HCM

17. Phạm vi Tuyến ĐSDT Số 1 TP. HCM trải dài từ khu vực trung tâm đến khu vực ngoại ô với nhiều chức năng sử dụng đất đô thị đa dạng. Các chức năng này cần phải được phát triển một cách đầy đủ để phù hợp với các hoạt động kinh tế xã hội và để khuyến khích sự phát triển và hình thành của "Hàng lang trung chuyển ĐSDT" một cách tích hợp. Hàng lang trung chuyển của Tuyến ĐSDT số 1 TP. HCM được trình bày trong Hình dưới đây.

Hình ES.3 - Hàng lang trung chuyển của Tuyến ĐSDT Số 1 TP. HCM



Nguồn: Đoàn nghiên cứu

18. Ga Bến Thành, Ga Tân Cảng, Ga Rạch Chiểu và Ga đầu mối Suối Tiên sẽ là các ga trung chuyển chính kết nối với các tuyến ĐSDT và các tuyến BRT khác và sự phát triển của các công trình trung chuyển liền mạch và kết nối tốt với các dịch vụ xe buýt tại các ga này là vô cùng cần thiết trong việc khuyến khích sử dụng Tuyến ĐSDT này. Vì vậy, Hàng lang trung chuyển của Tuyến ĐSDT số 1 TP. HCM được chia thành 5 khu vực khác nhau (Khu vực trung tâm, Khu vực quận 2, Khu vực Thủ Đức & Quận 9, Khu đại học & Khu CNC, Khu vực Ga đầu mối Suối Tiên) và chiến lược để 5 khu vực khác nhau này có thể đạt được mức sử dụng mong muốn trên Hàng lang tuyến ĐSDT số 1 được tóm tắt trong bảng dưới đây.

Bảng ES.2 - Phát triển Giao thông/ Đô thị theo khu vực trên Hàng lang Tuyến ĐSDT Số 1 TP. HCM

Khu vực	Phát triển đô thị	Phát triển giao thông
Khu vực trung tâm	- Thúc đẩy phát triển khu vực ga như khu vực nhà máy đóng tàu Ba Son hay khu vực cảng Tân Cảng	- Cung cấp các dịch vụ xe buýt trung chuyển thích hợp bằng cách tái định tuyến các tuyến xe buýt hiện hữu - Thúc đẩy sự chuyển giao liền mạch cho xe buýt tại Ga Tân Cảng
Khu vực Quận 2	- Thúc đẩy phát triển Thành phố Thể thao	- Cung cấp các dịch vụ xe buýt trung chuyển thích hợp
Khu vực Quận Thủ Đức và Quận 9	- Thúc đẩy và định hướng phát triển khu vực ga bằng cách sử dụng ý tưởng TOD - Cung cấp đất đô thị trước quá trình đô thị hóa nhằm ngăn chặn sự mở rộng	- Tái định tuyến các tuyến xe buýt hiện hữu tại các đoạn trùng lặp với Tuyến ĐSDT Số 1 TP. HCM - Phát triển các quảng trường ga - Cung cấp các công trình đậu xe

Khu vực	Phát triển đô thị	Phát triển giao thông
	đô thị	
Khu Đại học và Khu Công nghệ cao	- Thúc đẩy quy hoạch tổng thể Khu ĐHQG và Khu Công nghệ cao	- Thúc đẩy sự chuyển giao liên mạch cho Tuyến BRT Số 1 tại Ga Rạch Chiếc
Khu vực Ga đầu mối Suối Tiên	- Thúc đẩy và định hướng phát triển khu vực ga bằng cách sử dụng ý tưởng TOD	- Thúc đẩy sự chuyển giao liên mạch cho Tuyến BRT/ xe buýt tại Ga đầu mối Suối Tiên

Nguồn: Đoàn nghiên cứu

19. Các vấn đề về quy hoạch để khuyến khích sử dụng Tuyến ĐSĐT số 1 TP. HCM được nêu tóm tắt trong phần dưới đây:

Tăng khả năng tiếp cận với Nhà ga: Lợi ích từ việc hoạt động của Tuyến ĐSĐT số 1 TP. HCM có thể sẽ không được khai thác tối đa nếu như không có các biện pháp thích hợp để đảm bảo khả năng tiếp cận với nhà ga, ví dụ như phát triển hệ thống xe buýt gom khách hoặc phát triển quảng trường ga. Cần cung cấp Dịch vụ thuận tiện, an toàn và tiện nghi cùng với các hệ thống xe buýt gom khách và các công trình trung chuyển liên phương thức tại các quảng trường ga đã được quy hoạch tốt.

Điều kiện hiện tại ở các Khu vực nhà ga: Điều kiện hiện tại ở từng khu vực nhà ga cần được đánh giá trên hai yếu tố là quỹ đất và các công trình công cộng chính dọc trên XLHN để thực hiện xây dựng các công trình liên phương thức ở khu vực nhà ga.

Vị trí và Hướng tuyến của Nhà ga: Các nhà ga nằm ở phía đông sông Sài Gòn dọc theo XLHN. Về quy hoạch các công trình liên phương thức, khả năng tiếp cận với nhà ga từ bên kia đường cần được xem xét sau khi phân tích đặc điểm của tuyến đường này.

Đặc điểm chuyển đi hiện tại và Dự báo tương lai của Khu vực bị ảnh hưởng của Tuyến ĐSĐT số 1

20. Để hiểu về đặc điểm đi lại và cập nhật mô hình dự báo nhu cầu đi lại, Đoàn nghiên cứu JICA đã cùng với đơn vị tư vấn trong nước thực hiện khảo sát giao thông và khảo sát đặc điểm đi lại trên Tuyến ĐSĐT số 1 TP. HCM. Số liệu thu thập được sử dụng để cập nhật mô hình dự báo đi lại. Theo kết quả khảo sát trên hành lang của Tuyến ĐSĐT số 1 TP. HCM, phương thức giao thông chính là xe máy, chiếm khoảng 70% của tỷ phần phương thức.

21. Bảng dưới đây so sánh lưu lượng giao thông quan sát được tại nhà ga khảo sát gần cầu Sài Gòn trong nghiên cứu này và HOUTRANS (Quy hoạch tổng thể và Nghiên cứu khả thi về Giao thông đô thị khu vực TPHCM) năm 2003. Tổng lưu lượng giao thông tăng 23% trong 10 năm. Số lượng xe gắn máy tăng 30% và số lượng xe ô-tô con tăng gần gấp đôi.

Bảng ES.3 - So sánh lưu lượng giao thông giữa Nghiên cứu SAPI 2013 và HOUTRANS 2004 tại mặt cắt khảo sát tại Cầu Sài Gòn

	Số lượng phương tiện (24 giờ, hai chiều)						
	Xe đạp	Xe đạp	Xe đạp	Xe đạp	Xe đạp	Xe đạp	Xe đạp
SAPI (2013)	879	233,738	34,567	6,457	7,306	527	283,474
HOUTRANS (2003)	6,184	179,826	17,500	6,832	18,503	976	229,821
SAPI / HOUTRANS	14%	130%	198%	95%	39%	54%	123%
	Tỷ lệ phương tiện (24 giờ, hai chiều)						
	Xe đạp	Xe máy	Ô-tô	Xe buýt	Xe tải	Khác	TỔNG
SAPI (2013)	0%	82%	12%	2%	3%	0%	100%
HOUTRANS (2003)	3%	78%	8%	3%	8%	0%	100%

Nguồn: Đoàn nghiên cứu

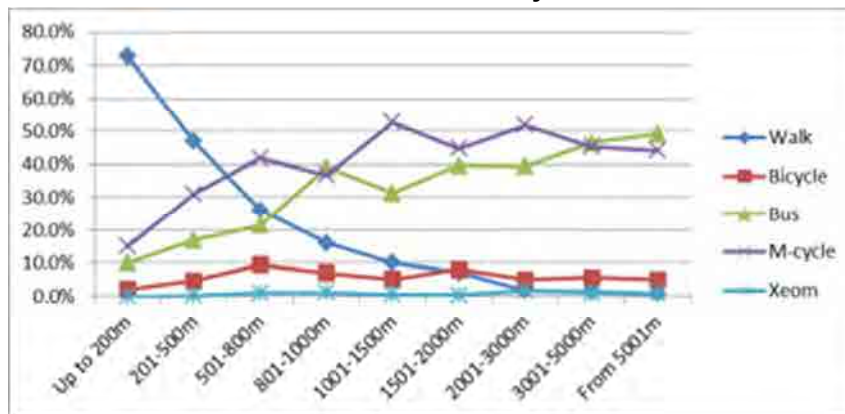
Lựa chọn (chuyển đổi) phương thức sang sử dụng Tuyến ĐSĐT

22. Để ước tính lượng hành khách tiềm năng cho Tuyến ĐSĐT số 1 TP. HCM, khảo sát đặc điểm đi lại đã được thực hiện với tổng số mẫu thu thập được là 3.691. Trong tất cả người được phỏng vấn (3.691 mẫu), có 50,3% sẽ người được phỏng vấn có thể chuyển đổi sang sử dụng Tuyến ĐSĐT. Trong số hành khách đi xe buýt được phỏng vấn (760 mẫu), có 49,7% có thể chuyển sang sử dụng Tuyến ĐSĐT và trong số những người sử dụng xe máy – phương thức giao thông chiếm ưu thế, có 50,6% sẽ xem xét chuyển sang sử dụng ĐSĐT.

Lựa chọn phương thức tiếp cận dựa theo cự ly tiếp cận với nhà ga

23. Ở vị trí cách nhà ga trong phạm vi bán kính 500 m, phần lớn người được phỏng vấn lựa chọn phương thức đi bộ để tiếp cận tới nhà ga. Ngoài ra, phần lớn người được phỏng vấn ở vị trí cách nhà ga trên 800 m lựa chọn sử dụng xe buýt và xe máy làm phương thức tiếp cận với nhà ga. Từ kết quả này cho thấy việc cải thiện đường cho người đi bộ như vỉa hè trong phạm vi bán kính 500 tính từ nhà ga và cung cấp dịch vụ xe buýt gom khách đến các khu vực có phạm vi bán kính trên 800 m tính từ nhà ga có một vai trò rất quan trọng trong việc thu hút lượng khách tối đa cho Tuyến ĐSĐT số 1. Hình dưới đây trình bày về lựa chọn phương thức tiếp cận theo cự ly tiếp cận với nhà ga.

Hình ES.4 - Stated Access Mode by Access Distance



Nguồn: Đoàn nghiên cứu

Ý kiến của người được phỏng vấn về đánh giá mức độ quan trọng của các giải pháp thu hút nhiều người sử dụng Tuyến số 1

24. Trong quá trình khảo sát đặc điểm đi lại, người tham gia phỏng vấn đã được yêu cầu đưa ra ba giải pháp để thu hút nhiều người sử dụng Tuyến ĐSĐT trong số 12 giải pháp được liệt kê. Theo đó, các giải pháp quan trọng là cung cấp trang thiết bị hỗ trợ cho người khuyết tật có thể di chuyển thuận lợi trong khu vực nhà ga; Bố trí không gian để đỗ xe máy/xe đạp tại tất cả các nhà ga của tuyến; Giảm giá vé tuyến ĐSĐT số 1. Ngược lại, ba giải pháp ít được chọn lựa bao gồm: Tăng thuế và phí sử dụng phương tiện xe máy và xe ô tô; Hạn chế sử dụng xe máy trên Xa lộ Hà Nội; Hạn chế sử dụng xe ô tô con và xe máy trong các khu vực quy định (Ví dụ: Chợ Bến Thành và Nhà hát lớn, v.v.).

Mức độ sẵn sàng chi trả phí gửi xe hoặc xe buýt gom khách và thời gian chờ xe buýt

25. Khoảng 61% người được phỏng vấn cho rằng họ sẽ sẵn sàng chi trả mức phí 3.000 VNĐ để gửi xe máy tại các nhà ga của Tuyến ĐSĐT và (51%) người được phỏng vấn cho rằng họ sẽ sẵn sàng chi trả mức phí gửi xe đạp tại nhà ga từ 2.000 VNĐ hoặc cao hơn. 42% người được phỏng vấn sẵn sàng chi trả mức vé 5.000 VNĐ để sử dụng xe buýt gom khách và 27% người được phỏng vấn cho rằng mức vé 3.000 VNĐ là hợp lý. Về thời gian chờ xe buýt, 47% người được phỏng vấn cho rằng thời gian chờ xe buýt gom khách hợp lý là 5 phút và 41% người được phỏng vấn chấp nhận thời gian chờ xe buýt từ 8 đến 10 phút. Trong khi đó chỉ có 6% chấp nhận chờ xe buýt trong vòng 15 phút.

Chiến lược phát triển để khuyến khích sử dụng Tuyến ĐSĐT

26. Theo quan điểm của người sử dụng đường sắt, động lực khiến họ lựa chọn giao thông công cộng là vì đường sắt được đánh giá cao hơn khi so sánh với các phương tiện giao thông cá nhân chẳng hạn như xe hơi và xe gắn máy về cả ba yếu tố thúc đẩy (i) chi phí đi lại thấp hơn, (ii) thời gian đi lại ngắn hơn và (iii) tiện nghi và thoải mái hơn. Chi phí đi lại là một yếu tố cần được xem xét trong quy hoạch hoạt động của ĐSĐT và mạng lưới xe buýt gom khách. Trong quy hoạch công trình liên phương thức, việc nghiên cứu cần tập trung vào việc giảm thời gian đi lại, đảm bảo tiện nghi và thoải mái hơn cho người sử dụng. Dựa trên ba nhân tố thúc đẩy này. Dựa trên

những nhân tố thúc đẩy này, chiến lược chung để khuyến khích sử dụng ĐSDT được trình bày tại Bảng ES.4

Bảng ES.4 - Chiến lược chung để khuyến khích sử dụng ĐSDT

ĐSDT và xe buýt gom	ĐSDT và xe buýt gom khách	Công trình liên phương thức
Chi phí đi lại	<ul style="list-style-type: none"> Giá vé phù hợp để khuyến khích người dân sử dụng đường sắt Giảm giá vé đặc biệt cho người đi làm và cho sinh viên sử dụng Tuyến ĐSDT và xe buýt (các biện pháp thể chế). Công ty trợ cấp chi phí đi lại cho người đi làm. Hạn chế xe hơi đi vào khu vực trung tâm 	<ul style="list-style-type: none"> Chiến dịch đầu xe miễn phí cho hành khách đường sắt
Thời gian đi lại	<ul style="list-style-type: none"> Chú trọng cách bố trí các công trình liên quan tới ga để đảm bảo khoảng cách ngắn nhất cho người đi bộ Thệ thống thể thông minh để giảm thiểu thời gian mua vé và soát vé 	<ul style="list-style-type: none"> Cải thiện đường tiếp cận và lắp đặt số lượng bến phù hợp để hoạt động xe gom khách được thông suốt Chú trọng cách bố trí của công trình trung chuyển đảm bảo khoảng cách ngắn nhất đến cổng mua vé
Tiện nghi và thoải mái	<ul style="list-style-type: none"> Công trình xóa rào cản lưu thông như lắp đặt thang máy Các cửa hàng trong nhà ga (Kí-ốt, quán cà phê) Màn hình hiển thị thông tin về lịch trình trung chuyển Dịch vụ thông tin chỉ dẫn tuyến và lịch trình trên mạng và ứng dụng trên điện thoại thông minh Dịch vụ mua sắm bằng thẻ IC Dịch vụ wifi công cộng trên tàu Các công trình dịch vụ đáp ứng đặc điểm người sử dụng và đặc điểm khu vực 	<ul style="list-style-type: none"> Lối đi bộ tránh được nắng mưa Công trình xóa rào cản lưu thông như thang máy Không gian tiện nghi (không gian mở và ánh sáng) Không gian tiếp cận an toàn cho người đi bộ và đi xe đạp Các công trình dịch vụ đáp ứng đặc điểm người sử dụng và đặc điểm khu vực

Nguồn: Đoàn nghiên cứu

Dự báo nhu cầu giao thông

Phương pháp luận về Dự báo nhu cầu giao thông

27. Sẽ thực hiện dự báo nhu cầu bằng mô hình dự báo với Phương pháp 4 bước như đã áp dụng trong Nghiên cứu HOUTRANS (Quy hoạch tổng thể và Nghiên cứu khả thi về Giao thông đô thị khu vực TPHCM) được thực hiện vào năm 2003-2004 với năm mục tiêu là 2018 (năm Tuyến ĐSDT bắt đầu hoạt động theo kế hoạch). Các bước này bao gồm: (1) Mô hình phát sinh và thu hút chuyến đi – để ước tính số lượng chuyến đi phát sinh và thu hút được của từng phân vùng giao thông; (2) Mô hình phân bổ chuyến đi – để ước tính số lượng chuyến đi giữa các vùng giao thông; (3) Mô hình phân chia phương thức – để ước tính số lượng chuyến đi áp dụng các mô hình giao thông khác nhau; và (4) Mô hình phân bổ giao thông – để ước tính số lượng chuyến đi trên các mạng lưới giao thông khác nhau bằng các mô hình giao thông khác nhau.

28. Để cập nhật mô hình sử dụng trong Nghiên cứu HOUTRANS, khung kinh tế-xã hội đã được cập nhật. Cụ thể, dân số quy hoạch theo quy hoạch tổng thể của TP. HCM và xu hướng dân số dọc theo Tuyến ĐSDT số 1 TP. HCM đã được cập nhật và đưa vào mô hình dự báo nhu cầu giao thông để có thể đưa ra dự báo sát với thực tế nhất.

Kết quả dự báo nhu cầu giao thông

29. Mô hình dự báo nhu cầu giao thông với khung kinh tế - xã hội đã được điều chỉnh cho thấy tỷ phần phương thức của VTKHCC năm 2018, 2020 và 2040 được ước tính tương ứng là 17,8%, 17,7% và 16,9%. Tỷ phần phương thức của tất cả các phương thức được trình bày trong bảng sau.

Bảng ES.5 - Tỷ phần phương thức trong nghiên cứu SAPI

Năm	Xe máy	Xe con*	VTKHCC	Tổng
2018	74.6%	7.6%	17.8%	100.0%
2020	71.8%	10.5%	17.7%	100.0%
2040	55.4%	27.7%	16.9%	100.0%

* Chỉ tính phương tiện của hành khách
 Nguồn: Đoàn nghiên cứu

30. Bảng dưới đây trình bày tóm tắt về dự báo nhu cầu giao thông của Tuyến ĐSĐT số 1 vào năm 2018 (đoạn trên cao bắt đầu hoạt động), 2020 (toàn tuyến bắt đầu hoạt động) và năm 2040.

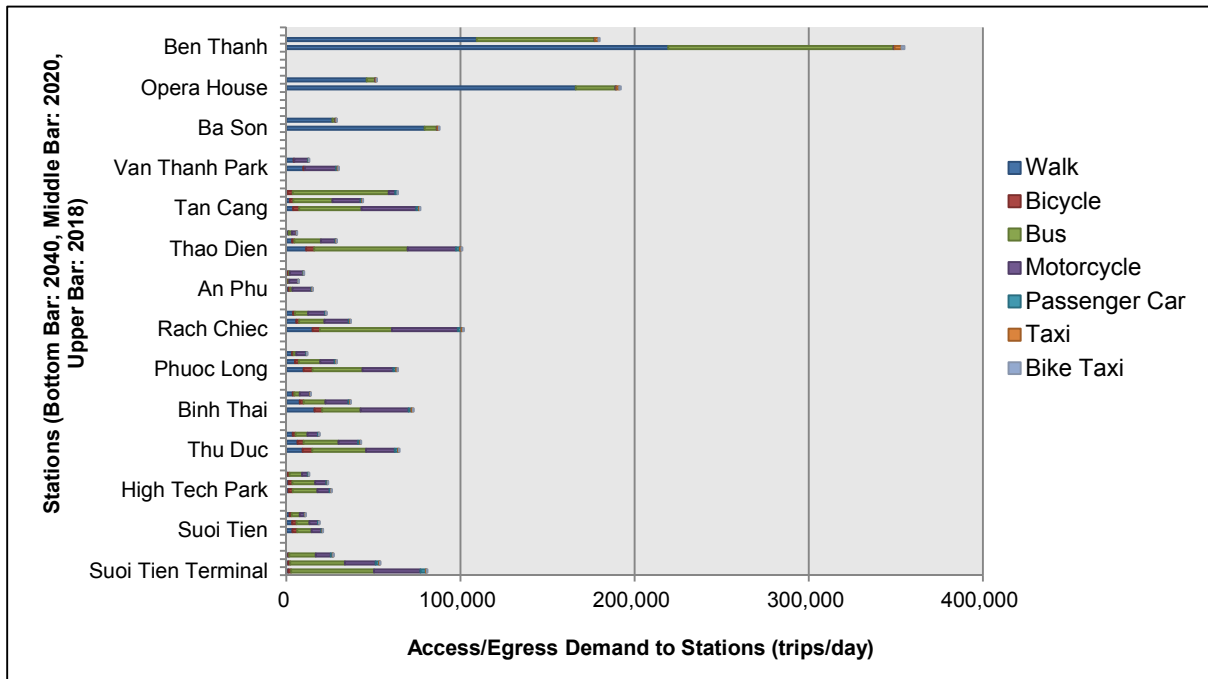
Bảng ES.6 - Dự báo nhu cầu từng ga trên Tuyến ĐSĐT số 1

	Ga	2018 (khách/ ngày)	2020 (khách/ ngày)	2040 (khách/ ngày)
1	Bến Thành	-	90.000	178.000
2	Nhà hát lớn	-	26.000	96.000
3	Ba Son	-	15.000	44.000
4	Văn Thánh	-	7.000	15.000
5	Tân Cảng	32.000	22.000	39.000
6	Thảo Điền	3.000	15.000	51.000
7	An Phú	5.000	4.000	8.000
8	Rạch Chiếc	12.000	19.000	51.000
9	Phước Long	6.000	15.000	32.000
10	Bình Thái	7.000	19.000	37.000
11	Thủ Đức	10.000	22.000	33.000
12	Khu CNC	7.000	12.000	13.000
13	Suối Tiên	6.000	10.000	11.000
14	Ga đầu mối Suối Tiên	14.000	27.000	41.000
	Tổng	102.000	303.000	649.000

Nguồn: Đoàn nghiên cứu

31. Các chuyến đi đến ga/ từ ga đến điểm đích của Tuyến ĐSĐT số 1 cũng được ước tính. Tại 3 ga ở Khu vực trung tâm thành phố, Ga Bến Thành, Nhà hát lớn và Ba Son, tỷ phần của phương thức đi bộ trong các chuyến đi đến ga/ từ ga đến điểm đích cao hơn các nhà ga khác. Ngoài ra tỷ phần của xe máy và xe buýt gom khách trong các chuyến đi đến ga/ từ ga đến điểm đích ở khu vực ngoại thành. Vì thế, việc phát triển các công trình liên phương thức như bãi xe máy, không gian cho xe buýt và các phương tiện cá nhân ở phía trước ga có một vai trò quan trọng trong việc khuyến khích hàng khách sử dụng Tuyến ĐSĐT. Phần ước tính các chuyến đi đến ga/ từ ga đến điểm đích được ước tính trong hình dưới đây.

Hình ES.5 - Các chuyến đi đến ga/ từ ga đến điểm đích của Tuyến ĐSĐT số 1



Nguồn: Đoàn nghiên cứu

Quy hoạch mạng lưới xe buýt

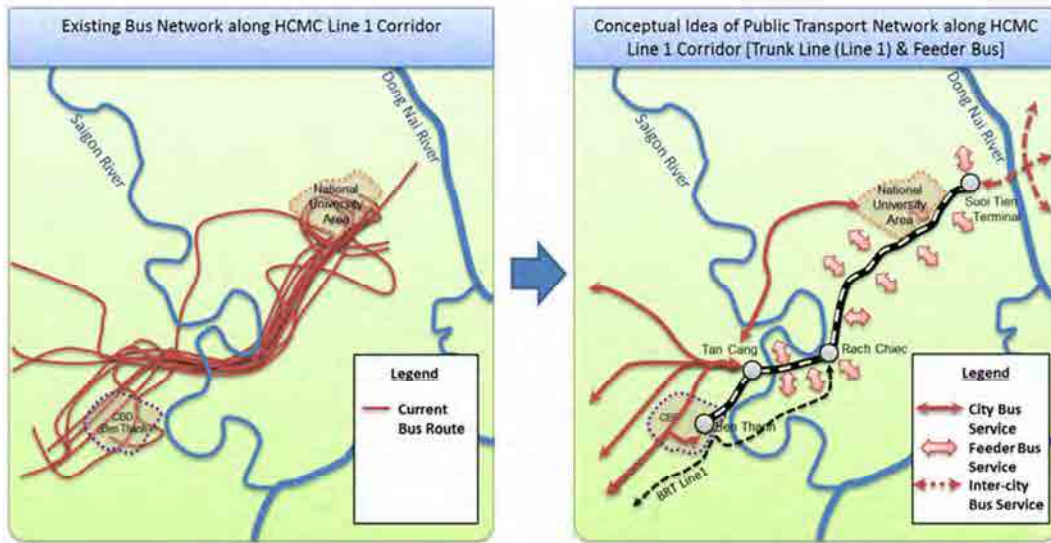
Các nguyên tắc quy hoạch chính

32. Nhằm đạt được tỉ phần phương thức mục tiêu về giao thông công cộng theo chính sách của Nhà nước đồng thời đảm bảo năng lực của các phương thức VTHKCC đáp ứng từ 20-25% nhu cầu đi lại đến năm 2020, 35-45% đến năm 2030, 50-60% đến năm 2050, việc tái cơ cấu mạng lưới xe buýt bao gồm hệ thống xe buýt gom khách mới hoạt động trong phạm vi khu vực ảnh hưởng của nhà ga đường sắt là không thể thiếu để thực hiện ý tưởng về mạng lưới phân cấp giao thông công cộng và ý tưởng tích hợp nhà ga đường sắt và bến xe buýt với các phương thức khác.

33. Để thu hút thêm hành khách sử dụng Tuyến ĐSĐT số 1 nhờ việc tối đa hoá khả năng tiếp cận với vận tải hành khách công cộng, các nguyên tắc sau đã được áp dụng trong quy hoạch mạng lưới xe buýt gom khách trên hành lang của Tuyến ĐSĐT số 1 TP. HCM. Ý tưởng được trình bày trong hình dưới đây.

- Xây dựng hệ thống VTHKCC mới trong đó đường sắt đô thị (UMRT) đóng vai trò là tuyến chính của mạng lưới.
- Cung cấp mạng lưới xe buýt gom khách để mở rộng phạm vi phục vụ của các ga ĐSĐT ở phía đông của Sông Sài Gòn.
- Các tuyến xe buýt hiện hữu sẽ được thay thế bằng các tuyến xe buýt gom khách hoặc được điều chỉnh để phù hợp với điều kiện giao thông mới.
- Các Ga Tan Cảng và Ga đầu mối Suối Tiên của Tuyến ĐSĐT số 1 TP. HCM sẽ là các điểm đầu cuối cho các mạng lưới xe buýt nội thành và liên tỉnh.

Hình ES.6 – Ý tưởng Hệ thống VTHKCC phân cấp dọc theo Hành lang Tuyến ĐSĐT số 1 TP. HCM

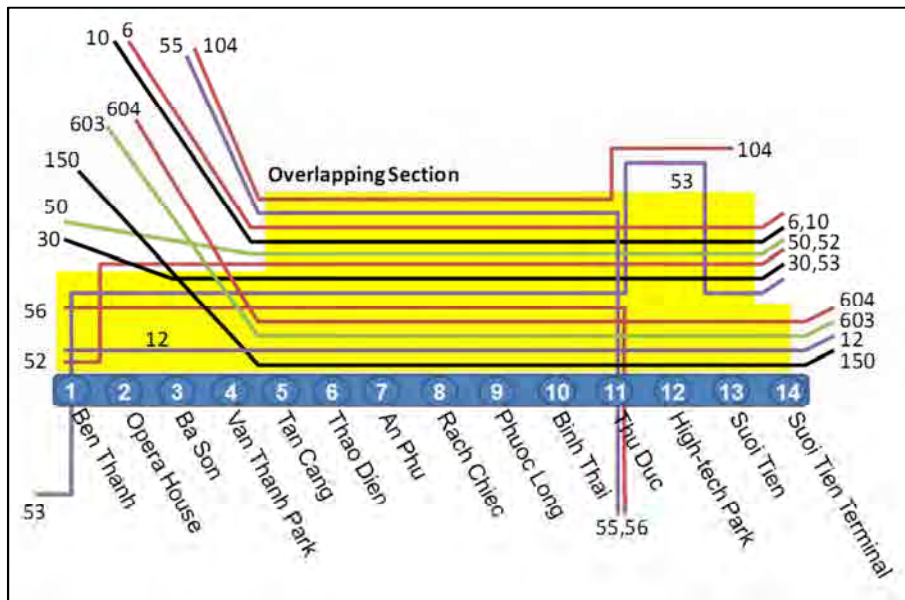


Nguồn: Đoàn nghiên cứu

Phương pháp luận về điều chỉnh các tuyến xe buýt hiện hữu

34. Hình sau đây mô tả các đoạn trùng nhau giữa Tuyến ĐSĐT số 1 TP. HCM và các tuyến xe buýt hiện hữu. Có 13 tuyến xe buýt trùng với hành lang của Tuyến ĐSĐT số 1. 13 tuyến này có chiều dài trùng với Tuyến ĐSĐT số 1 từ Ga Tân Cảng đến Ga Thủ Đức trên 8km đã được kiểm tra cụ thể trong nghiên cứu này.

Hình ES.7 - Đoạn trùng nhau giữa Tuyến ĐSĐT số 1 TP. HCM và các tuyến xe buýt hiện hữu



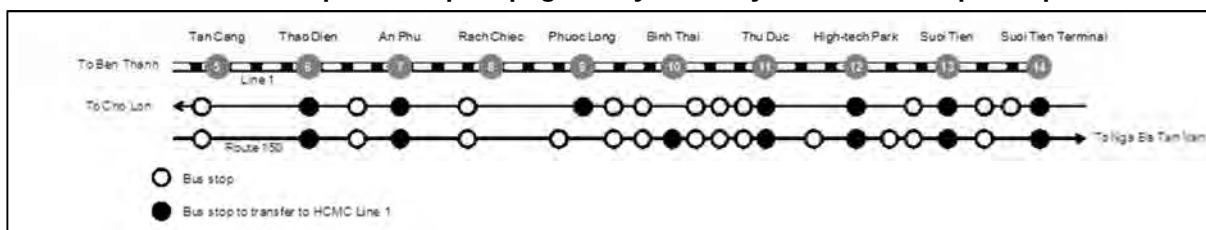
Nguồn: Đoàn nghiên cứu

35. Các điểm sau được sử dụng trong phương pháp luận để thiết kế lại các tuyến xe buýt hiện hữu và đề xuất các tuyến xe buýt gom khách mới.

Tóm tắt Báo cáo Cuối kỳ

- Một số tuyến xe buýt hiện hữu trùng lặp với Tuyến ĐSĐT số 1 TP. HCM sẽ tiếp tục hoạt động song song với Tuyến ĐSĐT số 1 và đóng vai trò là các tuyến gom khách để tiếp cận với Tuyến ĐSĐT. Ví dụ, Tuyến 150 được áp dụng theo điểm này và được mô tả trong hình dưới đây.

Hình ES.8 - Vị trí các trạm dừng xe buýt của Tuyến 150 trên Xa lộ Hà Nội



Nguồn: Đoàn nghiên cứu

- Các tuyến hiện hữu có cự ly dài sẽ được điều chỉnh, nếu có thể, để kết nối với Tuyến ĐSĐT.
- Quy hoạch các tuyến xe buýt gom khách dựa trên sự hỗ trợ của người dân sống trong khu vực phục vụ của nhà ga có bán kính 5 km, theo nhu cầu giao thông được nêu trong khảo sát giao thông được thực hiện trên hành lang của Tuyến ĐSĐT.
- Thiết kế của các tuyến xe buýt gom khách được xây dựng dựa vào điều kiện thực tế của các tuyến đường và quy hoạch các tuyến đường trong tương lai để xe buýt gom khách kết nối với các khu vực có nhu cầu tiềm năng cao như các khu căn hộ, các cơ sở giáp dực và các trung tâm thương mại và bán lẻ đến Tuyến ĐSĐT số 1.

Các tuyến xe buýt được điều chỉnh

36. Có 13 tuyến hiện hữu sẽ trùng lặp với hành lang của Tuyến ĐSĐT, đó là các Tuyến 6, 10, 12, 30, 50, 52, 53, 55, 56, 104, 150, 603 và 604 và cự ly trùng lặp với Tuyến ĐSĐT đều trên 8 km.

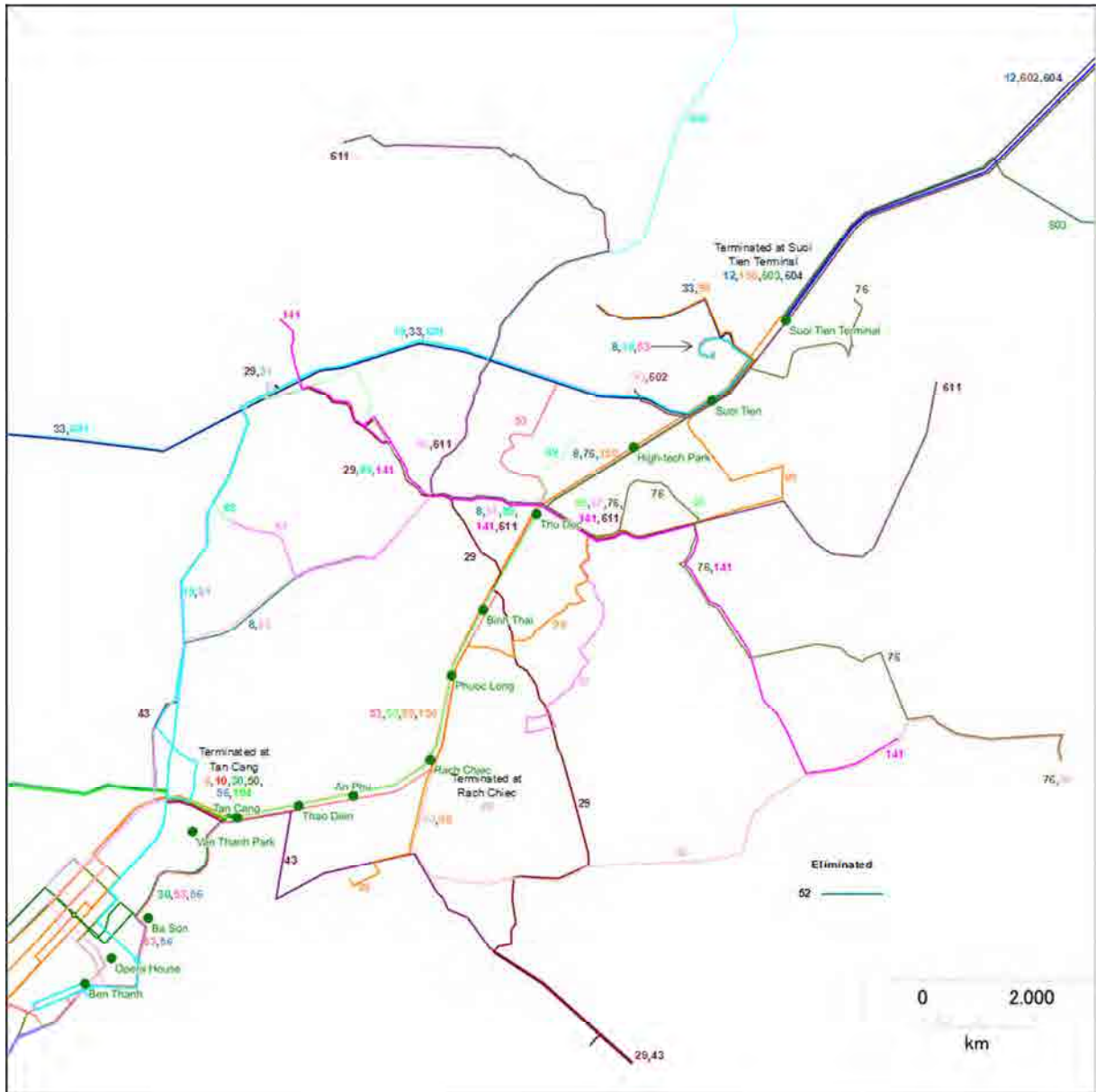
37. Dựa theo phương pháp luận nêu trên, các tuyến xe buýt hiện hữu được đề xuất điều chỉnh như sau:

- Các tuyến 6, 10, 30, 50, 56 và 104 sẽ dừng tại Ga Tân Cảng. Dịch vụ trên đoạn ngừng hoạt động sẽ được thay thế bởi Tuyến ĐSĐT số 1 TP. HCM, các tuyến xe buýt gom khách đề xuất và các tuyến xe buýt hiện hữu được điều chỉnh.
- Tuyến 52 sẽ ngừng hoạt động. Dịch vụ xe buýt trên các tuyến này sẽ được thay thế bởi Tuyến ĐSĐT số 1 TP. HCM, các tuyến xe buýt gom khách đề xuất và các tuyến xe buýt hiện hữu được điều chỉnh.
- Các tuyến 12, 603 và 604 có chức năng là tuyến chính của hệ thống giao thông trên Hành lang XLHN. Tuyến ĐSĐT số 1 TP. HCM sau khi đi vào hoạt động sẽ thay thế chức năng này. Vì thế, những tuyến này sẽ dừng tại Ga đầu mỗi Suối Tiên và vẫn tiếp tục cung cấp dịch vụ cho khu vực vành đai phía đông. Ga đầu mỗi Suối Tiên sẽ là bến đầu và cuối của những tuyến này.
- Tuyến 53 và Tuyến 88 cũng được điều chỉnh. Tuyến 53 sẽ cung cấp dịch vụ tại khu vực Linh Trung, thay cho tuyến 104. Tuyến 88 sẽ trùng lặp với BRT 1 từ Đường Mai Chí Thọ

đến khu trung tâm thành phố. Vì thế tuyến này nên được kết nối với Ga Rạch Chiếc để kết nối với cả Tuyến ĐSDT số 1 TP. HCM1 TP. HCM và Tuyến BRT1.

- Tuyến 55 và 150 sẽ được giữ nguyên.

Hình ES.9 - Các tuyến xe buýt được điều chỉnh



Nguồn: Đoàn nghiên cứu

Các tuyến xe buýt gom khách đề xuất

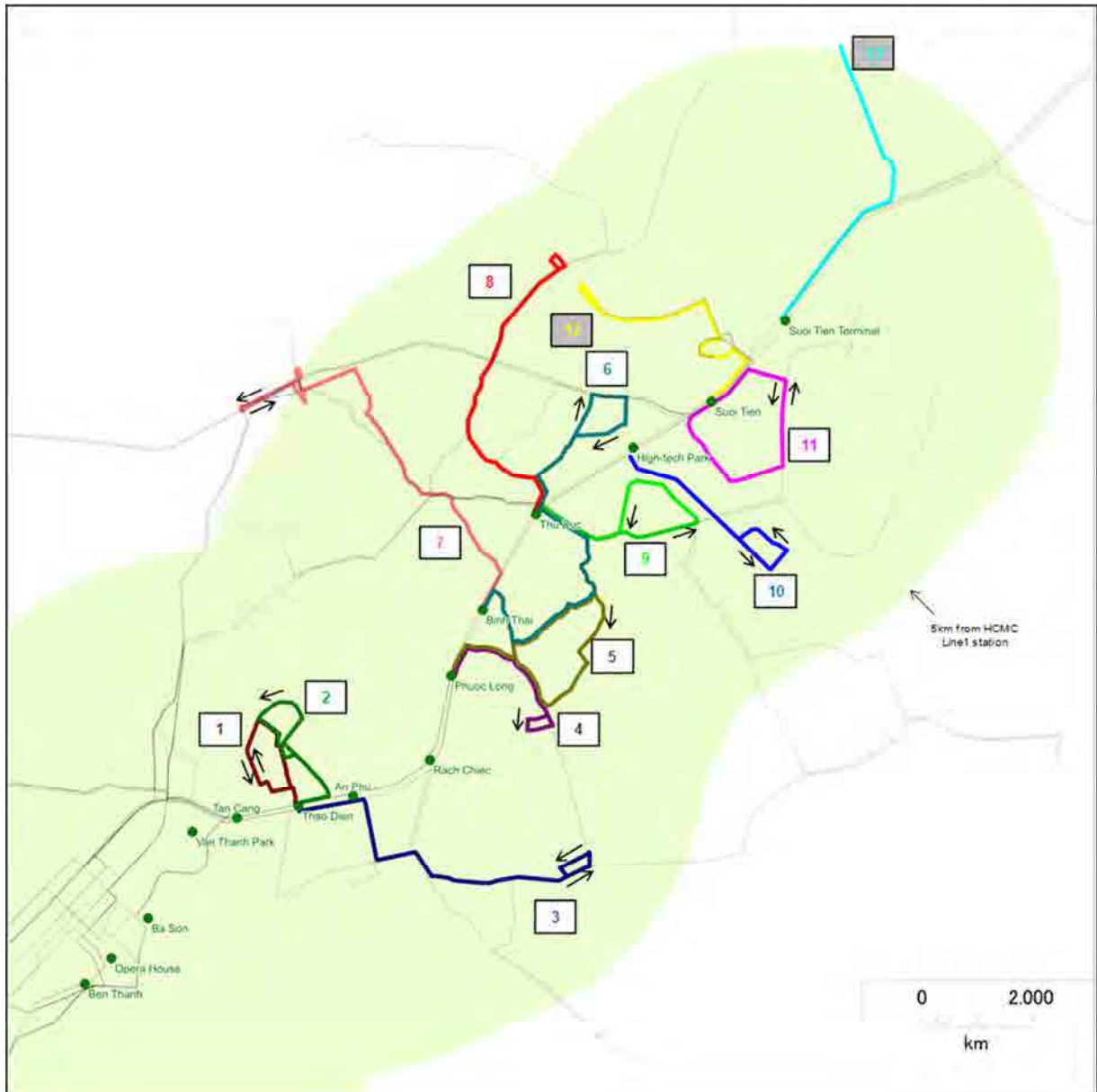
38. Theo kết quả khảo sát điều kiện đường xá và nhu cầu tiềm năng trong phạm vi khu vực ảnh hưởng có bán kính 5 km, có 13 tuyến xe buýt gom khách được đề xuất.

39. Đối với 5 nhà ga ở khu vực trung tâm, Bến Thành, Nhà hát lớn, Ba Son, Công viên Văn Thánh, Tân Cảng, các tuyến gom khách mới sẽ không được đề xuất vì nhiều tuyến buýt hiện hữu có thể được điều chỉnh để phục vụ các ga ĐSDT. Ngoài ra vì đường tiếp cận xung quanh các ga

khu vực trung tâm mở rộng chủ yếu là các đường nội thành nhỏ hẹp nên cần chú trọng cải thiện không gian đi bộ tới các ga, giải tỏa lối đi thông thoáng và cải thiện điều kiện cho người đi bộ.

40. Ngoài trừ Ga Rạch Chiếc, các tuyến xe buýt gom khách đều được đề xuất cho các nhà ga ở phía đông của sông Sài Gòn. Trong trường hợp của Ga Rạch Chiếc, khu vực có tiềm năng của tuyến ĐSĐT nằm trong phạm vi đi bộ đến nhà ga nên không cần phát triển dịch vụ xe buýt gom khách.

Hình ES.10 – Các tuyến xe buýt gom khách đề xuất



Nguồn: Đoàn nghiên cứu

Cải thiện hoạt động trung chuyển giữa xe buýt và Tuyến ĐSĐT số 1

41. Bốn ga bao gồm ga Bến Thành, ga Tân Cảng, ga Rạch Chiếc và ga đầu mối Suối Tiên sẽ là các ga trung chuyển lớn với các tuyến ĐSĐT khác, các tuyến BRT và các tuyến xe buýt thường.

Ga Bến Thành: Ga Bến Thành sẽ là đầu mối giao thông chính ở khu vực trung tâm thành phố Hồ Chí Minh. Theo quy hoạch chung đến năm 2020, Ga này dự kiến sẽ được kết nối với các tuyến ĐSĐT khác (Tuyến 2, Tuyến 3A và Tuyến 4) cũng như Tuyến BRT Số 1. Ngoài ra trong khu vực cũng có quy hoạch xây dựng một bến xe buýt ngầm. Việc kết nối với Tuyến ĐSĐT số 2, Tuyến 3A và Tuyến 4 hiện đang nghiên cứu bởi một dự án nghiên cứu khác nên trong nghiên cứu này chúng tôi không đưa ra các đề xuất cụ thể về vấn đề này.

Ga Tân Cảng: Ga Tân Cảng là một nút giao thông chính nằm ở phía tây của cầu Sài Gòn tại điểm giao cắt giữa đường Điện Biên Phủ và đường Nguyễn Hữu Cảnh. Đây là một đầu mối giao thông chiến lược trên rìa phía đông của khu vực trung tâm thành phố Hồ Chí Minh và theo quy hoạch tổng thể về giao thông vận tải, sẽ có những dự án kết nối với Tuyến 5 tại ga này và trong tương lai đây sẽ là một ga trung chuyển quan trọng. Có 15 tuyến xe buýt gom khách bao gồm các tuyến nội thành và liên tỉnh phục vụ tại ga và băng qua cầu Sài Gòn. Về đề xuất điều chỉnh các tuyến xe buýt hiện hữu, ngoại trừ một vài tuyến, hầu hết các tuyến hiện hữu xuất phát từ phía tây của TP. HCM sẽ dừng tại ga này.

Ga Rạch Chiếc: Trong tương lai, ga Rạch Chiếc sẽ trở thành một điểm trung chuyển quan trọng giữa Tuyến ĐSĐT số 1 và Tuyến BRT số 1 vì vậy nên xây dựng một trạm dừng xe buýt ở phía trước ga và chuẩn bị quy hoạch để đảm bảo việc chuyển tiếp thuận lợi giữa Tuyến ĐSĐT số 1 và Tuyến BRT.

Ga đầu mối Suối Tiên: Ga đầu mối Suối Tiên nằm ở vị trí dự kiến sẽ trở thành một đầu mối giao thông quan trọng cho sự kết nối giữa các tuyến xe buýt và hệ thống ĐSĐT và cho các kết nối liên tỉnh giữa Thành phố Hồ Chí Minh và các thành phố cấp tỉnh khác. Mặc dù nghiên cứu này sẽ không xem xét chi tiết về công trình liên phương thức tại Ga Suối Tiên vì được nghiên cứu trong một dự án khác (Nghiên cứu khả thi (F/S) hợp tác công tư JICA), cá chức năng cần thiết của công trình liên phương thức và chi phí cần thiết cũng sẽ được đề xuất. Nghiên cứu này tập trung vào việc đề xuất tuyến xe buýt gom khách số 13 xuất phát từ ga đầu mối Suối Tiên cũng như đề xuất cho các tuyến xe buýt hiện hữu số 12, 150, 603 và 604 xuất phát từ nhà ga này.

Kế hoạch hoạt động và Cơ chế thể chế xe buýt gom khách

Phương án hoạt động của các tuyến gom khách đề xuất

42. Kích cỡ phương tiện được sử dụng cho các tuyến xe buýt gom khách về cơ bản được xác định dựa trên nhu cầu vào giờ cao điểm và chiều rộng của đường. Kích cỡ xe buýt gom khách của mỗi tuyến xe buýt gom khách được thể hiện trong bảng dưới đây.

Bảng ES.7 - Kích cỡ đội xe buýt gom khách được đề xuất

Mã số tuyến	Nhu cầu vào giờ cao điểm (người/giờ)		Loại xe buýt	Số chỗ ngồi	Lý do lựa chọn loại xe buýt
	2018	2020			
1(A)	180	210	Nhỏ	30	Có những đoạn đường rất hẹp và nếu không sử dụng xe buýt nhỏ thì rất khó để đảm bảo hoạt động an toàn và đúng giờ.
1(B)	180	210	Nhỏ	30	
2	190	200	Nhỏ	30	
3	770	1.770	Lớn	80	Sau năm 2018, nhu cầu có xu hướng gia tăng nhanh chóng, vì vậy tuyến xe buýt hoạt động cần được thay đổi để có thể sử dụng các xe buýt cỡ lớn nhằm nâng cao hiệu quả hoạt động của tuyến.
4	640	760	Trung bình	55	Đảm bảo hoạt động an toàn và đúng giờ so với chiều rộng đường (các tuyến xe buýt hiện hữu cũng đang sử dụng các xe buýt trung bình)
5	660	770	Trung bình	55	
6	600	1.080	Trung bình	55	
7	290	530	Trung bình	55	
8	650	940	Lớn	80	Tuyến này có thể sử dụng các xe buýt kích cỡ lớn vì ước tính từ năm 2018 trở đi, nhu cầu sẽ tăng lên vì vậy các xe buýt cỡ lớn được sử dụng để nâng cao hiệu quả hoạt động.
9	370	490	Trung bình	55	Sử dụng các xe buýt cỡ trung bình vì nhu cầu tăng dần và nhằm tiết kiệm nhiên liệu
10	210	210	Trung bình	55	Sau khi thiết lập các tuyến xe buýt gom khách, cần phải xem xét lại dựa trên sự phát triển của Khu Công nghệ cao
11(A)	250	210	Nhỏ	30	Trên cùng một tuyến vòng nhưng khác hướng (11B), các xe buýt nhỏ được sử dụng để đảm bảo hiệu quả hoạt động cùng một loại xe buýt trên cùng một tuyến đường. Ngoài ra, xe buýt sẽ được quy hoạch chạy một chiều tạo sự tiện lợi cho hành khách.
11(B)	90	90	Nhỏ	30	Nhu cầu không thực sự lớn nên các xe buýt nhỏ tiết kiệm nhiên liệu sẽ được sử dụng chạy một chiều tạo sự tiện lợi cho hành khách
12	220	300	Trung bình	55	Sau khi thiết lập các tuyến xe buýt gom khách, cần phải xem xét lại dựa trên sự phát triển của Khu ĐHQG
13	510	1.010	Lớn	80	Tuyến này có thể sử dụng các xe buýt cỡ lớn vì ước tính từ năm 2018 trở đi, nhu cầu sẽ tăng lên vì vậy các xe buýt cỡ lớn được sử dụng để nâng cao hiệu quả hoạt động.

Nguồn: Đoàn nghiên cứu

43. Phương án hoạt động của các tuyến gom khách khi Tuyến 1 TP. HCM đi vào hoạt động năm 2018, được xác định dựa trên lượng khách ước tính vào giờ cao điểm và kích cỡ đội xe buýt ước tính. Phương án hoạt động của các tuyến xe buýt ngày được trình bày trong phần dưới đây.

Bảng ES.8 - Phương án hoạt động của các tuyến gom khách được đề xuất

Mã số tuyến	Tần suất giờ cao điểm	Tần suất giờ thấp điểm***	Đội xe cần có
2018			
1 (A)	8	13	3
1 (B)	8	13	3
2	8	13	4
3	5	8	11
4	4	6	8
5	4	6	9
6	5	8	15
7	10	16	7
8	7	11	8
9	8	13	4
10	15	25	3
11 (A)	6	10	5
11 (B)	13	21	3
12	13	21	4
13	9	15	6
Tổng			93
2020			
1 (A)	7	11	3
1 (B)	7	11	3
2	8	13	4
3	2.5	4	22
4	3.5	5	9
5	3.5	5	10
6	2.5	4	29
7	5.5	9	12
8	4	6	13
9	5.5	9	6
10	15	21	3
11 (A)	7	11	5
11 (B)	13	21	3
12	9	15	6
13	4	6	14
Tổng			142

Nguồn: Đoàn nghiên cứu

44. Diện tích bãi đỗ xe và số lượng đầu xe cần thiết cho xe buýt gom khách tại các ga Đường sắt đô thị cũng đã được tính toán. Số lượng xe giờ thấp điểm được giả định bằng 60% giờ cao điểm. Vì vậy, cần phải đảm bảo bãi đỗ xe cho 40% số lượng xe còn lại trong giờ thấp điểm. Vị trí đỗ xe buýt gom khách tại từng ga ĐSĐT được trình bày và giải thích cụ thể trong báo cáo chính của dự án.

45. Trong tương lai, khi nhu cầu đối với xe buýt gom khách tăng, số lượng đầu xe buýt cũng cần tăng theo, vì thế nên xem xét đến việc mở rộng cơ sở hạ tầng bãi đỗ xe buýt. Tuy nhiên, phương án này dựa trên kế hoạch hoạt động đến 2020, quy hoạch bãi đỗ cũng dựa trên số lượng đầu xe buýt cần thiết đến 2020. Bảng dưới đây trình bày về số lượng xe buýt hoạt động và không gian bãi đỗ cần thiết tại từng nhà ga ĐSĐT.

Bảng ES.9 - Hoạt động xe buýt gom khách được đề xuất tại các Ga ĐSDT

Ga	Mã số tuyến	2018			2020		
		Số xe vận hành	Số điểm đỗ xe cho xe buýt tại ga	Tổng số điểm đỗ xe cho xe buýt	Số xe vận hành	Số điểm đỗ xe cho xe buýt tại ga	Tổng số điểm đỗ xe cho xe buýt
Thảo Điền	1(A)	3	2	11	3	2	15
	1(B)	3	2		3	2	
	2	4	2		4	2	
	3	11	5		22	9	
Phước Long	4	8	4	8	9	4	8
	5	9	4		10	4	
Bình Thái	6	15	6	10	29	12	17
	7	7	4		12	5	
Thủ Đức	8	8	4	6	13	6	9
	9	4	2		6	3	
Khu công nghệ cao	10	3	2	2	3	2	2
Suối Tiên	11(A)	5	2	6	5	2	7
	11(B)	3	2		3	2	
	12	4	2		6	3	
Bến xe Suối Tiên	13	6	3	3	14	6	6
Tổng		93	46	46	142	64	64

Nguồn: Đoàn nghiên cứu

Cơ chế giá vé xe buýt theo quy định

46. Theo kế hoạch hoạt động đề xuất, chi phí hoạt động xe buýt gom khách được tính toán dựa trên tổng chiều dài xe chạy tính bằng km. Chi phí cho mỗi km được tính dựa theo mức của năm 2012. Mức giá vé theo quy định cho từng tuyến xe buýt khác nhau do lịch trình hoạt động khác nhau. Tuy nhiên, theo tính toán mức giá vé quy định là 3.716 VNĐ có thể đảm bảo sinh lời từ hoạt động xe buýt gom khách này.

47. Trong trường hợp sau khi Tuyến ĐSDT số 1 được đưa vào sử dụng, khi hành khách trung chuyển giữa Tuyến ĐSDT số 1 và xe buýt gom khách, cần thanh toán vé nhiều lượt và so với thực trạng hiện nay, chi phí đi lại sẽ tăng lên. Do đó, cần cân nhắc đến điều kiện của sinh viên và những người có thu nhập thấp hơn.

48. Ước tính Mức vé giảm giá là 1.000 VNĐ vì đây là mức bằng một nửa của giá vé giảm giá hiện tại và chiều dài của các tuyến xe buýt gom khách ngắn hơn. Dựa theo mức giá vé giảm giá là 1.000 VNĐ và ước tính tỷ lệ người sử dụng (hành khách thường xuyên, giá vé giảm giá, vé miễn phí) cho từng tuyến xe buýt, mức giá vé cơ sở (vé cho công nhân viên) được tính toán là 6.489 VNĐ. Khi tính cùng với vé giảm giá thì đây là mức giá vé cần thiết của xe buýt gom khách để đảm bảo hoạt động sinh lời. Bảng dưới đây trình bày chi tiết về chi phí và giá vé của từng tuyến xe buýt gom khách.

Bảng ES.10 – Giá vé quy định cho hệ thống xe buýt gom khách đề xuất

Mã số tuyến	Loại tuyến	Tổng số hành khách/n gày	Tổng chi phí (VND)	Tỉ lệ hành khách (%)			Hành khách <Mức vé (VND)>			Mức vé cho công nhân <X> (VND)	Mức vé trung bình <Không tính đến đối tượng khác> (VND)
				Công nhân	Sinh viên	Đối tượng khác	Công nhân <X>	Sinh viên <1,000 >	Đối tượng khác <Miễn phí>		
1(A)	1	2.329	7.715.837	55	35	10	1.281	815	233	5.386	3.680
1(B)	1	2.329	7.715.837	55	35	10	1.281	815	233	5.386	3.680
2	1	2.099	10.228.996	55	35	10	1.154	735	210	8.225	5.415
3	1	22.147	105.378.405	55	35	10	12.181	7.751	2.215	8.015	5.287
4	2	16.571	28.309.775	30	60	10	4.971	9.943	1.657	3.694	1.898
5	1	16.571	36.697.993	55	35	10	9.114	5.800	1.657	3.390	2.461
6	1	30.692	100.063.390	55	35	10	16.881	10.742	3.069	5.291	3.622
7	1	7.468	44.972.310	55	35	10	4.108	2.614	747	10.312	6.691
8	1	20.330	57.241.819	55	35	10	11.181	7.115	2.033	4.483	3.129
9	2	5.168	19.576.182	30	60	10	1.550	3.101	517	10.627	4.209
10	3	2.600	7.612.960	100	0	0	2.600	0	0	2.928	2.928
11(A)	1	1.300	14.792.363	55	35	10	715	455	130	20.052	12.643
11(B)	1	550	6.723.801	55	35	10	303	193	55	21.591	13.583
12	4	2.988	17.195.295	20	80	0	598	2.390	0	24.779	5.756
13	1	7.925	59.996.464	55	35	10	4.359	2.774	793	13.128	8.412
Tổng		141.068	524.221.427				72.277	55.243	13.548	6.489	4.111
							51%	39%	10%		

Lưu ý:

- *Đối với tuyến buýt có tỉ lệ hành khách là sinh viên không cao, theo tỉ lệ từ tuyến số 88 và 150, đã hoàn thành việc tính toán sơ bộ và dựa trên các tuyến buýt gom khách khác nhau, đã đưa ra giá định về những điều kiện sau.
- Loại tuyến được chia làm 4 nhóm; 1) Tuyến buýt thường (Công nhân 55%, Sinh viên 35%, Đối tượng khác 10%), 2) Tuyến buýt qua các trường ĐH/trường học (Công nhân 30%, Sinh viên 60%, Đối tượng khác 10%), 3) Xe buýt tới Khu vực trường ĐHQG (Công nhân 20%, Sinh viên 80%, Đối tượng khác 0%) và 4) Tuyến buýt tới Khu công nghiệp (Công nhân 100%, Sinh viên 0%, Đối tượng khác 0%)
- Công nhân: Giá vé cơ sở thông thường, Sinh viên: được giảm giá, Đối tượng khác: Miễn phí (người già, nạn nhân chiến tranh)

Nguồn: Đoàn nghiên cứu

49. Đối với các tuyến hiện có (tuyến 53, 55, 99, 150) được giữ lại khai thác sau khi Tuyến đường sắt đô thị tuyến số 1 và sẽ hoạt động song song với Tuyến đường sắt đô thị tuyến số 1, giá vé đối với các tuyến xe buýt này nên được để ở mức ngang bằng với mức giá xe buýt liên tỉnh sau khi so sánh giá vé của người sử dụng đường sắt đô thị và giá vé của người sử dụng xe buýt liên tỉnh (không được trợ giá). Nói cách khác, giá vé của các tuyến buýt hiện hữu cần phải tính trên hệ thống vùng theo khoảng cách. Hệ thống giá vé vùng dựa trên khoảng cách của xe buýt liên tuyến được thể hiện trong Bản dưới đây.

Bảng ES.11 - Hệ thống vé khu vực theo cự ly chuyển áp dụng cho xe buýt liên tỉnh

Tuyến số	Điểm đầu – Điểm cuối	Tổng khoảng cách	Đoạn			
			Khoảng cách sử dụng			
			Giá vé			
5	Bx Chợ Lớn - Lê Hồng Phong - Biên Hòa	38 km	Miền Đông	Ngã 4 Bình Phước	Ngã 4 Xuân Hiệp:	Biên Hoà
			5.000 VND	8.000 VND	10.000 VND	14.000 VND
12	Bến Thành – Thác Giàng Diền	52 km	0 - 1/3 của tuyến	1/3 - 1/2 của tuyến	1/2 - 2/3 của tuyến	2/3 - 1 của tuyến
			17,3 km	26,0 km	34,7 km	52,0 km
			5.000 VND	10.000 VND	15.000 VND	20.000 VND
603	Bến xe Miền Đông – Khu Công nghiệp Nhơn Trạch	58.5 km	Ngã 4 Thủ Đức	Tân Vạn	Bến Gỗ	Nhơn Trạch
			10.000 VND	15.000 VND	20.000 VND	25.000 VND
604	Bx Miền Đông - Hồ Nai	32.0 km	đến 1/3 tuyến	đến 2/3 tuyến		2/3 tuyến ~ cả tuyến
			10,7 km	21,3 km		32,0 km
			10.000 VND	15.000 VND		20.000 VND

Nguồn: Đoàn nghiên cứu

Chính sách giá vé cần thiết và Vé điện tử

50. Mục đích của chính sách giá vé khuyến nghị lần này là phù hợp với khả năng chi trả của người sử dụng, tạo thêm nguồn thu theo nguyên tắc “sẵn sàng chi trả (cho chất lượng dịch vụ tốt hơn)” hoặc tạo thêm giá trị cho người sử dụng để họ tiếp tục sử dụng dịch vụ qua đó mang lại giá trị cho công ty vận hành. Chính sách giá vé được xây dựng dựa trên các nguyên tắc sau:

Nguyên tắc 1: Tất cả các dịch vụ đều phải trả tiền. Phải có ai đó chịu các chi phí của việc giảm giá và ưu đãi. Giá vé giảm giá sẽ làm tăng gánh nặng trợ giá, ảnh hưởng đến tính bền vững của hệ thống. Phải tìm kiếm thêm thu nhập từ "dịch vụ giá trị gia tăng" để bù đắp cho khoản giảm giá.

Nguyên tắc 2: Khả năng chi trả không phải là một chuẩn mực duy nhất mà nó còn bị ảnh hưởng bởi đối tượng người sử dụng; sự sẵn sàng hoặc khả năng chi trả; và mô hình đi lại của họ.

Nguyên tắc 3: Sử dụng công nghệ để kiểm soát việc giảm giá và ưu đãi. Vé điện tử (thẻ thông minh) có thể xác định chính xác người sử dụng khi áp dụng giảm giá và ưu đãi (và đồng thời giới hạn số lượng ưu đãi áp dụng bằng cách tránh các quyền lợi không hạn chế).

Vé và giá vé tích hợp

51. Vé và giá vé tích hợp nên được sử dụng cho xe buýt gom khách kết nối với tuyến đường sắt và thậm chí sau này là sử dụng cho toàn bộ mạng lưới buýt và đường sắt đô thị của thành phố Hồ Chí Minh. Điều này sẽ tạo ra mạng lưới “liền mạch” cho hành khách, và đây là yếu tố quan trọng để thu hút hành khách từ bỏ việc di chuyển bằng phương tiện cá nhân.

Tạo điều kiện cho Khả năng tương tác của hệ thống vé thông minh

52. Sở GTVT hiện đang xây dựng Tiêu chuẩn kỹ thuật cho hệ thống vé giao thông công cộng thông minh, tập trung vào hệ thống xe buýt hiện hữu. Ban QLDSĐT thực hiện thi công Tuyến ĐSĐT số 1 và xây dựng công ty O&M cho Tuyến ĐSĐT số 1, bao gồm hỗ trợ kỹ thuật để phát triển hệ thống server cho vé thông minh.

53. Vì vậy, việc xây dựng một “Sever cho toàn thành phố” sẽ đòi hỏi phải có sự tương tác. Đoàn nghiên cứu đề xuất xây dựng một chương trình hành động để phát triển Server cho toàn thành phố phục vụ cho việc phối hợp giữa Tuyến ĐSĐT số 1, Tuyến BRT số 1 và hệ thống xe buýt gom khách đến năm 2018.

Thiết kế thể chế

54. Về thiết kế thể chế và mô hình kinh doanh xe buýt gom khách, hai kịch bản sau đã được nghiên cứu, đó là 1) “hoạt động kinh doanh bình thường” và dịch vụ xe buýt gom khách sẽ do các đơn vị khai thác xe buýt tư nhân cung cấp theo cơ chế cấp phép hiện tại của Trung tâm QL&ĐH VTHKCC, và 2) “mô hình kinh doanh thương mại cải tiến” để quản lý hoạt động kinh doanh.

Kịch bản 1 – Hoạt động kinh doanh bình thường: dịch vụ xe buýt gom khách sẽ do các đơn vị khai thác tư nhân điều hành theo cơ chế cấp phép hiện tại của Trung tâm ĐH&QL VTHKCC

Nhìn chung Phương án này có ưu điểm là không cần phải điều chỉnh các cơ chế thể chế nhiều và khi đó Công ty O&M ĐSĐT/ Ban QLĐSĐT sẽ quản lý hệ thống ĐSĐT và Sở GTVT sẽ quản lý và trợ giá cho hoạt động xe buýt gom khách.

Kịch bản 2 - Mô hình kinh doanh thương mại cải tiến: Kịch bản này đánh giá trường hợp Công ty O&M ĐSĐT là đơn vị khai thác dịch vụ xe buýt gom khách duy nhất, theo mô hình kinh doanh thương mại và trực tiếp được UBND TP. HCM chỉ định. Công ty sẽ tự tài trợ cho dịch vụ xe buýt gom khách và không nhận trợ giá trực tiếp từ Sở GTVT.

Ưu điểm rõ ràng nhất của phương án này là Công ty O&M ĐSĐT dựa vào vào dịch vụ xe buýt gom khách để hỗ trợ hoạt động kinh doanh và đảm bảo bền vững về tài chính. Mục tiêu chính là tăng khối lượng hành khách, tăng doanh thu hệ thống và giảm trợ cấp cho Tuyến ĐSĐT số 1 TP. HCM. Theo phương án này, Công ty O&M ĐSĐT sẽ nộp đơn để trở thành “đơn vị khai thác xe buýt” theo đúng quy định hiện tại.

Đề xuất: Kịch bản mô hình kinh doanh cải tiến này sẽ đáp ứng được tất cả mục tiêu được về động lực để phục vụ hành khách tăng doanh thu và hoạt động hiệu quả cũng như tối ưu hoá giá trị của Tuyến ĐSĐT trong việc thu hút hành khách, tăng hiệu quả giao thông và tăng cường tính bền vững của hệ thống khi giảm nhu cầu trợ giá. Ngoài ra, nó còn làm giảm gánh nặng trợ giá tổng thể hiện tại đối với xe buýt và ĐSĐT của thành phố.

Chương trình thực hiện đề xuất về phát triển hệ thống xe buýt gom khách

55. Đoàn Nghiên cứu đề xuất thực hiện các chương trình sau đây trước khi Tuyến ĐSĐT Số 1 TP. HCM đi vào hoạt động để tăng lượng hành khách tiềm năng:

- A. Điều chỉnh các tuyến buýt nội thành hiện hữu
- B. Điều chỉnh các tuyến buýt liên tỉnh hiện hữu
- C. Phát triển xe buýt gom khách
- D. Phối hợp trong việc phát triển công trình liên phương thức
- E. Phát triển thể chế và các biện pháp khác

Quy hoạch ý tưởng công trình liên phương thức

56. Các hợp phần của công trình liên phương thức đề xuất tại từng nhà ga đã được nghiên cứu dựa trên nhu cầu giao thông, quỹ đất và phát triển đô thị hiện tại và các vấn đề khác. Giai đoạn 1 của quy hoạch ý tưởng vào năm 2018 là giai đoạn Tuyến ĐSĐT đoạn trên cao bắt đầu hoạt động từ Tân Cảng đến Suối Tiên. Giai đoạn 2 của quy hoạch ý tưởng vào năm 2010 là giai đoạn Tuyến ĐSĐT hoàn thành toàn bộ và năm 2010 sẽ là năm mục tiêu để phát triển quảng trường ga kết hợp với phát triển đô thị. Giai đoạn 3 của quy hoạch ý tưởng theo kế hoạch sẽ hoàn thành vào năm 2020. Bảng tóm tắt quy hoạch ý tưởng các công trình liên phương thức được trình bày trong bảng dưới đây.

Bảng ES.12 - Khái quát Quy hoạch ý tưởng các công trình liên phương thức

TT	Ga	Vị trí	Công trình vận tải liên phương thức đề xuất																		
			Quảng trường ga			Điểm dừng buýt/ Taxi/ Xe máy			Bãi đỗ xe						Nâng cấp và Nối dài cầu bộ hành			Nâng cấp đường tiếp cận và không gian đi bộ			Bãi xe đạp công cộng
									Xe con			Xe máy/xếp									
I	II	III	I	II	III	I	II	III	I	II	III	I	II	III	I	II	III				
A. Khu trung tâm thành phố																					
1	Bến Thành	-	-	-	-	-	●	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	●	-	●
2	Nhà hát TP	-	-	-	-	-	●	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	●	-	●
3	Ba Son	-	-	-	-	-	●	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	●	-	●
4	CV Văn Thánh	Bắc	-	●	-	-	-	-	-	-	-	●	-	-	-	-	-	●	-	●	-
5	Tân Cảng	Bắc	●	-	-	-	-	-	-	-	-	●	-	-	●	-	-	●	-	-	-
		Nam	-	-	●	-	-	-	-	-	●	-	-	●	-	-	●	-	-	-	-
B. Khu vực phát triển tại Quận 2																					
6	Thảo Điền	Bắc	●	-	-	●	-	-	-	-	-	●	-	-	●	-	-	-	-	●	-
		Nam	●	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	●	-	-	-	-	●	-
7	An Phú	Bắc	-	-	-	●	-	-	-	-	-	●	-	-	●	-	-	-	-	-	-
		Nam	-	-	-	●	-	-	-	-	-	●	-	-	●	-	-	-	-	-	-
C. Khu vực đô thị hoá hiện hữu																					
8	Rạch Chiếc	Tây	-	-	-	●	-	-	-	-	-	●	-	-	●	-	●	-	-	●	-
		Đông	-	-	●	●	-	-	-	-	●	●	-	-	●	●	-	-	-	●	-
9	Phước Long	Tây	-	●	-	-	-	-	-	-	-	●	-	-	●	●	-	-	-	●	-
		Đông	-	-	-	●	-	-	-	-	-	●	-	-	●	-	-	-	-	-	-
10	Bình Thái	Tây	-	-	-	●	-	-	-	-	-	●	-	-	●	-	-	●	-	-	-
		Đông	-	-	-	●	-	-	-	-	-	●	-	-	●	-	-	-	-	-	-
11	Thủ Đức	Tây	-	-	●	●	-	-	-	-	●	●	-	-	●	-	●	-	-	-	-
		Đông	-	-	●	●	-	-	-	-	●	●	-	□	●	-	●	-	-	-	-
D. Khu ĐH Quốc Gia và Khu CNC																					
12	Khu CNC	Tây	-	-	-	●	-	-	-	-	-	●	-	-	●	-	-	-	-	-	-
		Đông	●	-	-	-	-	-	-	-	-	●	-	-	●	-	-	-	-	-	-
13	Suối Tiên	Tây	-	-	●	●	-	-	-	-	-	●	-	-	●	●	●	-	-	-	-
		Đông	-	●	-	-	-	-	-	-	-	●	-	-	●	-	-	-	-	-	-
14	Ga đầu mối Suối Tiên	Đông	●	-	-	-	-	-	●	-	-	●	-	-	-	-	-	-	-	-	-

Nguồn: Đoàn nghiên cứu

Quy hoạch ý tưởng Ga Văn Thánh, Ga Nhà hát lớn và Ga Ba Son

57. Đây là những nhà ga nằm ở Khu vực trung tâm thành phố và các công trình liên phương thức được xây dựng bao gồm các trạm dừng xe buýt/ taxi/ xe ôm và cải thiện không gian đi bộ cũng như áp dụng mạng lưới xe đạp cho thuê.

Quy hoạch ý tưởng Ga Văn Thánh

58. Quy hoạch ý tưởng cho nhà ga này như sau.

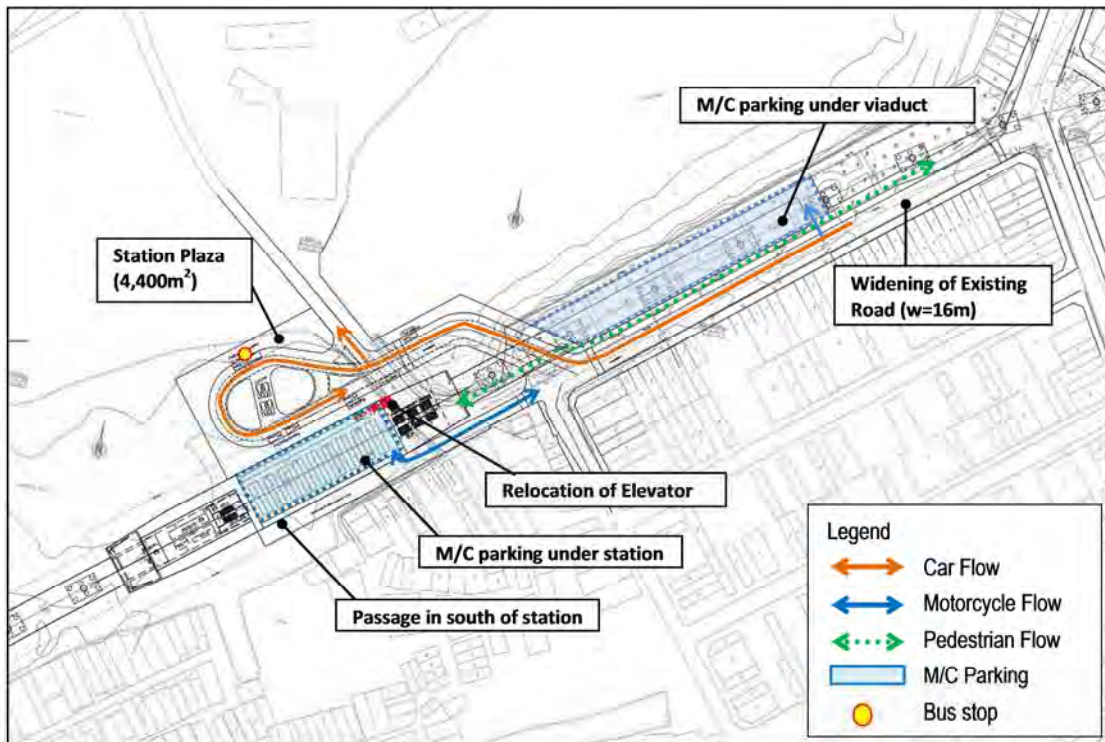
Quảng trường ga: Đề xuất xây dựng quảng trường ga rộng 4.400 m²

Bãi đỗ xe: Bãi đỗ xe máy công cộng cách lối vào nhà ga ĐSĐT 200m có sức chứa trên 1.100 chiếc đã được bố trí ở tầng trệt của nhà ga và phía dưới cầu đoạn ĐSĐT trên cao.

Đường tiếp cận: Đề xuất mở rộng tuyến đường hiện hữu lên 16 m dọc theo tuyến đường sắt để đảm bảo sự an toàn cho người đi bộ. Đoạn đường rộng 6 m ở phía nam của nhà ga được đề xuất để tiếp cận với bãi đỗ xe và phòng bảo trì của nhà ga.

Công trình ga: Đề xuất dịch chuyển vị trí thang máy của nhà ga về phía bắc của cầu thang nhà ga để đảm bảo khả năng tiếp cận giữa cổng soát vé và Công viên Văn Thánh

Hình ES.11 - Quy hoạch ý tưởng khu vực Ga Văn Thánh (Giai đoạn I và II)



Nguồn: Đoàn nghiên cứu

Quy hoạch ý tưởng Ga Tân Cảng

59. Một quảng trường ga đã được quy hoạch ở phía Nam của nhà ga. Tuy nhiên để đảm bảo hoạt động xe buýt thuận lợi và thuận tiện cho hành khách, quảng trường ga được đề xuất

phát triển ở phía bắc của nhà ga, thay vì ở phía Nam. Trong tương lai, quảng trường ga ở phía nam được đề xuất phát triển để đáp ứng nhu cầu trong tương lai. Quy hoạch ý tưởng của nhà ga này được trình bày trong phần dưới đây.

Quảng trường ga: Quảng trường ga rộng 13.000 m² được đề xuất ở khu cây xanh hiện hữu ở phía bắc nhà ga và phía dưới cầu đoạn ĐSĐT trên cao.

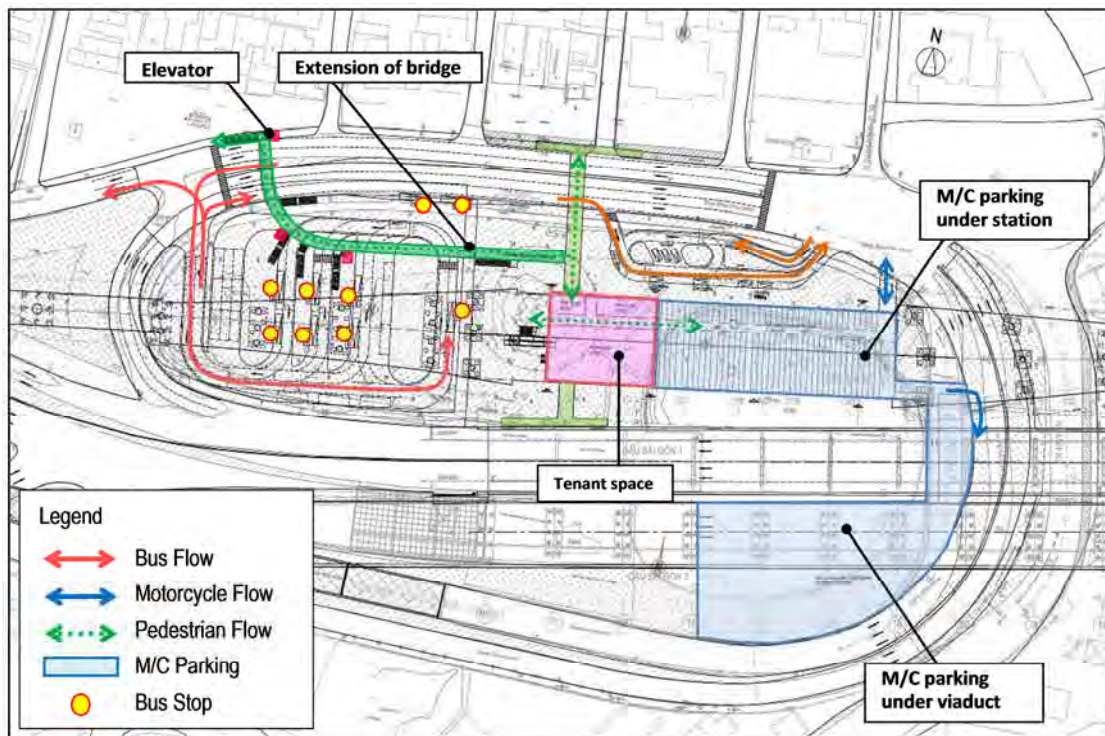
Bãi đỗ xe: Bãi đỗ xe máy được đặt ở tầng trệt của nhà ga và phía dưới cầu đoạn ĐSĐT trên cao của Cầu Sài Gòn mới.

Cầu bộ hành: Đề xuất nâng cấp cầu bộ hành để đảm bảo khả năng tiếp cận và lưu thông không rào cản. Đề xuất mở rộng cầu bộ hành về phía nam để kết nối với quảng trường ga trong tương lai.

Đường tiếp cận: Đề xuất cải tạo hai nút giao trên đường Điện Biên Phủ để đảm bảo an toàn khi ra và vào khu vực bến xe buýt và khu vực taxi/ xe con.

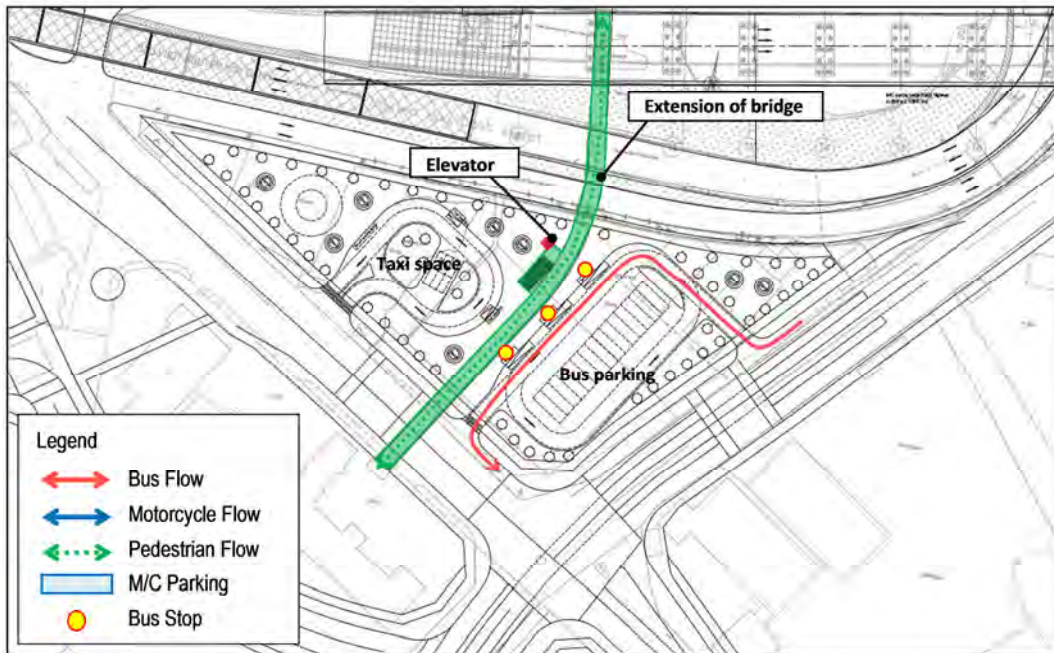
Công trình dịch vụ: Đề xuất phát triển các cửa hàng bán lẻ và siêu thị ở tầng trệt tòa nhà trong ga, thuận tiện cho hành khách trung chuyển.

Hình ES.12 - Quy hoạch ý tưởng khu vực ga Tân Cảng (ngay khi tuyến ĐSĐT đi vào hoạt động)



Nguồn: Đoàn nghiên cứu

Hình ES.13 - Quy hoạch ý tưởng khu vực ga Tân Cảng (trong tương lai)



Nguồn: Đoàn nghiên cứu

Quy hoạch ý tưởng Ga Thảo Điền

60. Thao Dien station is an elevated station located along the Hanoi Highway and the concept is as follows.

Quảng trường ga: Đề xuất phát triển quảng trường ga rộng 1.500m² ở phía bắc và quảng trường ga rộng 4.200 m² ở phía nam.

Trạm dừng xe buýt: Đối với hai tuyến xe buýt gom khách hoạt động ở khu đô thị phía nam, các trạm dừng xe buýt được bố trí trên đường Quốc Hương và đường Song Hành, và bãi đỗ xe buýt được bố trí bên dưới cầu đoạn ĐSĐT trên cao.

Bãi taxi/ xe con: Bến taxi, bến xe con và chỗ đợi xe ôm được bố trí trên đường song hành ở phía bắc của ga.

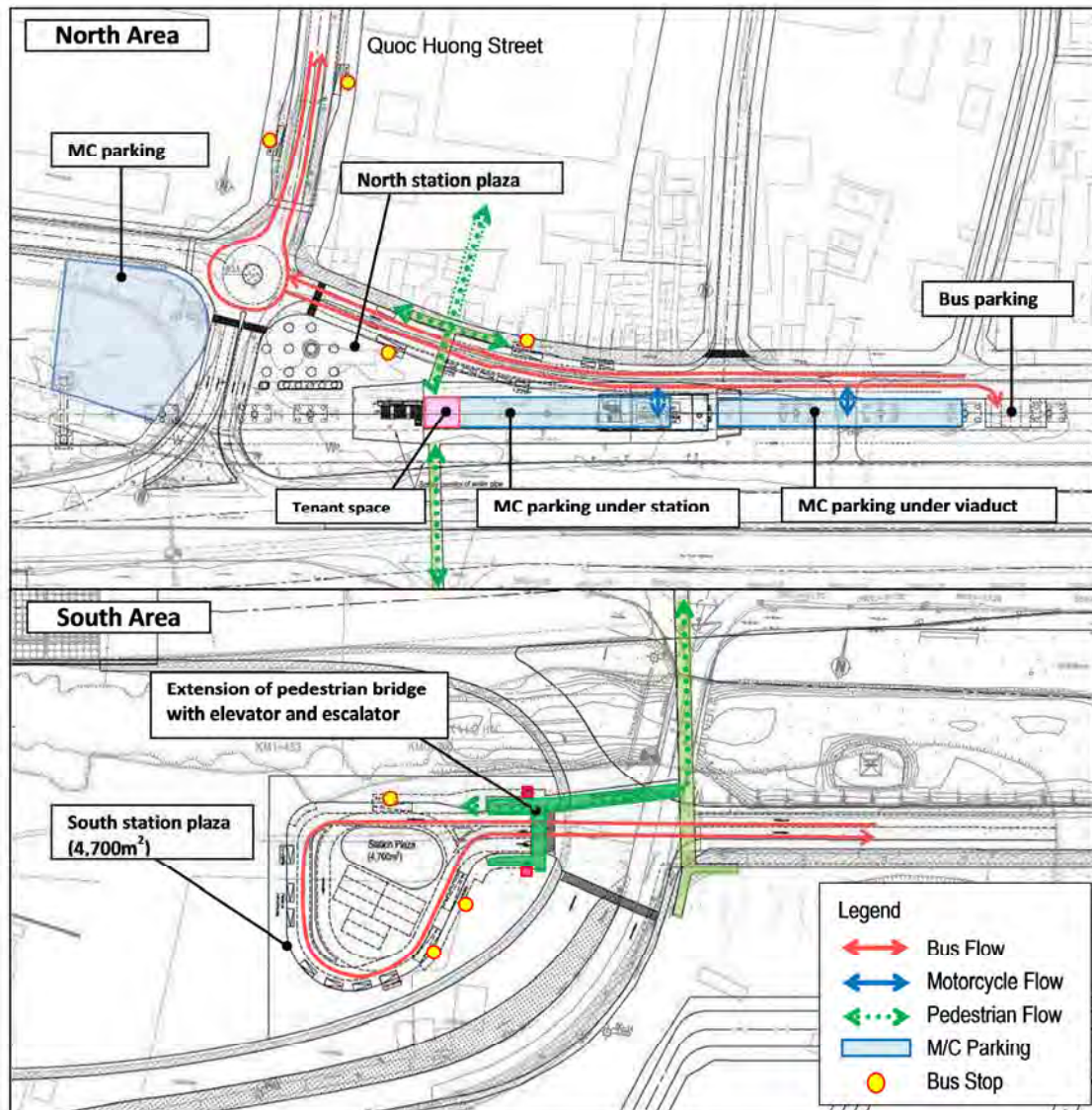
Bãi đỗ xe: Đề xuất xây dựng ba bãi đỗ xe máy bên dưới ga, bên dưới cầu đoạn ĐSĐT trên cao và trong khu cây xanh ở phía đông của ga.

Cầu bộ hành: Đề xuất nối dài cầu bộ hành để tiếp cận quảng trường ga phía nam. Công tác nối dài bao gồm lắp đặt thang máy và thang cuốn. Các nhà phát triển tư nhân cũng đã lên kế hoạch nối dài cầu bộ hành tới khu phát triển thương mại ở phía bắc ga.

Công trình dịch vụ: Đề xuất phát triển các cửa hàng bán lẻ và quán café tại tầng trệt của tòa nhà ga nhằm nâng cao sự tiện lợi cho hành khách trung chuyển.

Đường tiếp cận: Trong tương lai, đề xuất cải tạo tuyến đường hiện có ở khu đô thị phía bắc ga nhằm đảm bảo sự thoải mái và an toàn cho người sử dụng xe đạp

Hình ES.14 - Quy hoạch ý tưởng Khu vực Ga Thảo Điền (Khi ĐSĐT đi vào hoạt động)



Nguồn: Đoàn nghiên cứu

Quy hoạch ý tưởng Ga An Phú

61. Ga An Phú là nhà ga trên cao dọc theo Xa lộ Hà Nội. Do thiếu không gian nên quảng trường ga không được đề xuất phát triển tại khu vực này.

Trạm dừng xe buýt: Đề xuất xây dựng các trạm dừng xe buýt cách ly ở phía nam kết nối với đường song hành để phục vụ cho hoạt động xe buýt gom khách đề xuất.

Bãi taxi/ xe con: Đề xuất xây dựng bãi taxi và xe con dưới cầu đoạn ĐSĐT trên cao với diện tích 850 m².

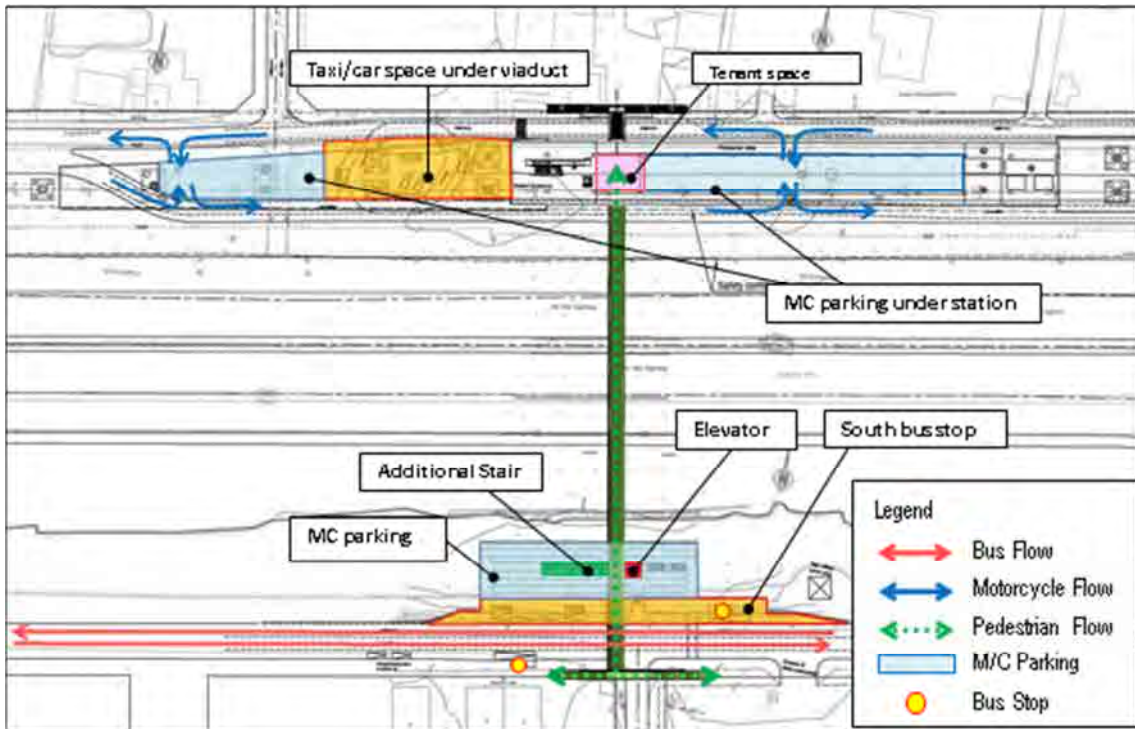
Bãi đỗ xe: Đề xuất xây dựng ba bãi đỗ xe máy bên dưới ga, bên dưới cầu đoạn ĐSĐT trên cao và trong khu cây xanh ở phía nam của ga.

Cầu bộ hành: Đề xuất nâng cấp cầu bộ hành để tiếp cận với trạm dừng xe buýt phía nam và bãi đỗ xe máy đề xuất.

Công trình dịch vụ: Đề xuất phát triển các cửa hàng bán lẻ và quán café ở tầng trệt của tòa nhà ga để tăng sự tiện lợi cho hành khách.

Đường tiếp cận: Đề xuất xây dựng cầu vượt quay xe trên XLHN trong tương lai để cải thiện khả năng tiếp cận theo hướng Bắc-Nam. Đề xuất phát triển làn dành cho xe đạp ở khu vực phát triển đô thị phía bắc nhằm đảm bảo sự an toàn và thoải mái cho người sử dụng xe đạp.

Hình ES.15 - Quy hoạch ý tưởng Khu vực Ga An Phú (khi ĐSĐT đi vào hoạt động)



Nguồn: Đoàn nghiên cứu

Quy hoạch ý tưởng Ga Rạch Chiếc

62. Quy hoạch ý tưởng Ga Rạch Chiếc như sau.

Trạm dừng xe buýt: Đề xuất xây dựng trạm dừng xe buýt với diện tích 2.730 m² ở phía đông của tòa nhà ga và trạm dừng xe buýt cách ly với diện tích 1.550 m² trong khu cây xanh của XLHN dựa trên sự xem xét quỹ đất khi ĐSĐT đi vào hoạt động.

Bãi taxi/ xe con: Bến taxi, bến xe con và chỗ đợi xe ôm được bố trí trên đường song hành ở phía bắc của ga.

Quảng trường ga: Đề xuất phát triển quảng trường ga phía đông với diện tích 4.800 m² trong quy hoạch tương lai để phát triển gắn kết với khu đô thị phía đông.

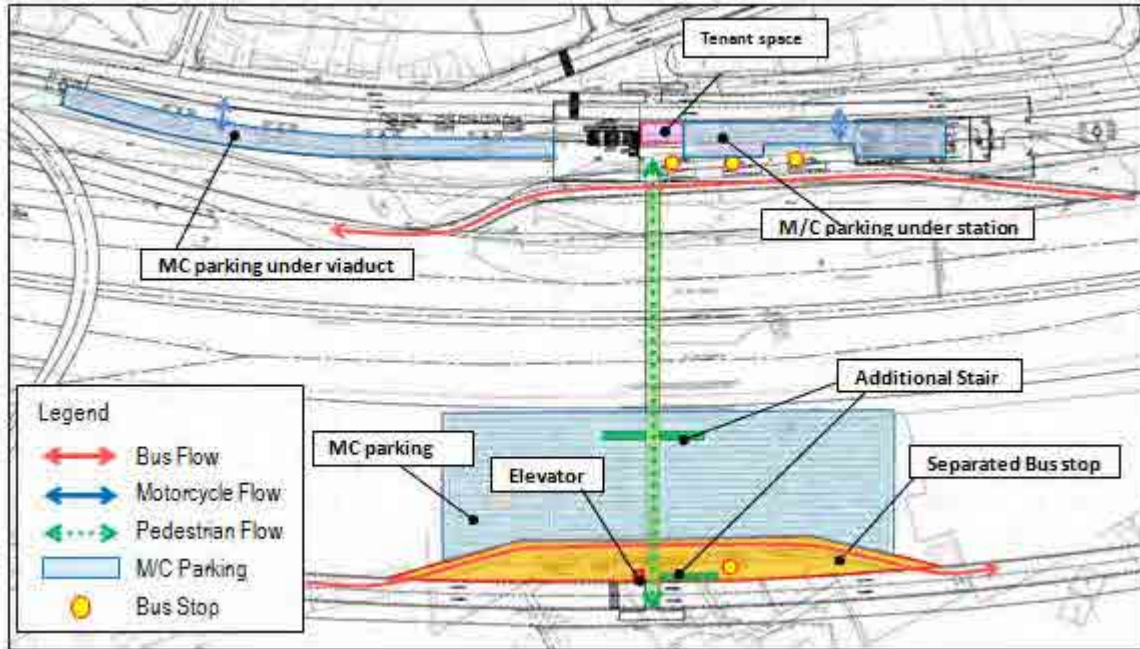
Bãi đỗ xe: Đề xuất xây dựng ba bãi đỗ xe máy bên dưới ga, bên dưới cầu đoạn ĐSĐT trên cao và trong khu cây xanh ở phía đông của ga.

Cầu bộ hành: Đề xuất nâng cấp cầu bộ hành để nâng cao năng lực và tiếp cận với trạm dừng xe buýt cách ly phía đông và bãi đỗ xe máy đề xuất.

Công trình dịch vụ: Đề xuất phát triển các cửa hàng bán lẻ và quán café ở tầng trệt của tòa nhà ga để tăng sự tiện lợi cho hành khách.

Đường tiếp cận: Đề xuất cải thiện tuyến đường hiện hữu trong khu đô thị phía tây để đảm bảo sự thoải mái và an toàn cho người đi xe đạp.

Hình ES.16 - Quy hoạch bố trí Khu vực Ga Rạch Chiếc (khi ĐSĐT đi vào hoạt động)



Nguồn: Đoàn nghiên cứu

Quy hoạch ý tưởng Ga Phước Long

63. Quy hoạch ý tưởng Ga Phước Long như sau.

Quảng trường ga: Đề xuất phát triển quảng trường ga phía tây với diện tích 4.300 m² kết hợp chặt chẽ với phát triển triển đô thị trong khu vực nhà máy hiện hữu.

Trạm dừng xe buýt: Đề xuất xây dựng tạm thời trạm dừng xe buýt, trạm dừng taxi trên đường song hành và bãi đỗ xe buýt dưới cầu đoạn ĐSĐT trên cao trước khi quảng trường ga phía tây được xây dựng.

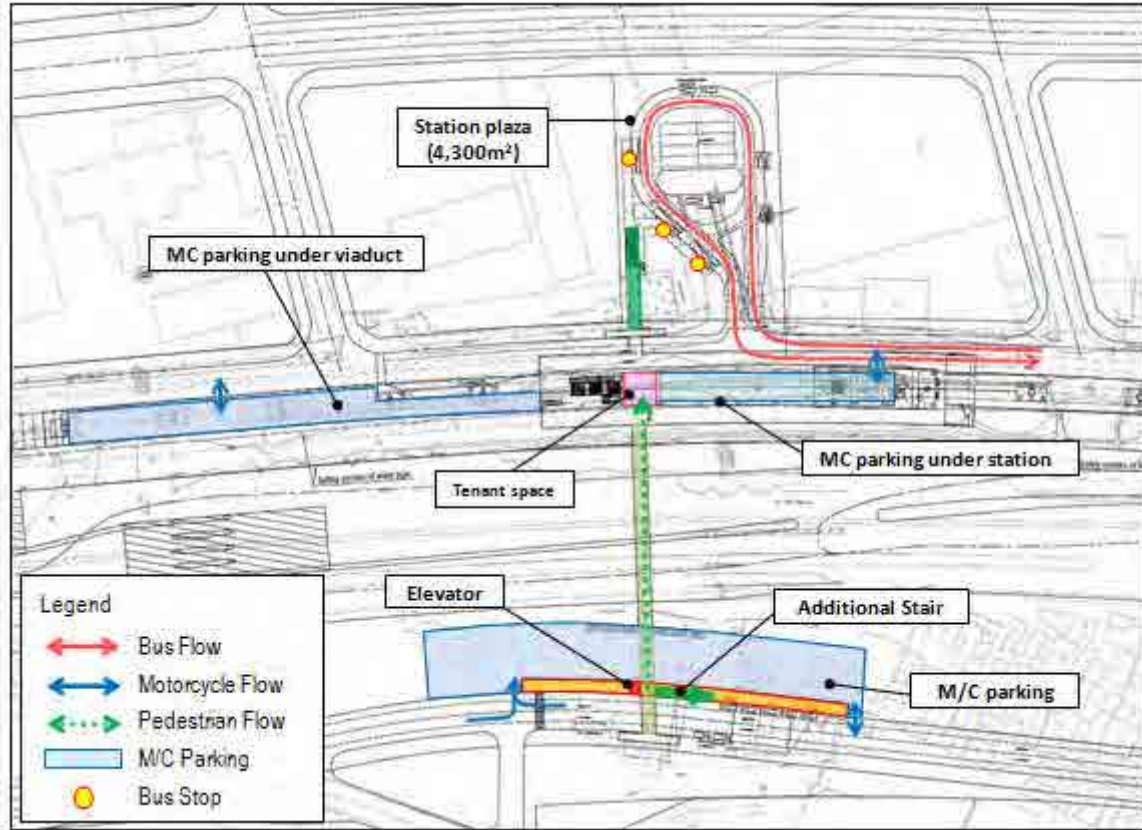
Bãi taxi/ xe con: Đề xuất xây dựng bãi taxi/ xe con có diện tích 500 m² phía đông trên đường song hành.

Bãi đỗ xe: Đề xuất xây dựng ba bãi đỗ xe máy bên dưới ga, bên dưới cầu đoạn ĐSĐT trên cao và trong khu cây xanh ở phía đông của ga.

Cầu bộ hành: Đề xuất nâng cấp cầu bộ hành để tiếp cận bãi taxi và xe con phía đông và bãi đỗ xe máy đề xuất. Việc nối dài cầu bộ hành để tiếp cận với quảng trường ga phía tây và khu phát triển đô thị phía tây đã được đề xuất.

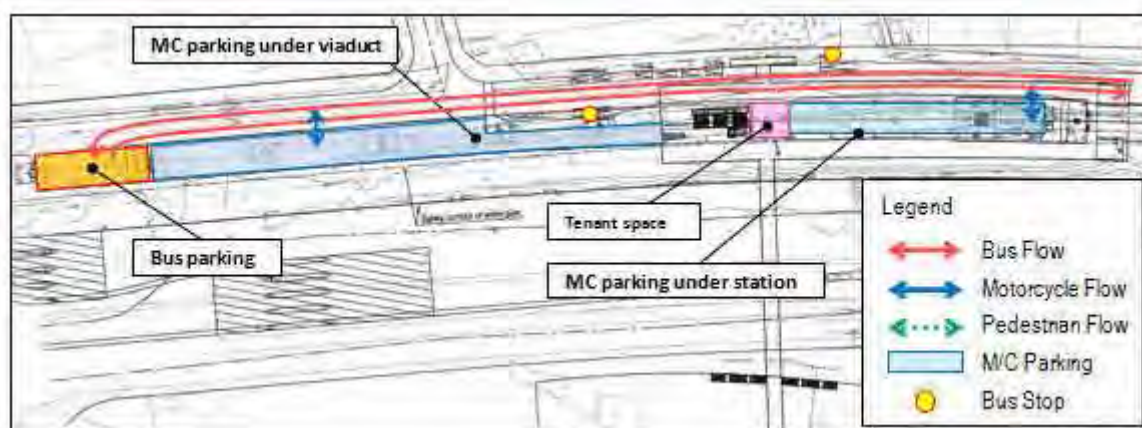
Công trình dịch vụ: Đề xuất phát triển các cửa hàng bán lẻ và quán cafe ở tầng trệt của tòa nhà ga để tăng sự tiện lợi cho hành khách trung chuyển.

Hình ES.17 - Quy hoạch ý tưởng Khu vực Ga Phước Long (Giai đoạn II)



Nguồn: Đoàn nghiên cứu

Hình ES.18 - Quy hoạch phát triển tạm thời của Khu vực Ga Phước Long (khi ĐSDT đi vào hoạt động)



Nguồn: Đoàn nghiên cứu

Quy hoạch ý tưởng Ga Bình Thái

64. Quy hoạch ý tưởng Ga Bình Thái như sau.

Trạm dừng xe buýt: Đề xuất xây dựng các trạm dừng xe buýt trên các đường song hành phía tây do quỹ đất hạn chế.

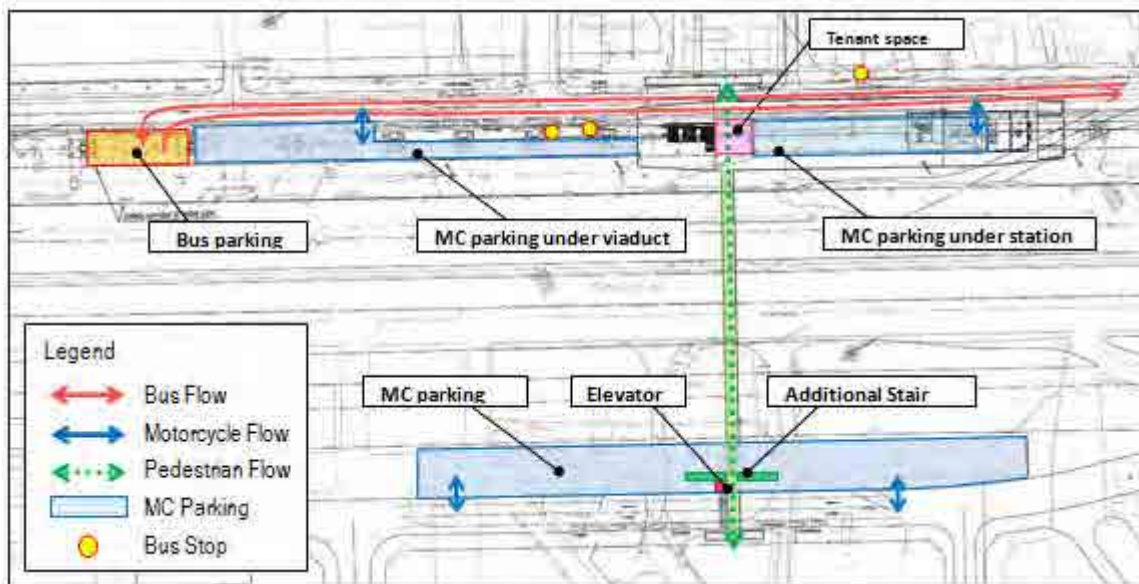
Bãi taxi/ xe con: Đề xuất xây dựng bãi taxi và xe con trên đường song hành ở cả hai bên của XLHN.

Bãi đỗ xe: Đề xuất xây dựng ba bãi đỗ xe máy bên dưới ga, bên dưới cầu đoạn ĐSĐT trên cao và trong khu cây xanh ở phía đông của ga.

Cầu bộ hành: Đề xuất nâng cấp cầu bộ hành để tiếp cận với bãi taxi và xe con phía đông và bãi đỗ xe máy đề xuất.

Công trình dịch vụ: Đề xuất phát triển các cửa hàng bán lẻ và quán café ở tầng trệt của tòa nhà ga để tăng sự tiện lợi cho hành khách.

Hình ES.19 - Quy hoạch ý tưởng Khu vực Ga Bình Thái



Nguồn: Đoàn nghiên cứu

Quy hoạch ý tưởng Ga Thủ Đức

65. Quy hoạch ý tưởng Ga Thủ Đức như sau.

Trạm dừng xe buýt: Đề xuất bố trí trạm dừng xe buýt ven đường trên cả hai đường song hành khi Tuyến ĐSĐT đi vào hoạt động do quỹ đất hạn chế.

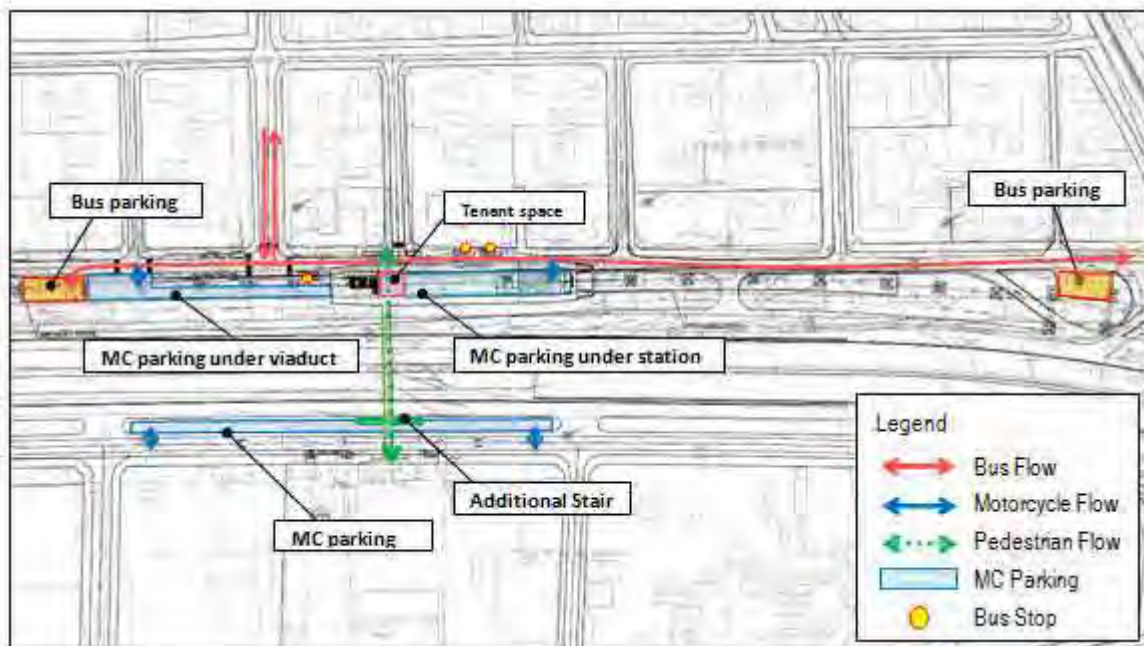
Quảng trường ga: Trong quy hoạch tương lai, đề xuất xây dựng quảng trường ga phía tây với diện tích 4.300 m² và quảng trường ga phía đông với diện tích 4.700 m² có đường tiếp cận để phục vụ hoạt động xe buýt gom khách.

Bãi đỗ xe: Đề xuất xây dựng ba bãi đỗ xe máy bên dưới ga, bên dưới cầu đoạn ĐSĐT trên cao và trong khu cây xanh đến phía đông của ga.

Cầu bộ hành: Đề xuất nâng cấp cầu bộ hành để tiếp cận bãi taxi và xe con phía đông và bãi đỗ xe máy đề xuất

Công trình dịch vụ: Đề xuất phát triển các cửa hàng bán lẻ và quán café ở tầng trệt của tòa nhà ga để tăng sự tiện lợi cho hành khách.

Hình ES.20 - Quy hoạch bố trí Khu vực Ga Thủ Đức (khi ĐSĐT đi vào hoạt động)



Nguồn: Đoàn nghiên cứu

Quy hoạch ý tưởng Ga Khu Công nghệ cao

66. Quy hoạch ý tưởng Ga Khu CNC như sau:

Quảng trường ga: Đề xuất xây dựng quảng trường ga phía đông với diện tích 5.000m² trong khu cây xanh hiện hữu tại lối vào Khu Công nghệ cao.

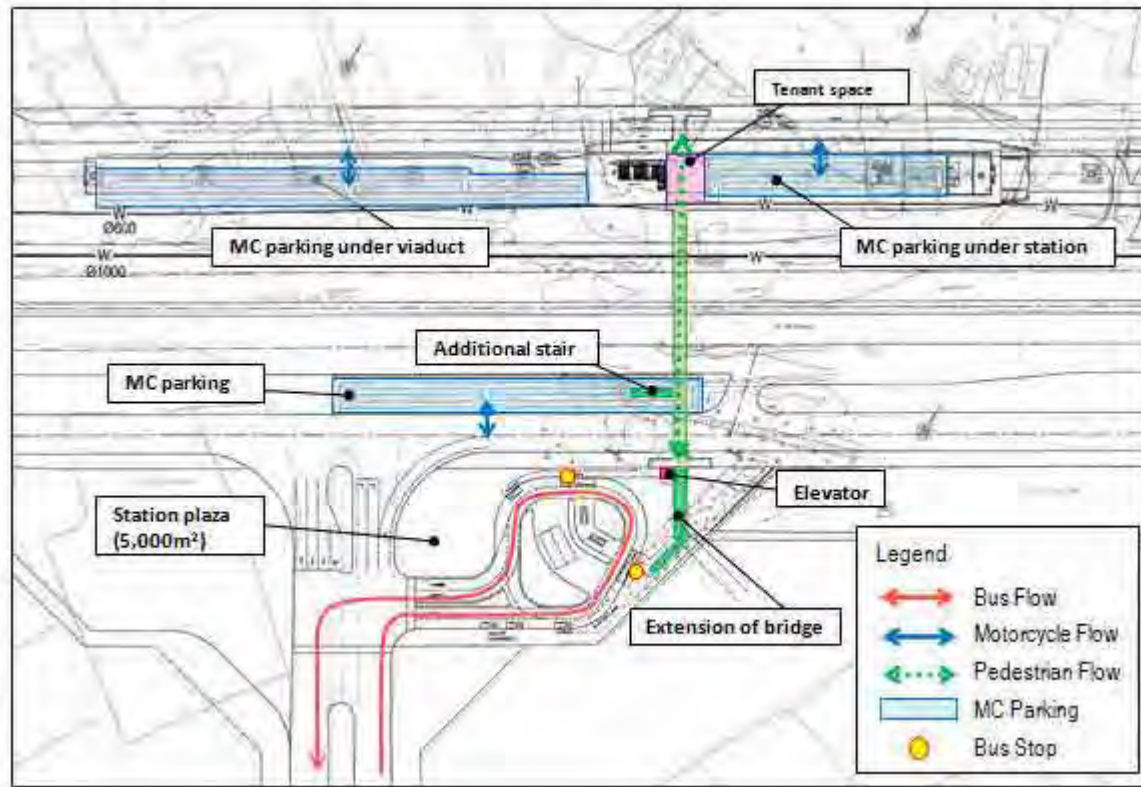
Bãi taxi/ xe con: Đề xuất xây dựng bãi taxi và xe con trên đường song hành phía tây của XLHN.

Bãi đỗ xe: Đề xuất xây dựng ba bãi đỗ xe máy bên dưới ga, bên dưới cầu đoạn ĐSĐT trên cao và trong khu cây xanh ở phía đông của ga.

Cầu bộ hành: Đề xuất nâng cấp cầu bộ hành để tiếp cận bãi đỗ xe máy phía đông.

Công trình dịch vụ: Đề xuất phát triển các cửa hàng bán lẻ và quán café ở tầng trệt của tòa nhà ga để tăng sự tiện lợi cho hành khách trung chuyển.

Hình ES.21 - Quy hoạch ý tưởng Khu vực Ga Khu Công nghệ cao



Nguồn: Đoàn nghiên cứu

Quy hoạch ý tưởng Ga Suối Tiên

67. Quy hoạch ý tưởng Ga Suối Tiên như sau:

Quảng trường ga: Đề xuất xây dựng quảng trường ga phía đông với diện tích 3.000m² trong khu phát triển đô thị của Công viên Suối Tiên.

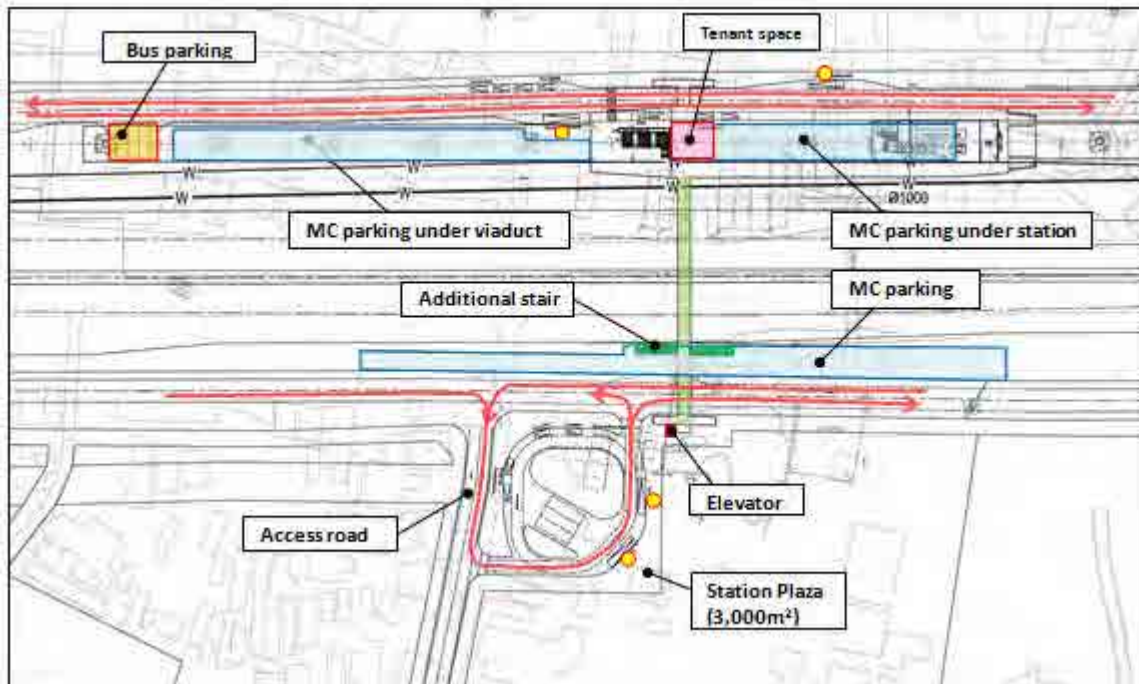
Trạm dừng xe buýt: Đề xuất xây dựng trạm dừng xe buýt ven đường phía tây trên đường song hành và bãi đỗ xe buýt dưới cầu đoạn ĐSĐT trên cao do quỹ đất hạn chế của khu đô thị hiện hữu phía tây trước khi ĐSĐT đi vào hoạt động.

Bãi đỗ xe: Đề xuất xây dựng ba bãi đỗ xe máy bên dưới ga, bên dưới cầu đoạn ĐSĐT trên cao và trong khu cây xanh ở phía đông của ga.

Cầu bộ hành: Đề xuất nâng cấp cầu bộ hành để tiếp cận bãi đỗ xe máy phía đông. Việc nâng cấp bao gồm bố trí thêm cầu thang bộ. Đề xuất nối dài cầu bộ hành có lắp đặt thang máy để tiếp cận quảng trường ga phía tây và khu vực phát triển đô thị xung quanh.

Công trình dịch vụ: Đề xuất phát triển các cửa hàng bán lẻ và quán café ở tầng trệt của tòa nhà ga để tăng sự tiện lợi cho hành khách trung chuyển.

Hình ES.22 - Quy hoạch bố trí Khu vực Ga Suối Tiên (Giai đoạn II)



Nguồn: Đoàn nghiên cứu

Quy hoạch ý tưởng tại Khu vực Ga đầu mối Suối Tiên

68. Quy hoạch ý tưởng các công trình liên phương thức tại Khu vực Ga đầu mối Suối Tiên sẽ được nghiên cứu trong dự án JICA-PPP. Trong Nghiên cứu này, các tiêu chuẩn kỹ thuật về công trình liên phương thức được trình bày trong bảng dưới đây

Bảng ES.13 – Yêu cầu về công trình liên phương thức tại Khu vực Ga đầu mối Suối Tiên

Hạng mục		Sức chứa/ số lượng bến	Số lượng	Giai đoạn phát triển	Lưu ý
Quảng trường ga	Quảng trường ga phía tây	Bến xe buýt: (đón khách:4, trả khách:2)	6.700m ²	Giai đoạn II	
		Bãi đỗ xe buýt: 6			
		Bến taxi (đón khách:1, trả khách:1)			
		Chỗ đợi taxi: 3			
		Bến xe con: 2			
Bến xe ôm: 1					
Bãi đỗ xe	Bãi đỗ xe máy	Xe máy và xe đạp:3.000 chỗ	7.500m ²	Giai đoạn I	
	Bãi đỗ xe con	Xe con: 213 chỗ	3.900m ²	Giai đoạn I	

Nguồn: Đoàn nghiên cứu

Thu hồi đất để phát triển các CTLPT

69. Do quỹ đất dọc theo Tuyến ĐSĐT số 1 rất hạn chế nên hầu hết các CTLPT đã được đề xuất xây dựng trên đất công hiện hữu như lộ giới Tuyến ĐSĐT số 1 và Xa lộ Hà Nội. Tuy nhiên

cần thực hiện có các thủ tục giải phóng mặt bằng thu hồi đất do hạn chế về quỹ đất để phát triển các CTLPT đề xuất xây dựng bên ngoài lộ giới dưới đây:

- Quảng trường ga tại Ga Công viên Văn Thánh
- Quảng trường ga tại Ga Phước Long
- Quảng trường ga tại Ga Khu Công nghệ cao
- Quảng trường ga và đường tiếp cận tại Ga Suối Tiên

70. Xem xét hiện trạng quản lý đất đai và dự án phát triển đô thị trong các khu vực ga nói trên, hai biện pháp được đề xuất như sau: (1) Xem xét hiện trạng quản lý đất đai và dự án phát triển đô thị trong các khu vực ga nói trên, hai biện pháp được đề xuất và (2) Thu hồi đất trong Khu dự án phát triển đô thị. Biện pháp (1) được đề xuất áp dụng ở Ga CV Văn Thánh và Ga Khu CNC còn Biện pháp (2) được đề xuất áp dụng ở Ga Phước Long và Ga Suối Tiên.

Đề xuất về Thiết kế chi tiết Cầu vượt bộ hành của CP2

71. Đối với các cầu bộ hành bổ sung theo đề xuất của Nghiên cứu SAPI để đảm bảo sự thuận tiện cho hành khách ĐSĐT, các biện pháp kỹ thuật cần được nghiên cứu để đảm bảo hài hòa thiết kế cấu trúc của cầu vượt bộ hành chính theo Thiết kế sơ bộ của Gói thầu 2 – Dự án Tuyến ĐSĐT số 1.

72. Cầu chính sẽ được đề xuất tách rời về mặt kết cấu tại điểm kết nối với cầu thang bổ sung và đoạn cầu nối dài đề xuất trong Nghiên cứu SAPI và để thực hiện việc tách rời, một trụ đỡ bổ sung sẽ được lắp đặt để củng cố cầu chính được tách rời tại điểm kết nối.

Dự toán chi phí Phát triển công trình liên phương thức

73. Chi phí thi công các công trình liên phương thức trong Giai đoạn 1 khi đoạn trên cao Tuyến ĐSĐT số 1 bắt đầu hoạt động vào năm 2018 là 2.330.800.000 yên và trong Giai đoạn 2 khi cả Tuyến hoàn thành là 460.800.000 yên. Tổng chi phí phát triển các công trình liên phương thức trong cả hai giai đoạn là 2.791.600.000 yên. Chi phí thi công cho từng ga được nêu trong bảng dưới đây.

Bảng ES.14 - Chi phí thi công các Công trình Liên phương thức (giai đoạn 1)

	Ga	GĐ 1 năm 2018 (triệu JPY)	GĐ 2 năm 2020 (triệu JPY)	GĐ 1 + GĐ 2 (triệu JPY)
1	Bến Thành	0,0	0,0	0,0
2	Nhà hát TP	0,0	0,0	0,0
3	Ba Son	0,0	0,0	0,0
4	CV Văn Thánh	70,0	257,0	327,0
5	Tân Cảng	502,4	0,0	502,4
6	Thảo Điền	285,5	0,0	285,5
7	An Phú	183,4	0,0	183,4
8	Rạch Chiếc	622,2	0,0	622,2
9	Phước Long	124,7	75,5	200,2
10	Bình Thái	126,9	0,0	126,9
11	Thủ Đức	104,5	0,0	104,5
12	Khu CN cao	221,6	0,0	221,6
13	Suối Tiên	89,6	128,3	217,9
14	Ga đầu mới Suối Tiên	0,0	0,0	0,0
	Tổng	2.330,8	460,8	2.791,6

Nguồn: Đoàn nghiên cứu

Kế hoạch thực hiện các Công trình liên phương thức

74. Ban Quản lý đường sắt đô thị (Ban QLĐSDT) đã được chỉ định làm chủ đầu tư Dự án Tuyến ĐSDT số 1 nhưng công trình liên phương thức lại chưa được lồng ghép vào dự án này. Các công trình liên phương thức có hai chức năng, vừa là các công trình liên quan đến ga lại vừa là các công trình liên quan đến giao thông đường bộ. Ở TP. HCM, các vấn đề liên quan đến giao thông đường bộ thuộc thẩm quyền quản lý của Sở GTVT. Vì vậy cần làm rõ trách nhiệm của từng cơ quan trong quá trình thực hiện các công trình liên phương thức của Tuyến ĐSDT số 1.

75. Các hợp phần của công trình liên phương thức bao gồm (1) quảng trường ga, (2) trạm dừng xe buýt, trạm dừng taxi, (3) bãi đỗ xe, (4) cầu bộ hành, (5) đường tiếp cận và (6) công trình dịch vụ. Ba lựa chọn được đề xuất để lựa chọn chủ đầu tư dự án các công trình liên phương thức là: Lựa chọn 1 – Ban QLĐSDT, Lựa chọn 2 – Sở GTVT và Lựa chọn 3 – Ban QLĐSDT và Sở GTVT cùng chia sẻ trách nhiệm.

Bảng ES.15 - Lựa chọn Chủ đầu tư dự án

Chủ đầu tư dự án	Ban QLĐSDT	Sở GTVT	Ban QLĐSDT & Sở GTVT
	Lựa chọn 1	Lựa chọn 2	Lựa chọn 3
Giải thích	Ban QLĐSDT là chủ đầu tư dự án cho tất cả các công trình liên phương thức	DOT chủ đầu tư dự án cho tất cả các công trình liên phương thức	MAUR là chủ đầu tư dự án cho các công trình nằm trong ranh giới của Dự án Tuyến 1, bao gồm bãi đỗ xe, cầu bộ hành và các công trình dịch vụ. Sở GTVT là chủ đầu tư dự án cho các công trình còn lại.
Phối hợp với Dự án Tuyến 1	Việc phối hợp có thể được đảm bảo vì MAUR chịu trách nhiệm về cả hai loại công trình.	Cần nỗ lực để đảm bảo việc phối hợp tốt giữa MAUR và DOT trong cả 2 giai đoạn thiết kế và thi công	Cần nỗ lực để đảm bảo việc phối hợp tốt giữa MAUR và DOT trong cả 2 giai đoạn thiết kế và thi công nhưng việc phối hợp sẽ ít hơn so với Lựa chọn 2 do MAUR sẽ là chủ đầu tư dự án cho công trình bãi đỗ xe và cầu bộ hành.
Phối hợp với các phương thức giao thông khác	Cần có sự phối hợp giữa MAUR và DOT	Việc phối hợp tốt có thể được đảm bảo do DOT có nhiều kinh nghiệm về phát triển các công trình liên quan đến giao thông	Việc phối hợp tốt các thể được đảm bảo do DOT có kinh nghiệm phát triển các công trình liên quan đến giao thông.
Kế hoạch thực hiện	Nhanh, do có thể lồng ghép thi công trong Dự án Tuyến 1.	Chậm do cần phải lập dự án mới và Hiệp định vay vốn mới.	(giống lựa chọn 2)
O&M	Cần có quy trình chuyển giao sau khi hoàn thành xây dựng các công trình liên phương thức	(Tương tự Lựa chọn 1)	Chủ đầu tư dự án và cơ quan chịu trách nhiệm O&M là một. Không cần thực hiện quy trình bàn giao

Nguồn: Đoàn nghiên cứu

76. Các cơ quan khác nhau chịu trách nhiệm khai thác và quản lý các hạng mục công trình liên phương thức được trình bày trong bảng dưới đây

Bảng ES.16 - Phân định trách nhiệm O&M cho các Công trình liên phương thức

Hợp phần CTLPT	Cơ quan chính	Cơ quan liên quan	Bố trí chung của CTLPT
1. Quảng trường ga	- Sở GTVT	- Ban QLĐSDT - MOCPT	
2. Trạm dừng xe buýt, taxi	- Sở GTVT - MOCPT		
3. Bãi đỗ xe	- Ban QLĐSDT		
4. Cầu vượt bộ hành	- Ban QLĐSDT		
5. Đường tiếp cận	- Sở GTVT	- Traffic Police	
6. Công trình thương mại	- Ban QLĐSDT		

Nguồn: Đoàn nghiên cứu

Bảng ES.17 - Vai trò của Chủ đầu tư dự án trong giai đoạn thi công

Một chủ đầu tư dự án (Ban QLĐSDT hoặc Sở GTVT)	Nhiều Chủ đầu tư (Ban QLĐSDT and Sở GTVT)
Lựa chọn 1 và 2	Lựa chọn 3
Ban QLĐSDT hoặc Sở GTVT chịu trách nhiệm về toàn bộ các hợp phần dưới đây.	<p>Trách nhiệm của Ban QLĐSDT: 3. Bãi đỗ xe, 4. Cầu bộ hành và 6. Công trình thương mại</p> <p>Trách nhiệm của Sở GTVT: 1. Quảng trường ga, 2. Trạm dừng xe buýt và taxi và 5 Đường tiếp cận</p>
<p>Ban QLĐSDT / Sở GTVT</p>	

Nguồn: Đoàn nghiên cứu

77. Đoàn nghiên cứu đề xuất Ban QLĐSĐT là chủ đầu tư dự án của tất cả các công trình liên phương thức là lựa chọn tối ưu nhất để đảm bảo việc phối hợp với Dự án Tuyển ĐSĐT số 1 TP. HCM và về lộ trình thực hiện.

Kế hoạch thực hiện dự án

78. Có hai phương án về kế hoạch thực hiện dự án.

Phương án 1 “gói thầu xây dựng mới sử dụng khoản vay hiện hữu (Dự án Tuyển ĐSĐT Số 1 TP. HCM)” xin cấp vốn vay bổ sung cho gói thầu mới trong Hiệp định vay vốn thứ 3 của Dự án Tuyển 1.

Phương án 2 “gói thầu xây dựng mới thuộc khoản vay mới (Dự án mới)

79. Hai phương án này được trình bày tóm tắt trong bảng dưới đây:

Bảng ES.18 – Phương án và giải thích tóm tắt về Kế hoạch thực hiện dự án

Phương án	Nguồn vốn	Chủ đầu tư	Nhà thầu	Thời gian hoàn thành giả định	Chú thích
1. Gói thầu xây dựng mới theo khoản vay hiện tại	Vốn vay bổ sung cho Dự án Tuyển 1 TP. HCM	Ban QLĐSĐT	Nhà thầu trúng thầu	Tháng 7 năm 2018	Việc xây dựng sẽ được triển khai trong gói thầu xây dựng mới được tài trợ bởi khoản vay bổ sung tại Hiệp định vay vốn thứ 3 của Dự án Tuyển 1*.
2. Gói thầu xây dựng mới theo khoản vay mới	Nguồn vốn ODA mới do JICA tài trợ	Ban QLĐSĐT	Nhà thầu trúng thầu	Tháng 12 năm 2019	Sẽ thiết lập khoản vay mới để xây dựng.

* Hiệp định vay vốn thứ 3 giả định được ký vào cuối năm tài chính 2014 (tháng 3 năm 2015).

Nguồn: Đoàn Nghiên cứu

80. Theo đề xuất Ban QLĐSĐT là chủ đầu tư của toàn bộ dự án, 2 phương án về kế hoạch thực hiện dự án được trình bày trong phần dưới đây. Nhìn chung, Phương án 1 có thể là phương án tốt nhất để phát triển các công trình liên phương thức của Dự án Tuyển ĐSĐT số 1 TP. HCM thuận lợi và nhanh chóng.

Bảng ES.19 – Đánh giá so sánh về Kế hoạch thực hiện dự án

Phương án	Phương án 1: Gói thầu mới sử dụng nguồn vốn vay hiện tại	Phương án 2: Gói thầu mới sử dụng nguồn vốn vay mới
Chủ đầu tư	Ban QLĐSDT	Ban QLĐSDT
Lộ trình thực hiện	Các công trình liên phương thức sẽ hoàn thành khi Tuyến ĐSDT số 1 bắt đầu hoạt động	Các công trình liên phương thức được giả định sẽ hoàn thành vào tháng 12/ 2019 (chưa hoàn thành khi Tuyến ĐSDT số 1 bắt đầu hoạt động)
Phối hợp	Thời gian phối hợp sẽ ngắn hơn so với lựa chọn “Sở GTVT làm chủ đầu tư” và “Ban QLĐSDT và Sở GTVT cùng làm chủ đầu tư ngay cả khi cần phải phối hợp với Sở GTVT vì các công trình liên quan đến đường giao thông	(Tương tự như phần bên)
O&M	Cần có quy trình chuyển giao sau khi hoàn thành xây dựng các công trình liên phương thức	(Tương tự như phần bên)

Nguồn: Đoàn nghiên cứu

Tóm tắt Chi phí dự án

Chi phí cho hai kế hoạch thực hiện dự án, Phương án 1: Gói thầu mới sử dụng nguồn vốn vay hiện tại và Phương án 2: Gói thầu mới sử dụng nguồn vốn vay mới được trình bày trong bảng dưới đây. Phương án-2 có chi phí cao hơn khoảng 3% so với Phương án-1, vì có sự khác nhau về mức độ tăng giá do Lộ trình Thực hiện khác nhau.

Bảng ES.20 – So sánh chi phí Dự án của Hai phương án thực hiện

	Hạng mục	Phương án 1	Phương án 2
I.	Phần hợp lệ	3,570.4	3,682.5
1.	Chi phí xây dựng	3,351.9	3,460.1
	1-1. Chi phí xây dựng cơ bản (năm 2014)	2,791.6	2,791.6
	Phase 1:	2,330.8	2,330.8
	Phase 2:	460.8	460.8
	1-2. Phần tăng giá của Chi phí xây dựng	400.7	503.8
	Phase 1:	330.0	414.9
	Phase 2:	70.7	88.9
	1-3. Dự phòng	159.6	164.7
	Phase 1:	133.1	137.2
	Phase 2:	26.5	27.5
2.	Chi phí thiết kế, đấu thầu và giám sát	211.8	215.5
3.	Lãi vay trong quá trình xây dựng	6.7	6.9
II.	Vốn đối ứng	763.5	782.0
1.	Chi phí quản lý dự án của Chủ đầu tư	167.6	173.0
2.	Thuế và Thuế GTGT	373.3	384.6
3.	Chi phí bồi thường và giải phóng mặt bằng	180.0	180.0
4.	Phí thu xếp	42.6	44.4
	TỔNG (I. + II.)	4,333.9	4,464.5

Nguồn: Đoàn nghiên cứu

Đánh giá về môi trường và xã hội

81. Dựa trên kết quả xác định phạm vi môi trường, có thể kết luận rằng cần thực hiện đánh giá tác động môi trường (EIA) khi thực hiện dự án phát triển của các công trình liên phương thức tại Ga Công viên Văn Thánh và đánh giá tác động môi trường sơ bộ (IEE) cho các ga còn lại. Bảng dưới đây trình bày tóm tắt kết quả xác định phạm vi môi trường.

Bảng ES.21 - Tóm tắt kết quả xác định phạm vi môi trường

Mã số ga	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10
Tên ga	CV Văn Thánh	Tân Cảng	Thảo Điền	An Phú	Rạch Chiếc	Phước Long	Bình Thái	Thủ Đức	Khu CN cao	Suối Tiên
Môi trường kinh tế - xã hội										
1	Tái định cư không tự nguyện	-	-	-	-	-	-	-	-	-
2	Kinh tế địa phương như việc làm và đời sống	C+	B+	B+	C+	C+	C+	C+	C+	C+
3	Sử dụng đất và tận dụng các nguồn lực địa phương	C+	C+	C+	C+	C+	C+	C+	C+	C+
4	Cơ sở hạ tầng xã hội và dịch vụ hiện hữu	-	-	-	-	-	-	B	-	C+
5	Phân bố lợi ích và thiệt hại không đồng đều	C	C	C	C	C	C	C	C	-
6	Di sản văn hóa	-	-	-	-	-	B	B	-	-
Môi trường tự nhiên										
7	Xói mòn đất	-	-	-	-	-	-	-	-	-
8	Tình trạng thủy văn	B	B	B	B	-	-	-	-	-
9	Hệ sinh thái, hệ động thực vật	B	-	-	-	-	-	-	-	-
10	Cảnh quan	B	-	-	-	-	-	-	-	-
Ô nhiễm										
11	Ô nhiễm không khí	A	B	B	B	B	B	B	B	B
12	Ô nhiễm nguồn nước	A	B	B	B	B	B	B	B	B
13	Chất thải (bao gồm cả đất thải)	A	B	B	B	B	B	B	B	B
14	Tiếng ồn và rung động	A	B	B	B	B	B	B	B	B
15	Tai nạn, ùn tắc giao thông	A	A	A	A	A	A	A	A	A
16	Che chắn ánh sáng mặt trời	-	-	-	-	-	-	-	-	-

Ghi chú A: tác động tiêu cực nghiêm trọng;

B: tác động tiêu cực đến một mức độ nhất định;

C: mức độ tác động không rõ, cần nghiên cứu thêm;

- : tác động không đáng kể/không cần tính đến

Nguồn: Đoàn nghiên cứu

82. Theo đó, Đoàn Nghiên cứu SAPI đã lập Báo cáo ĐTM cho việc phát triển các CTLPT được đề xuất trong khu vực nhà ga của ga Công viên Văn Thánh. Ngoài ra, Đoàn Nghiên cứu cũng đã lập dự thảo báo cáo IEE trong đó mô tả đánh giá môi trường IEE để phát triển các CTLPT được đề xuất tại 9 khu vực nhà ga còn lại của Tuyến ĐSĐT Số 1 TP. HCM.

83. Để soạn thảo Báo cáo ĐTM cho Ga CV Văn Thánh, khảo sát môi trường nền và khảo sát kinh tế xã hội đã được thực hiện. Bản thảo Báo cáo ĐTM đã được soạn thảo phù hợp với Hướng dẫn của JICA và Quy định của Việt Nam về ĐTM.

84. Việc tham vấn với những người bị ảnh hưởng bởi dự án là không hoàn toàn bắt buộc đối với các Chủ đầu tư dự án trong quá trình lập Báo cáo ĐTM theo pháp luật và các quy định của

Việt Nam. Tuy nhiên, trong nghiên cứu SAPI này, hai cuộc họp tham vấn với các bên liên quan tại địa phương đã được tổ chức trong tại phường bị ảnh hưởng phù hợp với hướng dẫn của JICA về đánh giá xã hội và môi trường. Theo kết quả hai buổi họp tham vấn với các bên liên quan, các vấn đề sau đã được rút ra.

- Các bên liên quan (người dân địa phương, các tổ chức đoàn thể, chính quyền địa phương) tại phường 22 gần Ga Công viên Văn Thánh hiểu rằng dự án xây dựng đường sắt đô thị và sự phát triển của các CTLPT tại các ga sẽ mang lại nhiều lợi ích kinh tế-xã hội cho địa phương, và không phản đối dự án.
- Người dân địa phương đang lo lắng về những tác động bất lợi, đặc biệt là tác động của tiếng ồn, bụi, độ rung do việc thi công tuyến đường sắt. Những tác động này dường như là quá mức và gây khó chịu cho người dân. Những tác động xấu này nên được xem là một bài học kinh nghiệm cho các dự án trong tương lai, và nên tránh khi xây dựng các CTLPT cho các nhà ga.
- Các bên liên quan đồng ý với các chuyên gia tư vấn về các biện pháp giảm thiểu tác động như đề xuất trong dự thảo Báo cáo ĐTM.

Đánh giá dự án

Đánh giá kinh tế Dự án phát triển CTLPT

85. Dự án phát triển CTLPT đề xuất được đánh giá để xác định tính bền vững về kinh tế của dự án dựa trên Tỷ suất hoàn vốn nội tại về kinh tế (EIRR) được ước tính bằng cách so sánh chi phí và lợi ích kinh tế trong vòng đời dự án.

86. Bảng dưới đây trình bày tóm tắt về kết quả đánh giá kinh tế. Giá trị ngưỡng để đánh giá tính khả thi kinh tế của dự án là 12% tại Việt Nam. EIRR ước tính bằng 20,7% được chứng minh có khả thi về mặt kinh tế.

Bảng ES.22 – Tóm tắt phân tích Tỷ lệ lợi ích chi phí để Phát triển công trình liên phương thức

Chỉ số	Giá trị
EIRR	20,7%
B/C (tại mức tỷ suất chiết khấu 12%)	2,22
NPV ('000 USD tại mức tỷ suất chiết khấu 12%)	26.932

Nguồn: Đoàn nghiên cứu

Đánh giá tài chính về phát triển các CTLPT

87. Đánh giá tài chính đã được thực hiện để xác định tính bền vững về tài chính của dự án. Việc phát triển các CTLPT dự kiến sẽ thúc đẩy đầu tư tư nhân trong khu vực nhà ga và phát triển các công trình thương mại tại các khu vực này. Do đó có thể giả định rằng việc thu tiền thuê mặt bằng từ các công ty tư nhân là một nguồn thu lớn của các công ty khai thác các CTLPT. Ngoài ra, phí đậu xe sẽ được tính là doanh thu. Việc phân tích dòng tiền đã được thực hiện và chỉ số đánh giá là tỷ lệ nội hoàn tài chính (FIRR).

88. Phân tích dòng tiền cho thấy FIRR là -3,1% và dự án là không khả thi về mặt tài chính khi tính cùng với chi phí xây dựng do nguồn thu từ các loại phí không đủ lớn để bù đắp các khoản chi phí đầu tư lớn cho dự án. Vì vậy, từ quan điểm tài chính, khoản đầu tư công nên được sử dụng để xây dựng các CTLPT. Tuy nhiên, tổng doanh thu lớn hơn nhiều so với chi phí O&M như thể hiện trong bảng dưới đây.

Bảng ES.23 – So sánh Chi phí O&M và Doanh thu

Unit: '000 US\$

	Chi phí O&M	Doanh thu		
		Phí đậu xe	Phí thuê mặt bằng	Tổng
2018	548	3,12	1.588	1591,12
2019	548	5,06	1.588	1593,06
2020	548	8,46	1.588	1596,46
2040	548	12,16	1.588	1600,16

Nguồn: Đoàn nghiên cứu

Đánh giá kinh tế về Phát triển Công trình liên phương thức và Xe buýt gom khách

89. Phân tích tỷ lệ lợi ích chi phí cũng đã được thực hiện để xác định tính khả thi về kinh tế của việc phát triển công trình liên phương thức cùng với phát triển mạng lưới xe buýt gom khách. Việc đánh giá này được áp dụng phương pháp luận tương tự như trong phần đánh giá kinh tế của các công trình liên phương thức.

90. Theo kết quả tính toán EIRR là 12,6% và B/C là 1,03 cho thấy dự án bao gồm phát triển các công trình liên phương thức và phát triển mạng lưới xe buýt gom khách có tính khả thi về kinh tế. Bảng dưới đây trình bày tóm tắt kết quả nghiên cứu.

Bảng ES.24 - Tóm tắt phân tích tỷ lệ lợi ích chi phí để Phát triển các CTLPT và xe buýt gom khách

Chỉ số	Giá trị
EIRR	12,6 %
B/C (tại mức tỷ suất chiết khấu 12%)	1.03
NPV ('000 USD tại mức tỷ suất chiết khấu 12%)	2.767

Nguồn: Đoàn nghiên cứu

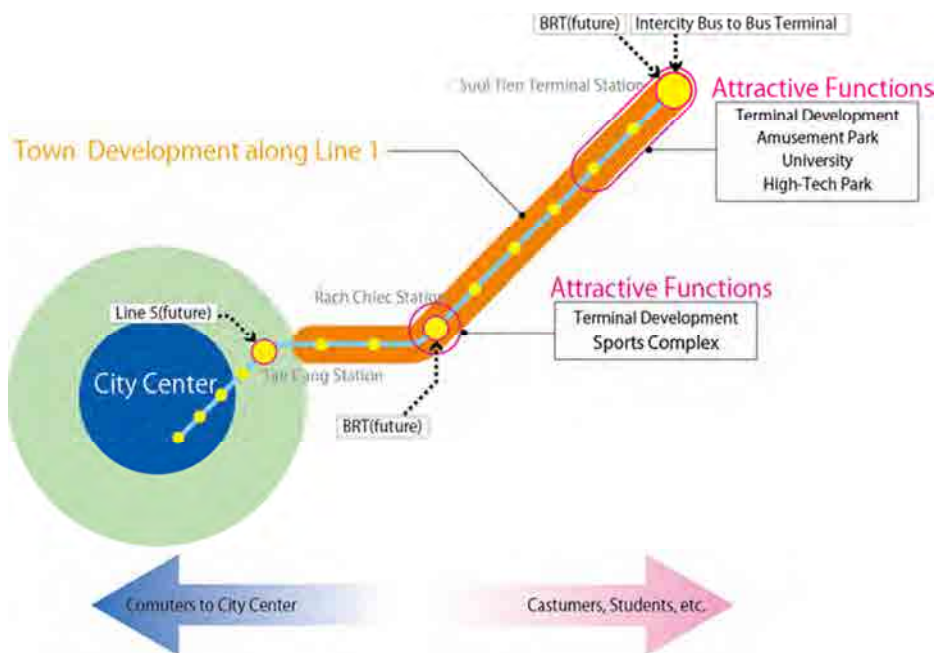
Quy hoạch ý tưởng Phát triển khu vực Ga

Ý tưởng cơ sở về phát triển đô thị dọc hành lang Tuyến ĐSĐT số 1

91. Phát triển đô thị dọc theo Hành lang Tuyến ĐSĐT số 1 TP. HCM được đề xuất dựa theo mô hình phát triển đô thị theo định hướng giao thông (TOD). Ở khu vực trung tâm thành phố, phía tây sông Sài Gòn, các quy hoạch phân khu đã được hình thành theo mô hình TOD. Tuy nhiên quy hoạch theo mô hình TOD vẫn chưa đầy đủ ở phía đông của sông Sài Gòn.

92. Để tăng lượng khách sử dụng đường sắt, cần lập các quy hoạch đô thị trên Tuyến ĐSĐT số 1 cho khu vực phía đông sông Sài Gòn. Cụ thể, các quy hoạch đô thị cần thể hiện nội dung cải tạo đường tiếp cận các công trình hiện hữu như các công trình thể thao, khu vui chơi giải trí, các cơ sở giáo dục và các cơ sở công nghiệp gần ga. Hình ảnh minh họa về phát triển đô thị dọc hành lang Tuyến ĐSĐT số 1 được trình bày trong phần dưới đây.

Hình ES.23 - Minh họa phát triển đô thị dọc Tuyến ĐSĐT số 1 theo mô hình TOD

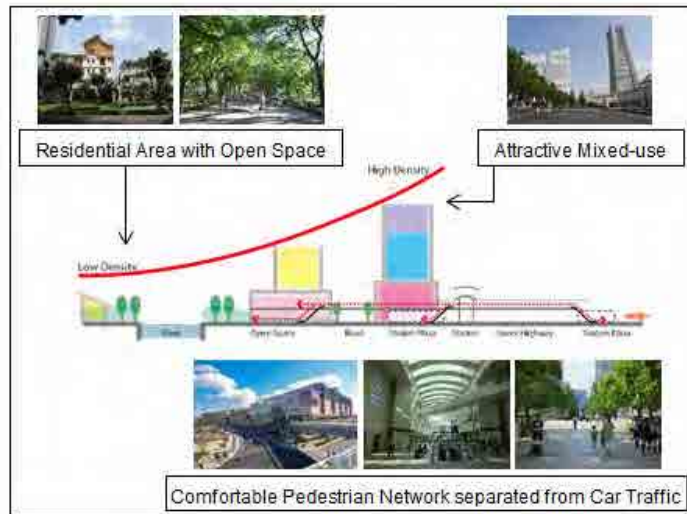


Nguồn: Đoàn nghiên cứu

Ý tưởng phát triển khu vực gần nhà ga theo mô hình TOD

93. Ý tưởng phát triển khu vực gần nhà ga theo mô hình TOD bao gồm các yếu tố là *tiện đi bộ, mật độ cao & mục đích sử dụng hỗn hợp và Không gian để chuyển đổi phương thức*. Do Tuyến ĐSĐT số 1 nằm phía đông sông Sài Gòn sử dụng cầu cạn đi trên cao nên việc bố trí mạng lưới đi bộ trên cao tách biệt với xe hơi để có thể kết nối giữa nhà ga và các khu vực đô thị xung quanh có một vai trò quan trọng trong việc đi/ đến nhà ga. việc phát triển các khu hỗn hợp có mật độ sử dụng cao cũng được đề xuất phát triển tại hoặc ở gần khu trung tâm nhà ga và mật độ này sẽ giảm dần theo khoảng cách với nhà ga.

Hình ES.24 - Ý tưởng phát triển khu vực xung quanh nhà ga theo mô hình TOD



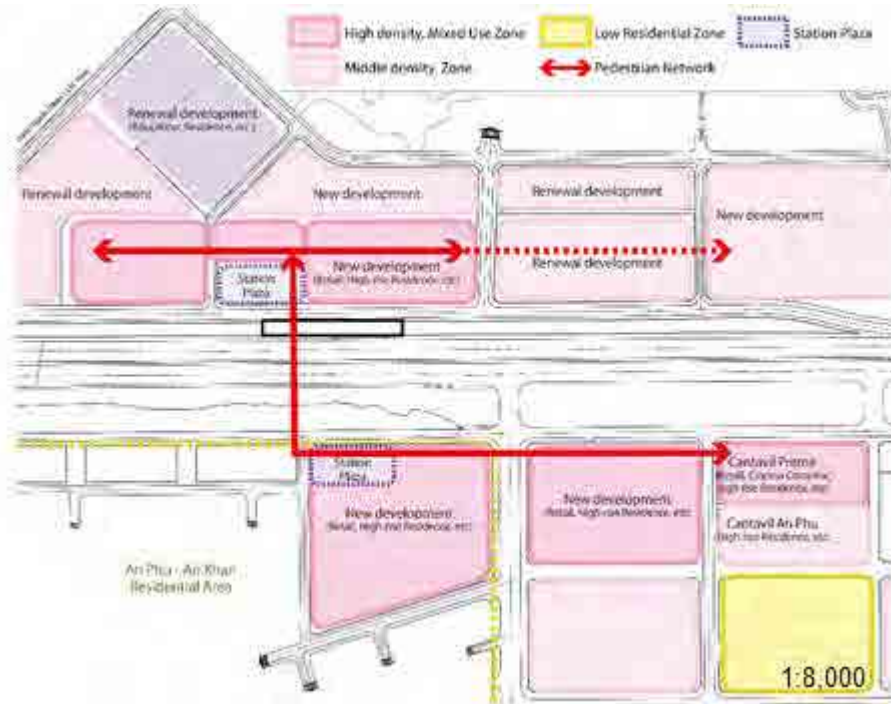
Nguồn: Đoàn nghiên cứu

Ý tưởng Phát triển Đô thị khu vực ga đề xuất

Quy hoạch phát triển đô thị Ga An Phú

94. Ý tưởng về Ga An Phú phát triển hỗn hợp mật độ cao sẽ được triển khai trên các khu vực đất trống gần nhà ga. Vì vậy, các quảng trường ga, đường quay đầu xe, lối đi bộ nối tới tất cả các khu vực cũng được đề xuất.

Hình ES.25 - Quy hoạch ý tưởng khu vực lân cận ga An Phú

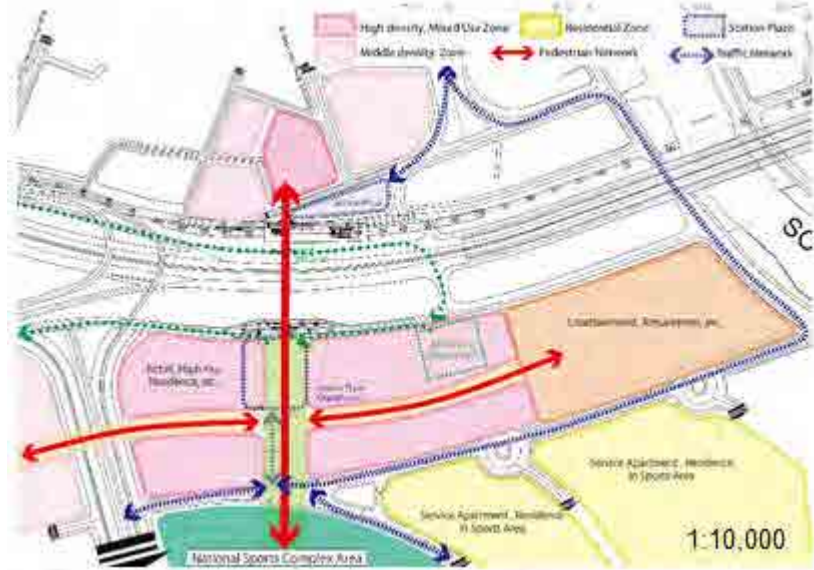


Nguồn: Đoàn nghiên cứu

Quy hoạch phát triển đô thị Ga Rạch Chiếc

95. Khu phức hợp thể thao gần Ga Rạch Chiếc được quy hoạch cùng với Saigon Sports City (Thành phố thể thao Sài Gòn) – một khu dân cư và thể thao hỗn hợp. Vì vậy, về mặt ý tưởng mạng lưới đi bộ và quảng trường ga của nhà ga này sẽ phải đủ rộng để đáp ứng số lượng lớn người đi bộ trong các sự kiện thể thao. Ngoài ra, các tuyến đường tiếp cận có làn xe đạp, tách riêng với làn ô tô và vỉa hè cũng được đề xuất để đảm bảo hoạt động của xe buýt gom khách được thuận lợi.

Hình ES.26 - Quy hoạch ý tưởng khu vực quanh ga Rạch Chiếc

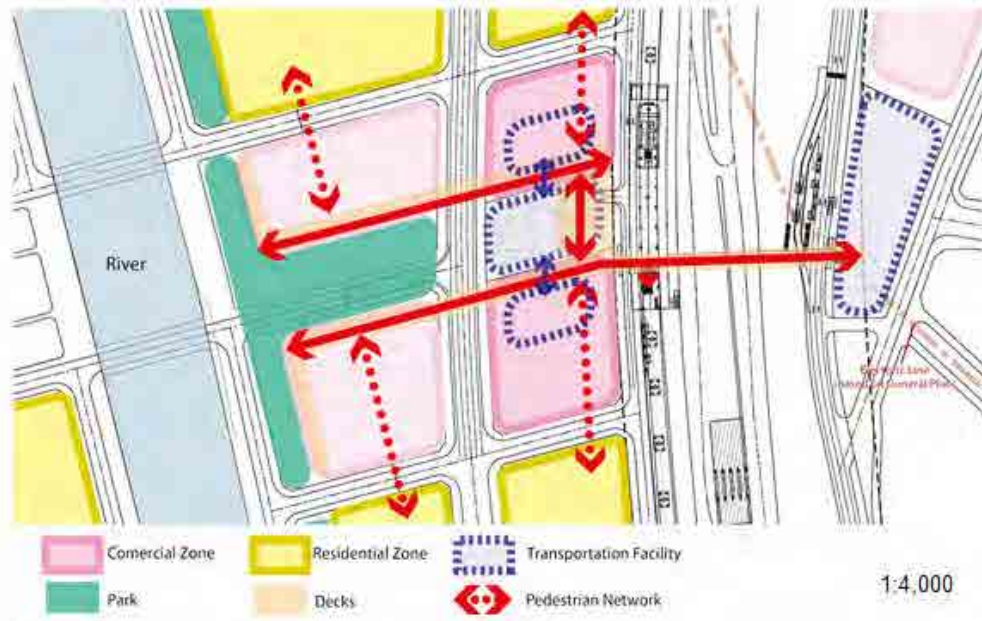


Nguồn: Đoàn nghiên cứu

Quy hoạch phát triển đô thị Ga Phước Long

96. Ở phía tây Xa lộ Hà Nội, nhà máy xi măng và các bãi container hiện hữu sẽ được quy hoạch chuyển thành các khu vực đô thị và dân sinh. Hình dưới đây mô tả quy hoạch ý tưởng khu vực tiếp giáp với nhà ga, trong đó quảng trường ga và các cầu bộ hành sẽ phải đáp ứng được khối lượng lớn người đi bộ theo quy hoạch. Cùng với các cầu đi bộ, các công viên và không gian xanh cũng sẽ được phát triển, tận dụng cảnh quan mặt nước. Ở các công trình đối diện quảng trường ga, bãi đỗ xe con và xe máy cũng sẽ được phát triển thông qua mô hình Đối tác Công – Tư.

Hình ES.27 - Quy hoạch ý tưởng khu vực liên kề ga Phước Long



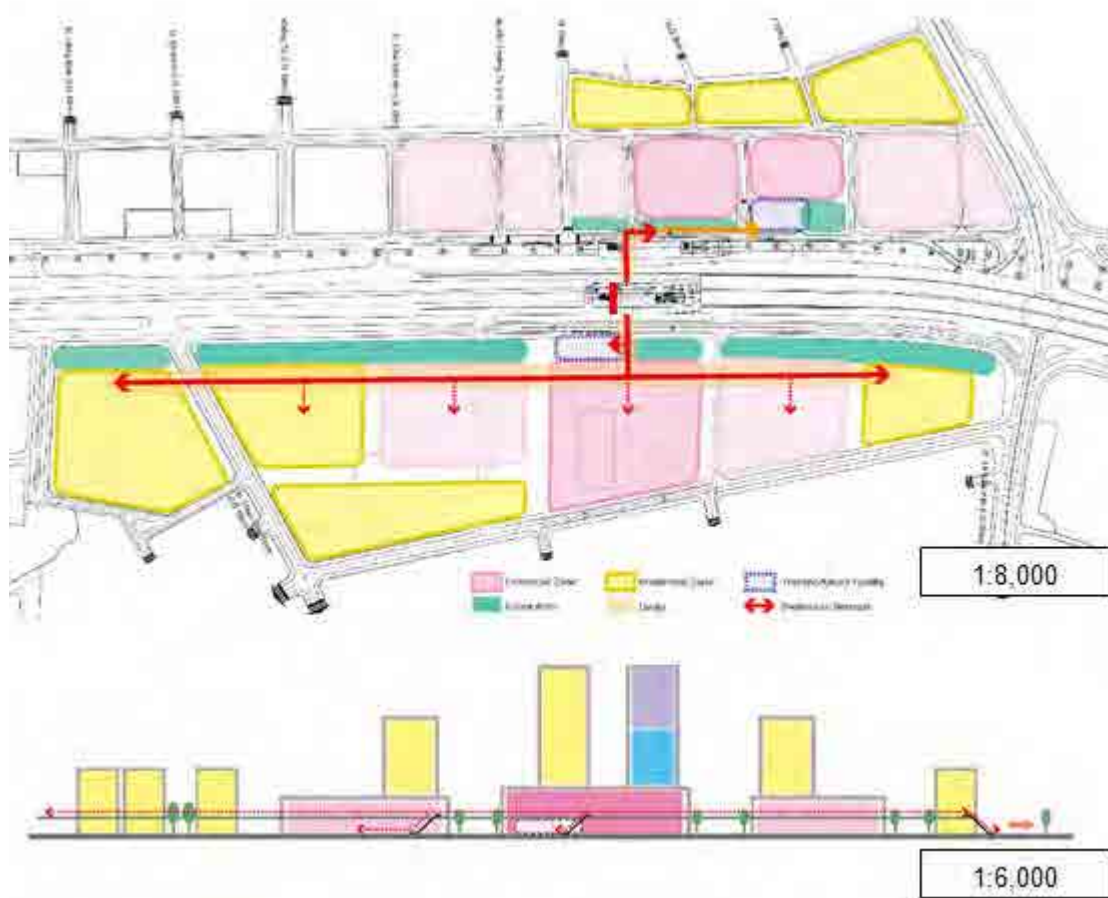
Nguồn: Đoàn nghiên cứu

Quy hoạch phát triển đô thị Ga Thủ Đức

97. Ở phía đông của nhà ga có rất nhiều nhà máy lớn và các toà nhà cao tầng và ở phía tây của nhà ga, có nhiều khu vực đô thị hóa từ thời thuộc địa Pháp. Ngoài ra, gần ga còn có trụ sở Ủy ban Nhân dân quận.

98. Quy hoạch ý tưởng bao gồm phát triển cầu bộ hành kết nối giữa ga và các công trình dọc xa lộ Hà Nội ở phía đông ga. Các tòa nhà chung cư sẽ được quy hoạch hài hòa với các chung cư hiện có ở khu vực xung quanh. Mạng lưới phục vụ người đi bộ được quy hoạch nhưng không đi trên cao mà đi trên mặt đất ở phía tây ga nhằm tránh tác động tới các công trình di tích lịch sử hiện có. Dự án phát triển quảng trường ga sẽ là một dự án dài hạn ở khu vực văn phòng UBND quận.

Hình ES.28 - Quy hoạch ý tưởng khu vực liền kề ga Thủ Đức

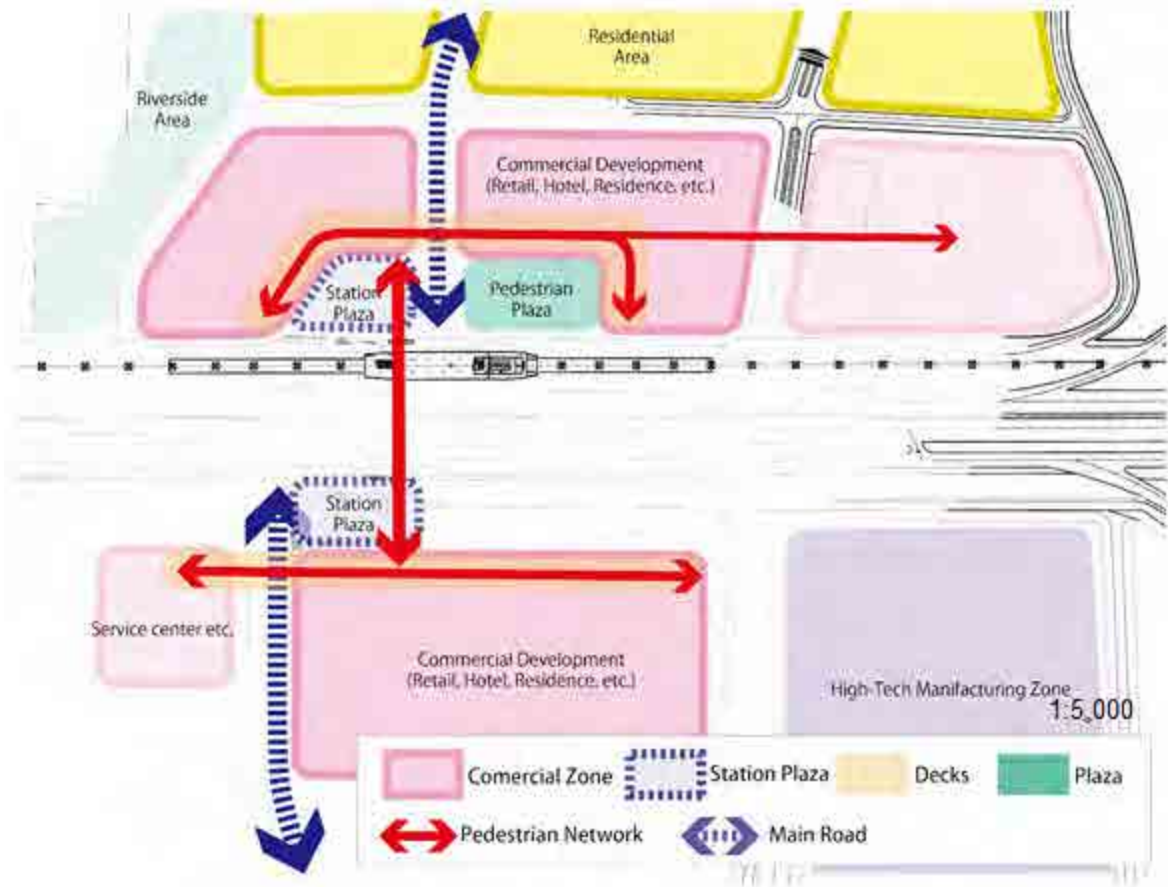


Nguồn: Đoàn nghiên cứu

Quy hoạch phát triển đô thị Ga Khu CNC

99. Một khu đất rộng khoảng 13 ha giáp ga trong Khu công nghệ cao Sài Gòn (SHTP) ở phía nam của nhà ga được chủ đầu tư Singapo quy hoạch là khu vực phát triển với mục đích sử dụng hỗn hợp. Khu vực phía bắc ga là khu vực nhà ở quy mô nhỏ nhưng quy hoạch phân khu cho thấy khu vực dọc xa lộ Hà Nội sẽ được phát triển thành khu chung cư cao tầng. Các quảng trường ga dự kiến sẽ được phát triển ở cả hai phía của ga, kết nối với các tuyến đường tiếp cận chính nối với các khu vực xung quanh. Các khu vực phát triển với mật độ cao quanh ga và các quảng trường ga sẽ được gắn kết với mạng lưới cầu bộ hành.

Hình ES.29 - Quy hoạch ý tưởng khu vực giáp Ga Khu công nghệ cao

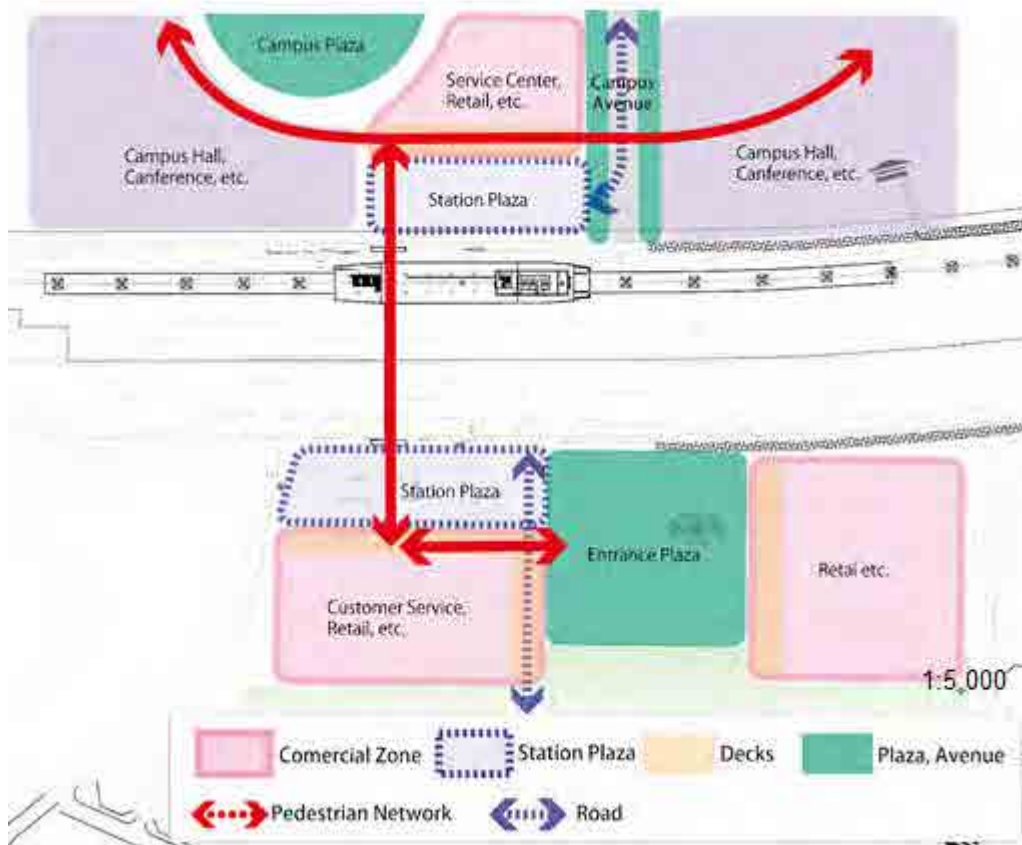


Nguồn: Đoàn nghiên cứu

Quy hoạch Phát triển đô thị Ga Suối Tiên

100. Công viên nước Suối Tiên ở phía nam của Ga Suối Tiên hiện đang được chủ đầu tư quy hoạch mở rộng. Trường ĐHQG và nhiều trường đại học khác đã được di dời từ trung tâm thành phố về khu vực phía bắc của ga. Quy hoạch ý tưởng cho khu vực này là quảng trường ga ở phía nam sẽ được đặt ở lối vào của Công viên nước Suối Tiên và kết nối với nhà ga qua một cầu bộ hành. Quảng trường phía bắc ga cũng được quy hoạch giáp ga và kết nối với tuyến đường chính của khu quảng đường. Trung tâm dịch vụ và sảnh sẽ nằm ở trước ga có vai trò là “mặt tiền” của khu trường đại học.

Hình ES.30 - Quy hoạch ý tưởng khu vực giáp ga Suối Tiên



Source: Study Area

Tác động đối với Hành khách Tuyến ĐSĐT số 1 TP. HCM do việc Phát triển khu vực ga đề xuất

101. Cùng với việc phát triển theo mô hình TOD tại 6 khu vực nhà ga, bao gồm An Phú, Rạch Chiếc, Phước Long, Thủ Đức, Khu CNC và Suối Tiên, mật độ dân số tại các khu vực nhà ga này dự kiến sẽ đạt 150-350 người/ha.

102. Tác động của mô hình TOD tại 6 nhà ga này đối với hành khách Tuyến ĐSĐT số 1 TP. HCM đã được đánh giá và kết quả tính toán cho thấy việc phát triển theo mô hình TOD sẽ góp phần làm tăng 2,7% lượng hành khách vào năm 2040, so với trường hợp không áp dụng mô hình TOD.

Bảng ES.25 - Tác động do phát triển tích hợp theo TOD, 2040

Nhà ga	Mức độ tăng do TOD (%)	Quy hoạch ý tưởng TOD được đề xuất	Tỷ lệ TOD (người/ha)		
			Khu vực ga*	Traffic Zone	
1	Bến Thành	-	-		
2	Nhà hát lớn	-	-		
3	Ba Son	-	-		
4	CV Văn Thánh	-	-		
5	Tân Cảng	-	-		
6	Thảo Điền	-	-		
7	An Phú	10,6%	o	200-350	167,6
8	Rạch Chiếc	3,7%	o	200-350	184,2
9	Phước Long	14,2%	o	150-250	160,5
10	Bình Thái	-	-		
11	Thủ Đức	3,3%	o	175-300	186,3
12	Khu CNC	13,9%	o	150-250	160,6
13	Suối Tiên	6,9%	o	150-250	169,6
14	Ga đầu mối Suối Tiên	-	-		
	Tổng	2,7%			

*: Khu vực nằm trong phạm vi bán kính 150-300 m tính từ nhà ga

Nguồn: Đoàn nghiên cứu

Cơ chế thực hiện dự án và các biện pháp Phát triển khu vực

103. Để thực hiện quy hoạch ý tưởng phát triển các quảng trường ga đề xuất, cần có các chương trình lập quy hoạch đô thị trong quy hoạch phân khu và hướng dẫn quản lý kiến trúc để thực hiện các quy hoạch khung đề xuất về phát triển khu vực ga. Bảng dưới đây tổng hợp các nội dung lập quy hoạch đô thị cần được quy định hoặc sửa đổi trong các quy hoạch đô thị này.

Bảng ES.26 - Các nội dung cần quy định hoặc sửa đổi trong Quy hoạch phân khu

Nội dung	Nguyên tắc sửa đổi/chuẩn bị
Đường bộ và mạng lưới đường bộ	- Quy định các tuyến đường bộ và mạng lưới đường bộ, gồm làn cho người đi bộ và làn cho xe đạp trong quy hoạch sử dụng đất và quy hoạch giao thông nhằm đảm bảo khả năng tiếp cận các ga từ khu vực xung quanh cũng như khuyến khích sử dụng vận tải công cộng.
Các công trình liên phương thức trong quy hoạch sử dụng đất	- Quy định các công trình liên phương thức, gồm cả quảng trường ga trong quy hoạch sử dụng đất để cải thiện sự thuận tiện của giao thông công cộng và trung chuyển giữa các phương thức vận tải khác nhau.
Tiêu chí lập quy hoạch	- Xác định các tiêu chí lập quy hoạch với mật độ trung bình hoặc cao (hệ số sử dụng đất cao, mật độ xây dựng và hạn chế chiều cao) cũng như sử dụng đất hỗn hợp để tối ưu hóa tác động do phát triển ga mang lại.

Nguồn: Đoàn nghiên cứu

Bảng ES.27 - Các nội dung quy định hoặc sửa đổi trong hướng dẫn quản lý kiến trúc

Nội dung	Nguyên tắc sửa đổi/chuẩn bị
Công trình vận tải liên phương thức	- Quy định các chức năng và quy mô của các công trình liên phương thức (quảng trường ga, bãi đỗ xe, v.v.)
Công trình cho người đi bộ	- Vị trí và quy mô của cầu cho người đi bộ, thang cuốn và lối đi bộ.
Các công trình công cộng khác và không gian mở	- Quy mô và tiêu chuẩn kỹ thuật của không gian mở và công viên trong phạm vi bất động sản của tư nhân.
Các chức năng thương mại	- Quy định các chức năng thương mại (bán lẻ, nhà hàng, v.v.) trong các khu vực đối diện với các trung tâm mua sắm cho người đi bộ nhằm tạo không khí tích cực.
Các quy định khác	- Các quy định khác về kiểm soát và thúc đẩy phát triển đô thị dựa vào vận tải công cộng.

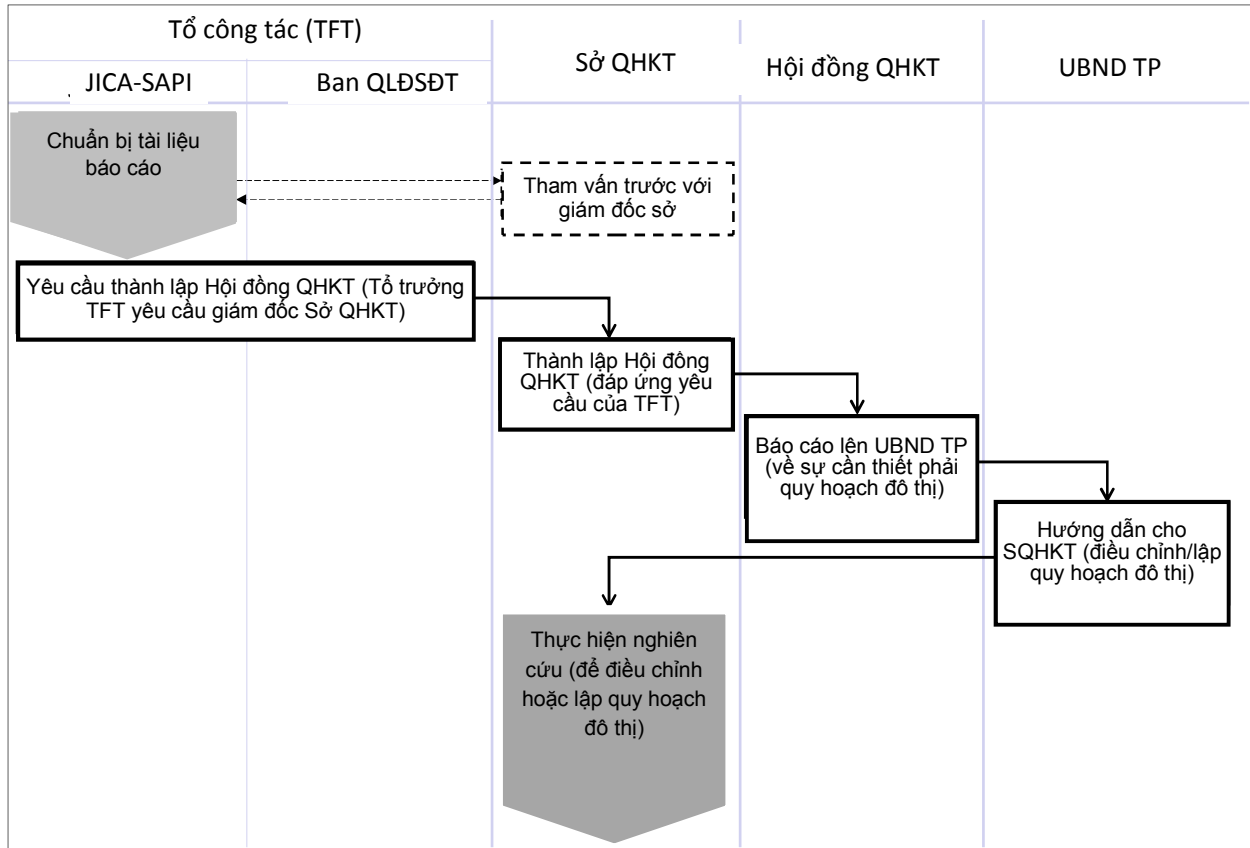
Nguồn: Đoàn nghiên cứu

104. Để có thể thực sự sử dụng các nội dung được đề xuất hoặc sửa đổi trong quy hoạch phân khu hoặc hướng dẫn quản lý kiến trúc này cho việc kiểm soát và thúc đẩy phát triển đô thị thì những quy hoạch đô thị này phải được hợp pháp hóa bằng cách điều chỉnh hoặc xây dựng lại. Tuy nhiên, việc hợp pháp hóa các quy hoạch đô thị này ở Việt Nam không phải là nhiệm vụ dễ dàng.

105. Do những vấn đề phức tạp nói trên về việc hợp pháp hóa các quy hoạch đô thị, Sở Quy hoạch Kiến trúc đã đề xuất áp dụng quy trình thông qua Hội đồng Quy hoạch Kiến trúc (APC) để hợp pháp hóa các quy hoạch đô thị đề xuất về phát triển khu vực nhà ga.

106. APC là đơn vị xem xét các dự án quy mô lớn hoặc quan trọng về kiến trúc và đô thị tại Thành phố Hồ Chí Minh, do Giám đốc Sở QHKT làm Chủ tịch. Thành viên của Hội đồng QHKT là các cán bộ nhà nước có liên quan tới dự án, bao gồm đại diện từ Sở QHKT, Sở XD, sở GTVT, lãnh đạo các quận, các chuyên gia về quy hoạch và kiến trúc, giảng viên đại học, đại diện của Hiệp hội Kiến trúc. Gợi ý này của Sở QHKT được thể hiện như sau

Hình ES.31 - Quy trình hợp pháp hóa các quy hoạch đô thị đề xuất



Nguồn: Đoàn nghiên cứu

Kết luận

107. Để tối ưu hóa lợi ích dự án của Tuyến ĐSĐT số 1 TP. HCM, Đoàn nghiên cứu đã đề xuất các nội dung sau: (i) quy hoạch ý tưởng phát triển công trình liên phương thức cho 10 nhà ga và thiết kế cơ sở, (ii) 13 tuyến xe buýt gom khách và kế hoạch hoạt động, và (iii) quy hoạch ý tưởng phát triển theo định hướng giao thông (TOD) tại 6 nhà ga. Việc phát triển các công trình dự kiến sẽ tạo ra: (i) dịch vụ trung chuyển tiện nghi, thoải mái và thuận tiện, (ii) phát triển hệ thống giao thông phân cấp và (iii) phát triển đô thị thị theo định hướng người sử dụng dọc Tuyến ĐSĐT số 1 để tạo ra các lợi ích như giảm lượng sử dụng xe con (giảm ùn tắc giao thông), đảm bảo lưu thông và tăng lựa chọn phương thức đi lại cũng như tăng hiệu quả và mật độ sử dụng đất dọc theo hành lang của Tuyến ĐSĐT số 1.

108. Tuyến ĐSĐT TP. HCM sẽ là tuyến ĐSĐT thử nghiệm đầu tiên ở Việt Nam nên phân cấp trách nhiệm giữa các cơ quan trong việc phát triển các công trình này vẫn chưa rõ ràng. Vì vậy việc phân cấp trách nhiệm cũng đã được đề xuất để đảm bảo sự phối hợp nhịp nhàng giữa các cơ quan này.

109. Các bước công việc tiếp theo sẽ được thực hiện trong giai đoạn tới bao gồm:

1. Các tuyến xe buýt gom khách đã phát triển sẵn sàng hoạt động khi Tuyến ĐSĐT số 1 bắt đầu đi vào hoạt động.
2. Quy hoạch và thực hiện phát triển công trình liên phương thức
3. Khuyến khích phát triển khu vực ga
4. Xây dựng khung thể chế phù hợp

110. 1: “Phát triển mạng lưới xe buýt gom khách”, 2: “Quy hoạch và thực hiện Phát triển các công trình liên phương thức” và 3 “Khuyến khích phát triển khu vực ga” có thể được thực hiện theo thể chế hiện tại và việc phát triển này nên được thực hiện trong thời gian sớm nhất. 4: “Xây dựng Khung thể chế phù hợp” là cơ chế pháp luật và thể chế để tạo thêm lợi ích cho dự án của Tuyến ĐSĐT số 1. Để xây dựng được khung thể chế mới cần có thời gian nhưng việc nghiên cứu hoặc phối hợp cần thiết với các cơ quan liên quan nên được triển khai trong thời gian sớm nhất có thể.

111. Cơ quan chịu trách nhiệm chính cho từng hoạt động không chỉ là đơn vị chịu trách nhiệm về việc thực hiện mà còn cần phải phối hợp với các cơ quan liên quan. Việc phân cấp trách nhiệm để thực hiện các hoạt động đề xuất được trình bày tại bảng dưới đây. Vì vậy, UBND TP. HCM nên ra quyết định để xác định cơ quan thực hiện những hoạt động này cũng như các cơ quan liên quan trong thời gian sớm nhất.

Bảng ES.28 - Phân cấp trách nhiệm thực hiện các hoạt động được đề xuất

Hoạt động (Chương trình/ quy trình hoạt động)	Cơ quan thực hiện (Cơ quan chịu trách nhiệm)	Cơ quan liên quan
1. Phát triển mạng lưới xe buýt gom khách		
Điều chỉnh các tuyến xe buýt hiện hữu	Xe buýt thành phố: Trung tâm QL&ĐH VTHKCC, Các tuyến xe buýt liên tỉnh: Sở GTVT	Các đơn vị khai thác xe buýt
Phát triển mạng lưới xe buýt gom khách	DOT/Trung tâm QL&ĐH VTHKCC	Các đơn vị khai thác xe buýt
Phối hợp phát triển các công trình liên phương thức	Ban QLĐSĐT/Trung tâm QL&ĐH VTHKCC	Sở GTVT, Cảnh sát giao thông, các đơn vị khai thác xe buýt
Tích hợp vé	Ban QLĐSĐT/DOT	Trung tâm QL&ĐH VTHKCC, Các đơn vị khai thác xe buýt, Đơn vị điều hành Tuyến ĐSĐT
2. Quy hoạch và thực hiện Phát triển các công trình liên phương thức		
Thủ tục thoả thuận Hiệp định vay vốn	UBND TP. HCM, Ban QLĐSĐT (Sở GTVT), JICA	Bộ tài chính, Bộ Kế hoạch đầu tư
Thiết kế kỹ thuật và chuẩn bị hồ sơ mời thầu	Ban QLĐSĐT (Sở GTVT), JICA,	NJPT, Bên thứ 3 thẩm tra
Mời thầu	Ban QLĐSĐT (Sở GTVT), JICA,	NJPT, Bên thứ 3 thẩm tra
Quy trình phê duyệt Báo cáo đầu tư của UBND TP. HCM	UBND TP. HCM, Ban QLĐSĐT (Sở GTVT)	Sở KH&ĐT, Sở GTVT (Ban QLĐSĐT), Sở QHKT
Cập nhật quy hoạch phân vùng tại UBND TP. HCM	UBND TP. HCM, Sở QHKT	Ban QLĐSĐT, Sở GTVT, UBND cấp quận huyện
Chuyển quyền sử dụng đất	UBND TP. HCM, UBND cấp quận huyện	Ban QLĐSĐT, Sở GTVT, Sở QHKT
Thi công công trình	Nhà thầu	Ban QLĐSĐT (Sở GTVT), NJPT
3. Khuyến khích Phát triển khu vực ga		
Điều chỉnh quy hoạch đô thị theo các Quy hoạch ý tưởng đề xuất	Sở QHKT	Đơn vị đầu tư tư nhân, UBND cấp quận huyện
Quy trình cấp phép/ phê duyệt các quy hoạch đô thị đề xuất	UBND TP. HCM, Sở QHKT	APC, Ban QLĐSĐT
4. Xây dựng Khung thể chế phù hợp		
Thiết kế thể chế và mô hình kinh doanh của Dịch vụ xe buýt gom khách	UBND TP. HCM	Ban QLĐSĐT, Sở GTVT, Trung tâm QL&ĐH VTHKCC
Cơ chế thể chế về việc chia sẻ trách nhiệm O&M cho các công trình liên phương thức	UBND TP. HCM	Ban QLĐSĐT, Sở GTVT
Kế hoạch Phát triển khu vực ga mới	UBND TP. HCM	Sở QHKT

Nguồn: Đoàn nghiên cứu

MỤC LỤC

Tóm tắt Báo cáo

Phần 1: Các vấn đề chung

1	Giới thiệu	1-1
1.1	Cơ sở, Mục tiêu và Phạm vi Nghiên cứu	1-1
	1) Cơ sở và Mục tiêu Nghiên cứu	1-1
	2) Khu vực và Phạm vi Nghiên cứu	1-2
1.2	Phạm vi Công việc và Phương pháp Nghiên cứu.....	1-3
	1) Kế hoạch Nghiên cứu và Phạm vi Công việc	1-3
	2) Phương pháp Nghiên cứu.....	1-6
1.3	Tham vấn với các bên liên quan	1-13
1.4	Rà soát Nghiên cứu khả thi Dự án Đường sắt đô thị Tuyến 1 TP HCM.....	1-18
	1) Tổng quan về Dự án Đường sắt đô thị Tuyến 1 TP. HCM.....	1-18
	2) Cơ cấu và lộ trình thực hiện.....	1-19
1.5	Các dự án và nghiên cứu có liên quan	1-21
2	Bối cảnh phát triển đô thị và giao thông vận tải	2-1
2.1	Định hướng phát triển đô thị của TP. HCM	2-1
	1) Quy hoạch đô thị đã lập liên quan đến Tuyến ĐSĐT Số 1	2-1
	2) Quy hoạch xây dựng vùng của Khu vực đô thị TP. HCM phê duyệt năm 2008	2-1
	3) Quy hoạch chung xây dựng thành phố phê duyệt năm 2010.....	2-3
	4) Quy hoạch chung cấp quận, huyện	2-4
	5) Quy hoạch phân khu	2-11
	6) Hệ thống luật pháp hiện hành về phát triển đô thị	2-27
2.2	Các quy hoạch và dự án giao thông liên quan	2-30
	1) Quy hoạch tổng thể giao thông đô thị	2-30
	2) Quy hoạch giao thông xe buýt.....	2-31
	3) Quy hoạch Bến xe buýt.....	2-34
	4) Tuyến BRT số 1.....	2-37
2.3	Hệ thống xe buýt hiện tại.....	2-39
	1) Tóm tắt hoạt động vận chuyển hành khách bằng xe buýt tại TP. HCM	2-39
	2) Tình hình khai thác và sử dụng xe buýt dọc Hành lang Tuyến ĐSĐT số 1 ...	2-41
	3) Cơ chế hoạt động hiện tại của xe buýt	2-45

4) Cơ chế hoạt động hiện tại của xe buýt	2-48
3 Đánh giá các biện pháp cải thiện chuyển đổi phương thức trên thế giới	3-1
3.1 Tích hợp Mạng lưới xe buýt với Đường sắt đô thị.....	3-1
1) Quy hoạch xe buýt gom khách.....	3-1
2) Giá vé giảm giá chung giữa đường sắt và xe buýt/xe điện	3-7
3) Hệ thống vé thẻ IC.....	3-8
4) Lịch trình tích hợp giữa đường sắt và xe buýt.....	3-9
5) Thông tin về thời điểm hoạt động thực tế của đường sắt và xe buýt.....	3-10
3.2 Quy hoạch công trình liên phương thức	3-11
1) Tóm tắt quy hoạch công trình liên phương thức ở nước ngoài.....	3-11
2) Ví dụ về các vấn đề phát sinh do không có các Công trình Liên phương thức phục vụ khu vực nhà ga	3-11
3) Quảng trường ga.....	3-12
4) Trạm dừng xe buýt.....	3-16
5) Cầu bộ hành	3-17
6) Bãi đậu xe.....	3-22
7) Đường tiếp cận.....	3-25
8) Các công trình khác tận dụng hiệu quả khu vực đường sắt.....	3-26
9) Các biện pháp phù hợp với các công trình liên phương thức của Tuyến ĐSĐT Số 1 TP. HCM	3-27
3.3 Phát triển khu vực nhà ga	3-28
1) Phát triển đô thị dọc theo tuyến đường sắt tư nhân tại Nhật Bản	3-26
2) Phát triển đô thị mới dọc các tuyến Đường sắt do lĩnh vực công thực hiện tại Nhật Bản.....	3-34
3) Đổi mới khu đô thị tích hợp với hệ thống giao thông vận tải mới.....	3-38
4) Phát triển các công trình giao thông vận tải dựa vào lợi ích phát triển	3-40
4 Định hướng quy hoạch hành lang trung chuyển của Tuyến ĐSĐT số 1 TP. HCM.....	4-1
4.1 Các vấn đề về quy hoạch Hành lang trung chuyển của Tuyến ĐSĐT số 1 TP. HCM	4-1
1) Tóm tắt các vấn đề về quy hoạch	4-2
2) Các vấn đề quy hoạch tại Khu vực ga	4-2
3) Các vấn đề quy hoạch liên quan đến Điều kiện hiện trạng của Khu vực ga....	4-6
4) Các vấn đề về quy hoạch liên quan đến Vị trí và Hướng tuyến của Nhà ga .	4-13
4.2 Đặc điểm chuyển đi hiện tại và Dự báo tương lai của Khu vực bị ảnh hưởng của Tuyến ĐSĐT số 1	4-18
1) Tóm tắt công tác khảo sát.....	4-18
2) Kết quả chính về Khảo sát giao thông	4-19
4.3 Chiến lược phát triển để khuyến khích sử dụng Tuyến ĐSĐT.....	4-27

1)	Các nhân tố thúc đẩy sử dụng đường sắt	4-27
2)	Chiến lược phát triển để khuyến khích sử dụng ĐSĐT	4-28
4.4	Định hướng kỹ thuật trong Nghiên cứu	4-30
1)	Định hướng kỹ thuật về quy hoạch xe buýt gom khách	4-30
2)	Định hướng quy hoạch công trình liên phương thức	4-32
3)	Định hướng Quy hoạch phát triển Khu vực ga	4-36
5	Dự báo nhu cầu giao thông	5-1
5.1	Phương pháp luận về Dự báo nhu cầu giao thông	5-1
5.2	Khung kinh tế - xã hội Dự báo Nhu cầu giao thông	5-4
1)	Dân số đánh giá theo xu thế và theo quy hoạch	5-4
2)	Phân bố dân số ước tính đến năm 2020 và 2040	5-4
5.3	Kết quả dự báo nhu cầu giao thông	5-7
1)	Phát sinh/thu hút chuyển đi bằng Phương thức vận tải công cộng dọc theo Tuyến ĐSĐT số 1	5-7
2)	Mô hình phân bổ chuyển đi và chia sẻ phương thức dọc Tuyến 1 TP. HCM ..	5-8
3)	Kết quả dự báo nhu cầu giao thông	5-9
4)	Các chuyến đi đến ga/ từ ga đến điểm đích của Tuyến ĐSĐT số 1	5-11
5)	Dự báo nhu cầu Tuyến ĐSĐT số 1 TP. HCM khi có Mạng lưới xe buýt gom khách	5-14
6)	Nhu cầu ước tính của Các tuyến xe buýt gom khách	5-16
6	Kết luận, kiến nghị và công việc tiếp theo	6-1
6.1	Kết luận và Kiến nghị	6-1
1)	Quy hoạch mạng lưới xe buýt gom khách	6-1
2)	Phát triển công trình liên phương thức	6-2
3)	Phát triển khu vực quảng trường ga	6-2
6.2	Các công việc tiếp theo	6-3
<u>Phần II: Quy hoạch Mạng lưới xe buýt gom khách</u>		
7.	Quy hoạch mạng lưới xe buýt gom khách	7-1
7.1	Các nguyên tắc quy hoạch chính	7-1
1)	Phù hợp với chính sách giao thông công cộng tại TP.HCM	7-1
2)	Nguyên tắc chính về tuyến cạnh tranh	7-1
3)	Mục tiêu và phương pháp luận về điều chỉnh lại các tuyến xe buýt	7-3
4)	Các yêu cầu về Hệ thống xe buýt gom khách	7-7
7.2	Đề xuất điều chỉnh các tuyến xe buýt và điều chỉnh các tuyến buýt gom khách mới .	7-8
1)	Các tuyến xe buýt hiện hữu	7-7
2)	Các tuyến xe buýt được điều chỉnh	7-9

3)	Các tuyến xe buýt gom khách được đề xuất	7-11
4)	Tổng thể (bao gồm các tuyến gom khách đề xuất và điều chỉnh).....	7-20
7.3	Điều chỉnh các tuyến buýt hiện hữu khi có các tuyến xe buýt được đề xuất và Tuyến ĐSĐT số 1 TP. HCM đi vào hoạt động	7-21
7.4	Sơ lược về các Tuyến buýt gom khách đề xuất	7-26
1)	Các Tuyến buýt gom khách đề xuất tại Quận 2.....	7-26
2)	Các Tuyến buýt gom khách đề xuất tại Khu vực Thủ Đức.....	7-29
3)	Các Tuyến buýt gom khách đề xuất tại Khu Công nghệ cao và Khu Đại học Quốc gia	7-34
4)	Các Tuyến buýt gom khách đề xuất tại Khu vực Ga đầu mối Suối Tiên.....	7-37
7.5	Cải thiện hoạt động trung chuyển giữa xe buýt và Tuyến ĐSĐT số 1	7-38
1)	Ga Bến Thành	7-39
2)	Ga Tân Cảng	7-40
3)	Ga Rạch Chiếc	7-41
4)	Ga đầu mối Suối Tiên.....	7-42
5)	Điều chỉnh giữa các trạm dừng xe buýt hiện hữu và các ga của Tuyến ĐSĐT số 1	7-43
8	Kế hoạch hoạt động và cơ chế xe buýt gom khách	8-1
8.1	Phương án hoạt động của các tuyến gom khách đề xuất.....	8-1
1)	Kích cỡ đội xe buýt gom khách	8-1
2)	Phương án hoạt động của các tuyến gom khách	8-3
3)	Phương án hoạt động xe buýt gom khách tại các ga Đường sắt đô thị.....	8-4
4)	Phương án quay vòng xe của xe buýt tại điểm cuối của các tuyến buýt gom khách	8-11
8.2	Cơ chế giá vé xe buýt theo quy định.....	8-15
1)	Nghiên cứu khả năng sinh lợi của việc vận hành tuyến buýt gom khách	8-15
2)	Chính sách giá vé cần thiết và Vé điện tử (vé thông minh).....	8-18
3)	Vé và giá vé tích hợp.....	8-20
4)	Tạo điều kiện cho Khả năng tương tác của hệ thống vé thông minh.....	8-21
8.3	Thiết kế thể chế.....	8-22
1)	Chi phí Hoạt động xe buýt gom khách và ảnh hưởng đối với Hiệu quả tài chính của Tuyến ĐSĐT số 1	8-22
2)	Mục tiêu và ảnh hưởng của Doanh thu từ Dịch vụ xe buýt gom khách đối với việc khai thác Tuyến ĐSĐT	8-23
3)	Phân tích kịch bản	8-23
4)	Các vấn đề về thực hiện	8-25
8.4	Chương trình thực hiện đề xuất về phát triển hệ thống xe buýt trung chuyển.....	8-28
1)	Chương trình thực hiện	8-28
2)	Kế hoạch thực hiện	8-29

8.5	Đánh giá tác động do Các tuyến xe buýt gom khách đề xuất	8-31
1)	Các điểm nhạy cảm về môi trường được nhận diện dọc theo các Tuyến xe buýt gom khách được đề xuất.	8-31

Phần III: Phát triển Công trình liên phương thức

9	Quy hoạch ý tưởng công trình liên phương thức.....	9-1
9.1	Dự báo nhu cầu phát triển các công trình.....	9-1
1)	Dự báo năng lực của quảng trường ga và điểm dừng xe buýt	9-1
2)	Ước tính nhu cầu bãi đỗ và ý tưởng quy hoạch bãi đỗ xe	9-5
9.2	Các Nghiên cứu bổ sung về Công trình Liên phương thức	9-9
1)	Hệ thống bãi đỗ xe máy đề xuất	9-9
2)	Cải thiện khả năng tiếp cận (Nghiên cứu bổ sung về cầu vượt quay xe)	9-14
3)	Nâng cấp cầu bộ hành	9-18
4)	Hệ thống hiển thị thông tin trung chuyển liên phương thức	9-21
9.3	Quy hoạch ý tưởng công trình vận tải liên phương thức.....	9-26
1)	Khái quát Quy hoạch ý tưởng các công trình vận tải liên phương thức	9-26
2)	Quy hoạch ý tưởng trong khu trung tâm thành phố (Bến Thành tới Tân Cảng)	9-27
3)	Quy hoạch ý tưởng trong khu vực phát triển ở Quận 2 (Thảo Điền tới An Phú)	9-38
4)	Quy hoạch ý tưởng cho Khu đô thị hóa hiện hữu (Rạch Chiếc tới Thủ Đức).....	9-45
5)	Quy hoạch ý tưởng cho Khu Đại học và Khu Công nghệ cao.....	9-61
9.4	Thu hồi đất để phát triển các CTLPT	9-68
1)	Các công trình cần thực hiện thu hồi đất	9-68
2)	Các biện pháp thu hồi đất để phát triển các CTLPT	9-69
3)	Dự toán chi phí Thu hồi đất.....	9-70
9.5	Đề xuất về Thiết kế chi tiết cho Cầu bộ hành của Gói thầu 2	9-71
1)	Vấn đề kỹ thuật trong việc nâng cấp cầu bộ hành đề xuất.....	9-71
2)	Các phương án về biện pháp kỹ thuật.....	9-71
3)	Những đề xuất thay đổi trong Thiết kế chi tiết của Gói thầu 2	9-75
9.6	Dự toán chi phí Phát triển công trình liên phương thức	9-76
1)	Tóm tắt chi phí thi công	9-76
2)	Điều kiện Ước tính chi phí.....	9-81
10	Kế hoạch thực hiện phát triển công trình liên phương thức	10-1
10.1	Kế hoạch thực hiện dự án và Hệ thống O&M.....	10-1
1)	Chủ đầu tư dự án Các công trình liên phương thức	10-1
2)	Kế hoạch thực hiện dự án.....	10-4
3)	Khai thác và quản lý các công trình liên phương thức	10-9

4)	Tóm tắt kế hoạch thực hiện Dự án Phát triển Công trình liên phương thức	10-11
10.2	Các dịch vụ tư vấn cần thiết trong việc thực hiện dự án	10-12
1)	Phạm vi của các dịch vụ tư vấn	10-12
2)	Quy trình thực hiện các dịch vụ tư vấn	10-12
3)	Dự toán chi phí các dịch vụ tư vấn	10-14
10.3	Chi phí dự án và Chi phí khai thác quản lý (Dự thảo)	10-16
1)	Tóm tắt chi phí dự án	10-15
2)	Các điều kiện ước tính chi phí dự án	10-20
3)	Thời gian dự kiến đấu thầu và Giá gói thầu	10-20
11	Đánh giá tác động môi trường và xã hội	11-1
11.1	Các nhiệm vụ chính trong công tác đánh giá môi trường và xã hội về phát triển các Công trình liên phương thức	11-1
11.2	Khảo sát môi trường và Kinh tế xã hội	11-3
1)	Xác định điều kiện tự nhiên hiện tại và các điều kiện cụ thể tại hiện trường	11-3
2)	Xác nhận Điều kiện kinh tế xã hội	11-3
3)	Sàng lọc/ phân loại các dự án phát triển	11-3
4)	Khảo sát môi trường nền	11-4
5)	Khảo sát kinh tế - xã hội	11-5
11.3	Khảo sát phạm vi tác động môi trường	11-5
1)	Phương pháp Khảo sát phạm vi tác động môi trường	11-5
2)	Danh sách xác định phạm vi các tác động tiềm năng mà Dự án có thể gây ra	11-6
3)	Khảo sát phạm vi tác động môi trường tại từng ga của Tuyến ĐSĐT Số 1 TP. HCM	11-7
4)	Tóm tắt kết quả xác định phạm vi môi trường	11-19
11.4	Đánh giá tác động môi trường cho các CTLPT dự kiến tại Ga Công viên Văn Thánh	11-21
1)	Phát triển các CTLPT dự kiến cho Ga Công viên Văn Thánh	11-21
11.5	Các cuộc họp tham vấn với các bên liên quan tại địa phương	11-50
1)	Họp tham vấn với các bên liên quan tại địa phương lần thứ nhất	11-50
2)	Họp tham vấn với các bên liên quan tại địa phương lần thứ hai	11-52
3)	Kết luận	11-53
11.6	Báo cáo đánh giá tác động môi trường sơ bộ (IEE) về phát triển Công trình liên phương thức tại 9 Nhà ga của Tuyến ĐSĐT số 1 TP. HCM	11-54
12	Đánh giá dự án	12-1
12.1	Đánh giá kinh tế Dự án phát triển CTLPT	12-1
1)	Phương pháp đánh giá Dự án phát triển CTLPT	12-1

2) Chi phí kinh tế.....	12-4
3) Lợi ích kinh tế	12-5
4) Dòng lợi ích - chi phí và EIRR.....	12-6
5) Phân tích độ nhạy.....	12-7
12.2 Đánh giá tài chính cho sự phát triển các CTLPT.....	12-8
1) Phương pháp luận và giả định.....	12-8
2) Kết quả đánh giá	12-10
12.3 Tác động dự án dọc theo Hành lang Tuyến ĐSĐT Số 1 TP. HCM.....	12-11
1) Tác động của dự án dưới góc độ phân tích vĩ mô.....	12-11
2) Phương pháp luận và giả định.....	12-11
3) Kết quả đánh giá	12-14
4) Kết luận.....	12-16

Phần IV: Phát triển Khu vực Ga

13 Quy hoạch ý tưởng phát triển khu vực nhà ga.....	13-1
13.1 Ý tưởng cơ bản về phát triển đô thị khu vực dọc Tuyến ĐSĐT số 1	13-1
1) Những điểm quan trọng thúc đẩy mô hình TOD trên Tuyến ĐSĐT số 1	13-1
2) Ý tưởng phát triển khu vực gần nhà ga theo mô hình TOD	13-2
13.2 Khung quy hoạch phục vụ kiểm soát phát triển đô thị.....	13-4
1) Nguyên tắc quy hoạch đô thị.....	13-4
13.3 Khung triển khai phát triển các công trình liên phương thức	13-6
13.4 Áp dụng khung quy hoạch cho từng ga	13-8
1) Tổng quan về tình hình phát triển đô thị tại các khu vực nhà ga.....	13-8
2) Nghiên cứu thí điểm các khu vực nhà ga	13-9
13.5 Tác động đối với Hành khách Tuyến ĐSĐT số 1 TP. HCM do việc Phát triển khu vực ga đề xuất.....	13-25
1) Tác động do Phát triển tích hợp theo TOD.....	13-25
2) Kích bản kinh tế xã hội để phân tích tác động do giao thông vận tải	13-28
3) Tác động đối với giao thông do Phát triển tích hợp theo TOD.....	13-30
14 Cơ chế thực hiện dự án và các biện pháp phát triển khu vực ga.....	14-1
14.1 Điều chỉnh quy hoạch đô thị trong quy hoạch khung đề xuất về phát triển khu vực ga	14-1
1) Nguyên tắc điều chỉnh quy hoạch đô thị trong Quy hoạch khung đề xuất về phát triển khu vực ga.....	14-1
2) Nghiên cứu tình huống về sửa đổi (hoặc xây dựng) quy hoạch đô thị cho khu vực ga.....	14-3
14.2 Các vấn đề và Trình tự Hợp pháp hóa các quy hoạch đô thị đề xuất.....	14-28
1) Các vấn đề liên quan tới việc Hợp pháp hóa các quy hoạch đô thị đề xuất.....	14-28

2) Thủ tục hợp pháp hóa thông qua Ban Quy hoạch Kiến trúc	14-29
14.3 Các cơ chế đề xuất mới về phát triển khu vực nhà ga	14-31
1) Cơ chế đề xuất về tái phát triển đất	14-31
2) Cơ chế đề xuất về tái phát triển đô thị	14-32
3) Cơ chế đề xuất về ngân hàng đất	14-32
4) Cơ chế đề xuất về phát triển đô thị sử dụng cả LR và UR	14-33
5) Tính khả thi của cơ chế đề xuất triển khai sử dụng LR và UR	14-35

DANH MỤC HÌNH

Hình 1.1.1 - Khu vực Nghiên cứu.....	1-3
Hình 1.2.1 - Sơ đồ tổng quan các giai đoạn	1-5
Hình 1.2.2 - Vai trò và Chức năng của Công trình Liên phương thức	1-10
Hình 1.2.3 - Bố trí cơ bản quảng trường ga.....	1-11
Hình 1.2.4 - Khái niệm TOD	1-13
Hình 1.4.1 - Lộ trình thực hiện dự án.....	1-20
Hình 2.1.1 - Quy hoạch Phát triển Kinh tế trong Quy hoạch xây dựng vùng và tầm nhìn của Khu vực đô thị TP. HCM.....	2-2
Hình 2.1.2 - Quy hoạch Phát triển Không gian trong Quy hoạch xây dựng vùng và tầm nhìn trong Quy hoạch phân khu Khu vực đô thị TP.HCM của Khu vực ga đầu mối Suối Tiên.....	2-3
Hình 2.1.3 - Quy hoạch ý tưởng sử dụng đất và Quy hoạch sử dụng đất	2-4
Hình 2.1.4 - Quy hoạch chung của Quận Bình Thạnh (1)	2-5
Hình 2.1.5 - Quy hoạch chung của Quận Bình Thạnh (2) (Khu vực xung quanh Tuyến ĐSĐT Số 1).....	2-6
Hình 2.1.6 - Quy hoạch chung của Quận 2.....	2-7
Hình 2.1.7 - Quy hoạch chung của Quận 9.....	2-9
Hình 2.1.8 - Quy hoạch chung của Quận Thủ Đức	2-10
Hình 2.1.9 - Quy hoạch chung của Huyện Dĩ An.....	2-11
Hình 2.1.10 - Hình ảnh phát triển Khu vực trung tâm mở rộng	2-12
Hình 2.1.11 - Bản đồ sử dụng đất Khu vực Ga Bến Thành.....	2-12
Hình 2.1.12 - Bản đồ sử dụng đất Khu vực Ga Nhà hát lớn	2-13
Hình 2.1.13 - Bản đồ sử dụng đất Khu vực Ga Ba Son.....	2-14
Hình 2.1.14 - Bản đồ sử dụng đất Khu vực Ga Tân Cảng	2-14
Hình 2.1.15 - Quy hoạch phân khu của Khu vực Phía Đông Sông Sài Gòn.....	2-15
Hình 2.1.16 - Quy hoạch phân khu (Khung quy hoạch) và Vị trí của các dự án phát triển đô thị chính trong Khu vực Thảo Điền	2-16
Hình 2.1.17 - Quy hoạch phân khu của Khu vực Phía Nam Ga Thảo Điền và Ga An Phú	2-17
Hình 2.1.18 - Quy hoạch phân khu của Khu liên hợp thể dục thể thao Rạch Chiếc (Khung quy hoạch).....	2-18
Hình 2.1.19 - Quy hoạch phân khu của Khu vực đô thị hóa hiện hữu	2-19
Hình 2.1.20 - Khu vực Phía Tây Ga Phước Long trong Quy hoạch chung Quận Thủ Đức.....	2-20
Hình 2.1.21 - Quy hoạch phân khu và hiện trạng của Khu vực phía Đông Ga Phước Long.....	2-20
Hình 2.1.22 - Quy hoạch phân khu Phía Tây Ga Bình Thái	2-21
Hình 2.1.23 - Quy hoạch phân khu xung quanh Ga Thủ Đức	2-22
Hình 2.1.24 - Quy hoạch tổng thể của Khu Công nghệ cao Sài Gòn.....	2-23
Hình 2.1.25 - Quy hoạch phân khu Phía Bắc Khu Công nghệ cao	2-23
Hình 2.1.26 - Hình ảnh Khu Du lịch văn hóa Suối Tiên mở rộng	2-24
Hình 2.1.27 - Quy hoạch tổng thể Đại học Quốc Gia	2-25
Hình 2.1.28 - Quy hoạch phân khu Khu vực Ga đầu mối Suối Tiên	2-26
Hình 2.1.29 - Thủ tục hành chính chung về phát triển đô thị quy định bởi ba luật chính.....	2-28

Hình 2.2.1 - Mạng lưới giao thông công cộng năm 2020	2-30
Hình 2.2.2 - Ý tưởng phân cấp Mạng lưới Giao thông công cộng	2-31
Hình 2.2.3 - Dừng khai thác các đoạn trùng nhau	2-33
Hình 2.2.4 - Quy hoạch sử dụng đất hiện tại xung quanh Bến xe Văn Thánh đã được quy hoạch	2-37
Hình 2.2.5 - Các tuyến quy hoạch của Tuyến BRT số 1	2-38
Hình 2.3.1 - Mạng lưới xe buýt hiện hữu dọc theo Hành lang Tuyến ĐSĐT Số 1	2-42
Hình 2.3.2 - Khối lượng hành khách xe buýt hàng ngày trong năm 2013.....	2-43
Hình 2.3.3 - Tỷ lệ hành khách xe buýt theo Tuyến năm 2013.....	2-44
Hình 2.3.4 - Cơ cấu tổ chức Hệ thống Giao thông công cộng của TP. HCM	2-46
Hình 3.1.1 - Tuyến buýt đưa đón tới 2 Ga BTS, Băng Cốc	3-1
Hình 3.1.2 - Mạng lưới đường sắt Tokyu.....	3-2
Hình 3.1.3 - Các tuyến buýt thay thế Tuyến Tokyu Tamagawa (1969-1977).....	3-3
Hình 3.1.4 - Các tuyến buýt hiện hữu	3-4
Hình 3.1.5 - Tái định chỉnh tuyến và Điều chỉnh cung cầu của các tuyến buýt cũ dọc Tuyến đường sắt xanh Thành phố Yokohama (1).....	3-5
Hình 3.1.6 - Tái định tuyến và Điều chỉnh cung cầu của các tuyến buýt cũ dọc Tuyến đường sắt xanh Thành phố Yokohama (2).....	3-6
Hình 3.1.7 - Giá vé chung tiết kiệm giữa Tàu điện ngầm và Xe buýt tại Thành phố Sapporo	3-7
Hình 3.1.8 - Thẻ Felica - AFC	3-8
Hình 3.1.9 - Akbil	3-8
Hình 3.1.10 - Dấu hiệu tàu đến	3-9
Hình 3.1.11 - Kết quả tìm kiếm tuyến và thời gian từ điểm xuất phát tới điểm đến	3-10
Hình 3.2.1 - Các vấn đề phát sinh tại khu vực ga không có công trình liên phương thức	3-12
Hình 3.2.2 - Quảng trường ga hai bên kết nối với cầu bộ hành (Ga JR Inazawa).....	3-13
Hình 3.2.3 - Quảng trường ga hai bên kết nối với cầu bộ hành (Ga JR Biwajima).....	3-14
Hình 3.2.4 - Quảng trường ga hai bên kết nối với cầu bộ hành (Ga JR Biwajima).....	3-14
Hình 3.2.5 - Quảng trường ga phía dưới cầu đoạn ĐSĐT trên cao (Ga JR Niigata).....	3-15
Hình 3.2.6 - Quảng trường ga phía dưới cầu đoạn ĐSĐT trên cao (Ga Shakujii-Kouen, Đường sắt Seibu).....	3-16
Hình 3.2.7 - Sự thay đổi của Khu vực Ga Shakujii-Kouen	3-16
Hình 3.2.8 - Trạm dừng xe buýt dạng cột trên lề đường (Ga Busan, Hàn Quốc).....	3-17
Hình 3.2.9 - Cầu bộ hành có không gian đi bộ lý tưởng (Ga Kawasaki).....	3-18
Hình 3.2.10 - Cầu bộ hành có Thang cuốn và Thang máy (Ga JR Sendai).....	3-19
Hình 3.2.11 - Cầu bộ hành có thang máy (Ga JR Takasaki).....	3-20
Hình 3.2.12 - Cầu bộ hành với lối đi bộ di động (Ga Sakuragi-cho, Yokohama)	3-21
Hình 3.2.13 - Cầu bộ hành với đèn chiếu và tấm pin năng lượng mặt trời (Ga Kokura, TP. Kitakyushuu).....	3-22
Hình 3.2.14 - Bãi đậu ô-tô con dưới Ga trên cao (Ga Sân bay Sendai, TP. Sendai).....	3-22
Hình 3.2.15 - Bãi đậu ô-tô con dưới Ga trên cao (Ga Shin-tosu, TP. Tosu)	3-24
Hình 3.2.16 - Bãi đậu xe đạp phía dưới cầu đoạn ĐSĐT trên cao (Ga Otagawa, TP. Tokai) ...	3-24

Hình 3.2.17 - Cầu vượt quay xe trên xa lộ (Băng Cốc)	3-25
Hình 3.2.18 - Cửa hàng bán lẻ phía dưới cầu đoạn ĐSDT trên cao (Cửa hàng Tokyu, Ga Takatsu thuộc Đường sắt Tokyu).....	3-26
Hình 3.3.1 – Khu phức hợp thương mại Hankyu Nishinomiya Gardens.....	3-28
Hình 3.3.2 – Thông tin tóm tắt về Cơ sở thương mại Tama Plaza Terrace.....	3-29
Hình 3.3.3 – Hình ảnh công trình thương mại Tama Plaza Terrace	3-30
Hình 3.3.4 – Phát triển đô thị dọc các tuyến ĐSDT của Keio.....	3-31
Hình 3.3.5 – Phát triển đô thị Seseki-Sakuragaoka của tập đoàn Keio.....	3-31
Hình 3.3.6 – Phát triển đô thị Bird's Eye View của Nishitetsu ở Fukuoka	3-32
Hình 3.3.7 - Mặt cắt Ga Fukuoka của Nishitetsu	3-33
Hình 3.3.8 - Cấu trúc đô thị của Đô thị mới Tama	3-34
Hình 3.3.9 - Phát triển đô thị ở khu vực Misato-chuo dọc Tuyến Tsukuba Express.....	3-36
Hình 3.3.10 - Ga Kashiwa-no-ha.....	3-37
Hình 3.3.11 - Tuyến BRT tại Curitiba	3-38
Hình 3.3.12 - Tuyến LRT tại Bilbao.....	3-39
Hình 3.3.13 - Tuyến LRT tại Toyama.....	3-40
Hình 3.3.14 - Đề án của Phương pháp Tái điều chỉnh đất	3-41
Hình 3.3.15 - Dự án áp dụng Phương pháp Tái điều chỉnh đất – Shiodome, Tokyo.....	3-41
Hình 3.3.16 - Đề án của Phương pháp Tái phát triển đô thị.....	3-42
Hình 3.3.17 - Dự án áp dụng Phương pháp Tái phát triển đô thị - Yurakucho, Tokyo	3-43
Hình 4.1.1 - Hành lang trung chuyển của Tuyến ĐSDT Số 1 TP. HCM.....	4-1
Hình 4.1.2 - Khả năng tiếp cận với Ga Văn Thánh và Ga Tân Cảng	4-3
Hình 4.1.3 - Quỹ đất tại Ga Công viên Văn Thánh	4-7
Hình 4.1.4 - Quỹ đất tại Ga Tân Cảng	4-8
Hình 4.1.5 - Quỹ đất tại Ga Thảo Điền.....	4-8
Hình 4.1.6 - Quỹ đất tại Ga An Phú.....	4-9
Hình 4.1.7 - Quỹ đất tại Ga Rạch Chiếc.....	4-10
Hình 4.1.8 - Quỹ đất tại Ga Phước Long	4-10
Hình 4.1.9 - Quỹ đất tại Ga Bình Thái.....	4-11
Hình 4.1.10 - Quỹ đất tại Ga Thủ Đức	4-11
Hình 4.1.11 - Quỹ đất tại Ga Khu CNC	4-12
Hình 4.1.12 - Quỹ đất tại Ga Suối Tiên	4-13
Hình 4.1.13 - Mặt cắt ngang điển hình của Xa lộ Hà Nội	4-15
Hình 4.1.14 - Khả năng tiếp cận các ga theo Quy hoạch của Xa lộ Hà Nội.....	4-17
Hình 4.2.1 - Vị trí các mặt cắt khảo sát đếm lưu lượng giao thông	4-19
Hình 4.2.2 - Phân bổ các lựa chọn phương thức kết hợp	4-22
Hình 4.2.3 - Lựa chọn phương thức tiếp cận dựa theo cự ly tiếp cận với nhà ga	4-23
Hình 4.2.4 - Ý kiến người được phỏng vấn về mức độ quan trọng của các giải pháp thu hút hành khách sử dụng Tuyến ĐSDT số 1	4-25

Hình 4.2.5 - Mức độ sẵn sàng chi trả phí gửi xe hoặc xe buýt gom khách và thời gian chờ xe buýt	4-26
Hình 4.3.1 - Các nhân tố thúc đẩy sử dụng đường sắt	4-27
Hình 4.4.1 - Các phương án mạng lưới giao thông công cộng	4-30
Hình 4.4.2 - Kế hoạch tiếp cận hiện hữu tại các ga trên cao.....	4-33
Hình 4.4.3 - Các dạng bố trí quảng trường ga và trạm dừng xe buýt	4-34
Hình 4.4.4 - Minh họa phát triển đô thị dọc Tuyến ĐSĐT số 1 theo mô hình TOD.....	4-36
Hình 5.1.1 - Xác định phân vùng giao thông.....	5-3
Hình 5.1.2 - Mạng lưới đường trong tương lai để Phân luồng giao thông	5-3
Hình 5.2.1 - 6 khu của Quận 9	5-5
Hình 5.2.2 - 5 khu của Quận Thủ Đức.....	5-5
Hình 5.2.3 - 8 khu của Quận 2	5-6
Hình 5.3.1 - So sánh Nhu cầu giao thông của Tuyến ĐSĐT số 1	5-8
Hình 5.3.2 - Nhu cầu của Tuyến ĐSĐT số 1 TP. HCM năm 2018	5-10
Hình 5.3.3 - Nhu cầu của Tuyến ĐSĐT số 1 TP. HCM năm 2020	5-10
Hình 5.3.4 - Nhu cầu của Tuyến ĐSĐT số 1 TP. HCM năm 2040	5-11
Hình 5.3.5 - Các chuyến đi đến ga/ từ ga đến điểm đích của Tuyến ĐSĐT số 1	5-12
Hình 5.3.6 - Tổng nhu cầu của các Ga trên Tuyến ĐSĐT số 1 TP. HCM khi có và không có Mạng lưới xe buýt gom khách.....	5-15
Hình 5.3.7 - Các tuyến xe buýt gom khách cho Tuyến ĐSĐT số 1 TP. HCM.....	5-16
Hình 5.3.8 - Nhu cầu ước tính của xe buýt gom khách cho Tuyến ĐSĐT vào các năm 2018, 2020 và 2040	5-17
Hình 7.1.1 - Ý tưởng về Mạng lưới Tuyến chính & Tuyến nhánh gom	7-1
Hình 7.1.2 - Đoạn trùng lặp giữa Tuyến ĐSĐT số 1 TP. HCM và các tuyến xe buýt hiện hữu ...	7-4
Hình 7.1.3 - Vị trí các trạm dừng xe buýt hiện hữu dọc theo Xa lộ Hà Nội (của Tuyến 150).....	7-5
Hình 7.1.4 - Phương thức tiếp cận với Nhà ga của Tuyến ĐSĐT số 1 TP. HCM.....	7-5
Hình 7.1.5 - Thiết kế Tuyến điển hình của Tuyến xe buýt gom khách	7-6
Hình 7.2.1 - Các tuyến xe buýt hiện hữu dọc Hành lang tuyến ĐSĐT số 1 TP. HCM	7-7
Hình 7.2.2 - Các tuyến xe buýt được điều chỉnh	7-10
Hình 7.2.3 - Các tuyến xe buýt gom khách được đề xuất	7-11
Hình 7.2.4 - Khu vực tiềm năng (Phía bắc An Phú).....	7-14
Hình 7.2.5 - Khu vực tiềm năng (Phía nam An Phú)	7-14
Hình 7.2.6 - Phương án xe buýt gom khách (Khu vực An Phú).....	7-15
Hình 7.2.7 - Khu vực tiềm năng (Khu vực Nam Thủ Đức)	7-16
Hình 7.2.8 - Khu vực tiềm năng (Khu vực bắc Thủ Đức)	7-17
Hình 7.2.9 - Phương án xe buýt gom khách (Khu vực Thủ Đức).....	7-17
Hình 7.2.10 - Khu vực tiềm năng (Khu vực Suối Tiên).....	7-18
Hình 7.2.11 - Phương án xe buýt gom khách Khu vực Suối Tiên.....	7-19
Hình 7.2.12 - Các tuyến buýt điều chỉnh dọc Hành lang Tuyến ĐSĐT số 1 TP. HCM	7-20
Hình 7.4.1 - Phân bố khu vực tiềm năng có nhu cầu cao dọc Tuyến buýt gom khách 1 và 2...	7-26

Hình 7.4.2 - Phân bố khu vực tiềm năng có nhu cầu cao dọc Tuyến buýt gom khách 3.....	7-28
Hình 7.4.3 - Phân bố khu vực tiềm năng có nhu cầu cao dọc Tuyến buýt gom khách 4 và 5 ...	7-29
Hình 7.4.4 - Phân bố khu vực tiềm năng có nhu cầu cao dọc Tuyến buýt gom khách 6.....	7-30
Hình 7.4.5 - Phân bố khu vực tiềm năng có nhu cầu cao dọc Tuyến buýt gom khách 7.....	7-31
Hình 7.4.6 - Phân bố khu vực tiềm năng có nhu cầu cao dọc Tuyến buýt gom khách 8.....	7-32
Hình 7.4.7 - Phân bố khu vực tiềm năng có nhu cầu cao dọc Tuyến buýt gom khách 9.....	7-33
Hình 7.4.8 - Phân bố khu vực tiềm năng có nhu cầu cao dọc Tuyến buýt gom khách 10.....	7-34
Hình 7.4.9 - Phân bố khu vực tiềm năng có nhu cầu cao dọc Tuyến buýt gom khách 11.....	7-35
Hình 7.4.10 - Phân bố khu vực tiềm năng có nhu cầu cao dọc Tuyến buýt gom khách 12.....	7-36
Hình 7.4.11 - Phân bố khu vực tiềm năng có nhu cầu cao dọc Tuyến buýt gom khách 13.....	7-37
Hình 7.5.1 - Các ga đầu mối dọc theo Tuyến ĐSĐT số 1 TP. HCM	7-38
Hình 7.5.2 - Quy hoạch dự kiến xung quanh ga Bến Thành	7-39
Hình 7.5.3 - Phương án cải thiện dịch vụ Đoạn trung chuyển từ Tân Cảng sang phía Tây TP.HCM trong Kế hoạch đề xuất	7-41
Hình 7.5.4 - Kết nối giữa Tuyến BRT số 1 và Ga Rạch Chiếc	7-42
Hình 7.5.5 - Điều chỉnh trạm dừng xe buýt (Tuyến số 150).....	7-43
Hình 8.1.1 - Quy hoạch ý tưởng tại khu vực cảng Tân Cảng (khi đưa vào sử dụng Tuyến ĐSĐT số 1).....	8-6
Hình 8.1.2 - Quy hoạch ý tưởng tại khu ga Thảo Điền (khi đưa Tuyến ĐSĐT vào sử dụng)	8-8
Hình 8.1.3 - Quy hoạch phát triển tạm thời của Khu nhà ga Phước Long (khi đưa Tuyến ĐSĐT vào sử dụng).....	8-9
Hình 8.1.4 - Quy hoạch ý tưởng của khu vực ga Bình Thái.....	8-9
Hình 8.1.5 - Quy hoạch ý tưởng tại khu vực ga Thủ Đức (khi đưa Tuyến ĐSĐT vào sử dụng).....	8-10
Hình 8.1.6 - Quy hoạch ý tưởng của khu vực ga Công nghệ cao	8-10
Hình 8.1.7 - Quy hoạch ý tưởng về khu ga Suối Tiên (Giai đoạn II)	8-11
Hình 8.1.8 - Phương án quay vòng xe của Tuyến buýt gom khách số 4	8-13
Hình 8.1.9 - Phương án quay vòng xe của Tuyến buýt gom khách số 7	8-13
Hình 8.1.10 - Phương án quay vòng xe của Tuyến buýt gom khách số 8 và số 12	8-14
Hình 8.1.11 - Phương án quay vòng xe của Tuyến buýt gom khách số 13	8-14
Hình 8.2.1 - Server cho toàn thành phố về Vận tải hành khách công cộng ở TP. HCM.....	8-21
Hình 8.3.1 - Tăng lượng hành khách do Phát triển hệ thống xe buýt gom khách.....	8-22
Hình 8.5.1 - Các tuyến xe buýt gom khách số 1~3 và các điểm nhạy cảm về môi trường.....	8-32
Hình 8.5.2 - Các tuyến xe buýt gom khách số 4~7 và tuyến số 9 và các điểm nhạy cảm về môi trường.....	8-32
Hình 8.5.3 - Các tuyến xe buýt gom khách số 8, 10, 11, 12 và các điểm nhạy cảm về môi trường	8-33
Hình 8.5.4 - Tuyến xe buýt gom khách số 13 và các điểm nhạy cảm về môi trường	8-33
Hình 9.1.1 - Quy trình ước tính năng lực của quảng trường ga và điểm dừng xe buýt.....	9-1
Hình 9.1.2 - Quy trình ước tính năng lực bãi đỗ	9-4
Hình 9.1.1 - Khoảng cách giữa bãi đỗ xe và ga đường sắt đô thị ở Nhật Bản	9-8
Hình 9.1.4 - Bãi đỗ xe đạp ở Nhà ga Musashi-kosugi, Nhật Bản.....	9-8

Hình 9.2.1 - Các cấu hình khác nhau của hệ thống đỗ xe.....	9-10
Hình 9.2.2 - Sơ đồ quy trình Hệ thống bãi đỗ xe	9-11
Hình 9.2.3 - Các điểm băng ngang qua đường trên Xa lộ Hà Nội.....	9-14
Hình 9.2.4 - Phương án quy hoạch ý tưởng Phát triển công trình liên phương thức tại Khu vực Ga An Phú	9-17
Hình 9.2.5 - Hệ thống hiển thị thông tin tại các quảng trường ga ĐSĐT.....	9-23
Hình 9.2.6 - Hiển thị thông tin khi có chức năng giám sát vị trí xe buýt	9-23
Hình 9.3.1 - Quy hoạch mặt bằng Công trình liên phương thức tại Khu vực Ga Ba Son.....	9-28
Hình 9.3.2 - Quy hoạch mặt bằng khu vực ga Văn Thánh	9-30
Hình 9.3.3 - Quy hoạch ý tưởng khu vực Ga Văn Thánh (Giai đoạn I và II).....	9-31
Hình 9.3.4 - Quy hoạch ý tưởng khu vực Ga Văn Thánh (trong tương lai).....	9-31
Hình 9.3.5 - Quảng trường ga của Nhà ga Tân Cảng theo Quy hoạch phân vùng được phê duyệt	9-32
Hình 9.3.6 - Quy hoạch quảng trường ga được phê duyệt tại Khu vực Ga Tân Cảng (Phương án A)	9-33
Hình 9.3.7 - Quảng trường ga đề xuất tại Khu vực Ga Tân Cảng (Phương án B).....	9-34
Hình 9.3.8 - Quy hoạch mặt bằng ga Tân Cảng	9-35
Hình 9.3.9 - Quy hoạch ý tưởng khu vực ga Tân Cảng (ngay khi tuyến ĐSĐT đi vào hoạt động)9-37	
Hình 9.3.10 - Quy hoạch ý tưởng khu vực ga Tân Cảng (trong tương lai)	9-37
Hình 9.3.11 - Quy hoạch bố trí Khu vực ga Thảo Điền.....	9-39
Hình 9.3.12 - Quy hoạch ý tưởng Khu vực Ga Thảo Điền (Khi ĐSĐT đi vào hoạt động).....	9-41
Hình 9.3.13 - Quy hoạch ý tưởng Khu vực Ga Thảo Điền (Khi ĐSĐT đi vào hoạt động).....	9-41
Hình 9.3.14 Quy hoạch bố trí Khu vực Ga An Phú (khi ĐSĐT đi vào hoạt động).....	9-43
Hình 9.3.15 - Quy hoạch tương lai Khu vực Ga An Phú (trong tương lai).....	9-43
Hình 9.3.16 - Quy hoạch ý tưởng Khu vực Ga An Phú (khi ĐSĐT đi vào hoạt động)	9-44
Hình 9.3.17 - Quy hoạch bố trí Khu vực Ga Rạch Chiếc (khi ĐSĐT đi vào hoạt động).....	9-47
Hình 9.3.18 - Quy hoạch bố trí Khu vực Ga Rạch Chiếc (trong tương lai)	9-47
Hình 9.3.19 - Quy hoạch ý tưởng Khu vực Ga Rạch Chiếc (khi ĐSĐT đi vào hoạt động)	9-49
Hình 9.3.20 - Quy hoạch tương lai của Khu vực Ga Rạch Chiếc (trong tương lai)	9-49
Hình 9.3.21 - Quy hoạch bố trí Khu vực Ga Phước Long (Giai đoạn II)	9-51
Hình 9.3.22 - Quy hoạch ý tưởng Khu vực Ga Phước Long (Giai đoạn II).....	9-53
Hình 9.3.23 - Quy hoạch phát triển tạm thời của Khu vực Ga Phước Long (khi ĐSĐT đi vào hoạt động).....	9-53
Hình 9.3.24 - Quy hoạch bố trí Khu vực Ga Bình Thái.....	9-55
Hình 9.3.25 - Quy hoạch ý tưởng Khu vực Ga Bình Thái.....	9-56
Hình 9.3.26 - Quy hoạch bố trí Khu vực Ga Thủ Đức (khi ĐSĐT đi vào hoạt động)	9-57
Hình 9.3.27 Quy hoạch bố trí Khu vực Ga Thủ Đức (trong tương lai)	9-58
Hình 9.3.28 - Quy hoạch ý tưởng Khu vực Ga Thủ Đức (khi ĐSĐT đi vào hoạt động).....	9-60
Hình 9.3.29 - Quy hoạch ý tưởng Khu vực Ga Thủ Đức (trong tương lai).....	9-60
Hình 9.3.30 - Quy hoạch bố trí Khu vực Ga Khu Công nghệ cao (khi ĐSĐT đi vào hoạt động)9-62	

Hình 9.3.31 - Quy hoạch ý tưởng Khu vực Ga Khu Công nghệ cao	9-63
Hình 9.3.32 - Quy hoạch bố trí Khu vực Ga Suối Tiên (Giai đoạn II)	9-65
Hình 9.3.33 - Quy hoạch bố trí Khu vực Ga Suối Tiên (trong tương lai).....	9-65
Hình 9.3.34 - Quy hoạch ý tưởng Khu vực Ga Suối Tiên (Giai đoạn II).....	9-67
Hình 9.3.35 - Quy hoạch ý tưởng Khu vực Ga Suối Tiên (Giai đoạn III).....	9-67
Hình 9.5.1 - Thiết kế cấu trúc hiện tại của Cầu bộ hành trong Thiết kế sơ bộ của Gói thầu 2 ..	9-71
Hình 9.5.2 - Thiết kế cơ bản cho các kết nối với cầu chính (Phương án A)	9-72
Hình 9.5.3 - Thiết kế cấu trúc của cầu chính với dầm RC (Phương án B).....	9-72
Hình 9.5.4 - Quy hoạch ý tưởng Ga Tân Cảng.....	9-73
Hình 11.1.1 - Quy trình thực hiện các nhiệm vụ Đánh giá tác động môi trường và xã hội của Nghiên cứu SAPI	11-2
Hình 11.4.1 - Quy hoạch ý tưởng phát triển CTLPT tại Ga Công Viên Văn Thánh	11-22
Hình 11.4.2 - Vị trí các địa điểm quan trắc ô nhiễm không khí, tiếng ồn và độ rung.....	11-25
Hình 11.4.3 - Thành phần người trả lời phỏng vấn	11-27
Hình 11.4.4 - Tình trạng kinh tế xã hội của các hộ gia đình được khảo sát.....	11-28
Hình 11.4.5 - Phương tiện giao thông được sử dụng bởi các hộ gia đình.....	11-29
Hình 12.1.1 - Mô hình hành vi của hành khách đường sắt tại các CTLPT	12-2
Hình 13.1.1 - Minh họa phát triển đô thị dọc Tuyến ĐSĐT số 1 theo mô hình TOD	13-1
Hình 13.1.2 - Ý tưởng phát triển khu vực xung quanh nhà ga theo mô hình TOD	13-3
Hình 13.2.1 - Những nội dung chính trong quy định về quy hoạch phân khu	13-4
Hình 13.4.1 - Quy hoạch ý tưởng cho một khu vực có diện tích lớn quanh ga An Phú.....	13-10
Hình 13.4.2 - Quy hoạch ý tưởng khu vực lân cận ga An Phú.....	13-11
Hình 13.4.3 - Quy hoạch ý tưởng khu vực quanh ga Rạch Chiếc.....	13-12
Hình 13.4.4 - Mặt cắt tiêu chuẩn của các tuyến đường mới	13-13
Hình 13.4.5 - Quy hoạch ý tưởng khu vực liền kề ga Rạch Chiếc	13-14
Hình 13.4.6 - Quy hoạch ý tưởng khu vực rộng quanh ga Phước Long.....	13-16
Hình 13.4.7 - Quy hoạch ý tưởng khu vực liền kề ga Phước Long.....	13-16
Hình 13.4.8 - Quy hoạch ý tưởng khu vực rộng quanh ga Thủ Đức.....	13-18
Hình 13.4.9 - Quy hoạch ý tưởng khu vực liền kề ga Thủ Đức.....	13-18
Hình 13.4.10 - Quy hoạch ý tưởng khu vực rộng quanh Khu Công nghệ cao Sài Gòn.....	13-20
Hình 13.4.11 - Quy hoạch ý tưởng khu vực giáp Ga Khu công nghệ cao Sài Gòn	13-20
Hình 13.4.12 - Quy hoạch ý tưởng khu vực rộng quanh ga Suối Tiên.....	13-22
Hình 13.4.13 - Mặt cắt tiêu chuẩn của các tuyến đường mới ở Khu Đại học quốc gia	13-23
Hình 13.4.14 - Quy hoạch ý tưởng khu vực giáp ga Suối Tiên	13-24
Hình 13.5.1 - Tiêu chuẩn tương quan giữa FAR và BCR tại Nhật Bản.....	13-26
Hình 13.5.2 - Mật độ dân số trong Kịch bản nghiên cứu điển hình 2040.....	13-28
Hình 13.5.3 - Mật độ dân số theo Kịch bản TOD, 2040.....	13-29
Hình 13.5.4 - Xu hướng giữa việc Sử dụng Tuyến ĐSĐT số 1 TP. HCM và khoảng cách các chuyến đi đến nhà ga/ từ nhà ga đi.....	13-30
Hình 14.1.1 Điều chỉnh quy hoạch phân khu đề xuất cho khu vực bắc ga An Phú	14-3

Hình 14.1.2 - Hướng dẫn quản lý kiến trúc đề xuất khu vực bắc ga An Phú.....	14-4
Hình 14.1.3 - Đề xuất điều chỉnh quy hoạch chi tiết khu vực bắc ga An Phú	14-5
Hình 14.1.4 - Đề xuất điều chỉnh quy hoạch phân khu đề xuất – khu vực tây nam ga An Phú.	14-6
Hình 14.1.5 - Quy hoạch phân khu - khu vực đông nam ga An Phú.....	14-6
Hình 14.1.6 - Hướng dẫn quản lý cảnh quan khu vực phía nam ga An Khánh	14-7
Hình 14.1.7 - Điều chỉnh quy hoạch phân khu đề xuất – khu vực phía tây ga Rạch Chiếc.....	14-8
Hình 14.1.8 - Hướng dẫn quản lý kiến trúc đề xuất khu phía tây ga Rạch Chiếc.....	14-9
Hình 14.1.9 - Điều chỉnh quy hoạch phân khu đề xuất khu thể thao Rạch Chiếc.....	14-10
Hình 14.1.10 - Hướng dẫn quản lý kiến trúc đề xuất khu thể thao Rạch Chiếc.....	14-11
Hình 14.1.11 - Quy hoạch phân khu đề xuất – khu phía tây ga Phước Long.....	14-12
Hình 14.1.12 - Hướng dẫn quản lý kiến trúc đề xuất – khu tây ga Phước Long.....	14-13
Hình 14.1.13 - Điều chỉnh quy hoạch phân khu đề xuất – khu phía tây ga Phước Long.....	14-14
Hình 14.1.14 - Hướng dẫn quản lý kiến trúc đề xuất – khu phía tây ga Phước Long.....	14-15
Hình 14.1.15 - Điều chỉnh quy hoạch phân khu đề xuất – khu phía tây ga Thủ Đức.....	14-16
Hình 14.1.16 - Hướng dẫn quản lý kiến trúc đề xuất – khu vực phía tây ga Thủ Đức	14-17
Hình 14.1.17 - Đề xuất điều chỉnh quy hoạch phân khu cho khu vực phía đông ga Thủ Đức	14-18
Hình 14.1.18 - Đề xuất về Hướng dẫn Quản lý Kiến trúc khu vực phía đông ga Thủ Đức	14-19
Hình 14.1.19 - Đề xuất điều chỉnh quy hoạch phân khu cho khu vực phía bắc Ga Khu CNC.	14-20
Hình 14.1.20 - Đề xuất Hướng dẫn Quản lý Kiến trúc cho khu vực phía bắc Ga Khu CNC....	14-21
Hình 14.1.21 - Quy hoạch phát triển Khu CNC.....	14-22
Hình 14.1.22 - Đề xuất Hướng dẫn Quản lý Kiến trúc Khu công nghệ cao Sài Gòn	14-23
Hình 14.1.23 - Đề xuất điều chỉnh quy hoạch cho khu vực Đại học Quốc gia	14-24
Hình 14.1.24 - Đề xuất Hướng dẫn Quản lý Kiến trúc khu vực Đại học Quốc gia.....	14-25
Hình 14.1.25 - Quy hoạch phân khu đề xuất khu vực phía nam Ga Suối Tiên (khu vực phát triển mới)	14-26
Hình 14.1.26 - Đề xuất Hướng dẫn Quản lý Kiến trúc khu vực phía nam Ga Suối Tiên	14-27
Hình 14.2.1 - Quy trình hợp pháp hóa các quy hoạch đô thị đề xuất.....	14-30
Hình 14.3.1 - Mô hình tái điều chỉnh đất (LR)	14-31
Hình 14.3.2 - Mô hình tái phát triển đô thị (UR)	14-32
Hình 14.3.3 - Mô hình phát triển đô thị sử dụng cả LR và UR.....	14-34

DANH MỤC BẢNG BIỂU

Bảng 1.2.1 Định nghĩa khu vực ảnh hưởng của ga.....	1-7
Bảng 1.2.2 Khoảng cách sẵn sàng đi bộ hay thời gian sẵn sàng chờ đợi.....	1-8
Bảng 1.3.1 Hợp Nhóm Công tác.....	1-13
Bảng 1.3.2 Hợp tham vấn với các cơ quan liên quan.....	1-15
Bảng 1.3.3 Thảo luận tham vấn với các bên liên quan.....	1-16
Bảng 1.3.4 Hợp với Ban cố vấn.....	1-17
Bảng 1.4.1 Danh sách các nhà ga của Tuyến 1.....	1-18
Bảng 1.4.2 Nội dung và tiến độ của các gói thầu.....	1-19
Bảng 2.1.1 Khung sử dụng đất của Khu liên hợp TDTT Quốc gia Rạch Chiếc.....	2-18
Bảng 2.2.1 Mạng lưới giao thông đô thị tại TP. HCM.....	2-32
Bảng 2.2.2 Định hướng phát triển dịch vụ xe buýt tại TP. HCM.....	2-33
Bảng 2.2.3 Bến xe buýt tại TP. HCM.....	2-34
Bảng 2.2.4 Tóm tắt Quy hoạch Bến xe Miền Đông.....	2-36
Bảng 2.3.1 Loại xe buýt.....	2-39
Bảng 2.3.2 Bãi kỹ thuật tại TP. HCM.....	2-40
Bảng 2.3.3 Các tuyến xe buýt cạnh tranh với Tuyến ĐSĐT số 1 TP.HCM.....	2-41
Bảng 3.2.1 Tóm tắt quy hoạch công trình liên phương thức ở nước ngoài.....	3-11
Bảng 3.2.2 Cầu bộ hành có thang máy (Ga JR Takasaki).....	3-19
Bảng 3.2.3 Bãi đậu xe đạp tại Ga Otagawa.....	3-22
Bảng 3.2.4 Các biện pháp phù hợp với các CTLPT của Tuyến ĐSĐT Số 1 TP. HCM.....	3-27
Bảng 3.3.1 – Tóm tắt công tác phát triển đô thị dọc tuyến Tsukuba Express của UR.....	3-36
Bảng 4.1.1 Vài nét về phát triển Giao thông/ Đô thị theo khu vực trên Hành lang Tuyến ĐSĐT Số 1 TP. HCM.....	4-5
Bảng 4.1.2 – Các vấn đề về quy hoạch phát triển công trình liên phương thức.....	4-6
Bảng 4.2.1 Tóm tắt công tác khảo sát.....	4-18
Bảng 4.2.2 Lưu lượng giao thông theo loại phương tiện (theo hai chiều).....	4-20
Bảng 4.2.3 Tỷ lệ các loại phương tiện theo cả hai chiều.....	4-20
Bảng 4.2.4 So sánh lưu lượng giao thông giữa dự án SAPI và HOUTRANS.....	4-21
Bảng 4.3.1 Các chiến lược phát triển khuyến khích sử dụng đường sắt đô thị.....	4-28
Bảng 4.4.1 Định hướng kỹ thuật phát triển xe buýt gom khách.....	4-31
Bảng 4.4.2 Định hướng kỹ thuật quy hoạch công trình liên phương thức.....	4-32
Bảng 4.4.3 Định hướng quy hoạch Quảng trường ga.....	4-35
Bảng 4.4.4 Các cơ chế xây dựng công trình liên phương thức.....	4-37
Bảng 4.4.5 Tình hình phát triển đô thị tại các khu vực nhà ga.....	4-39
Bảng 5.2.1 Dân số thực tế tại Quận 2, Quận 9 và Quận Thủ Đức.....	5-4

Bảng 5.2.2 So sánh Dân số ước tính theo xu hướng với dân số theo quy hoạch.....	5-4
Bảng 5.2.3 Dân số áp dụng cho năm 2020 và năm 2040	5-6
Bảng 5.2.4 Khung kinh tế - xã hội đến năm 2020 và năm 2040.....	5-7
Bảng 5.3.1 Mô hình chia sẻ phương thức trong nghiên cứu SAPI	5-9
Bảng 5.3.2 Dự báo nhu cầu từng ga trên Tuyến ĐSĐT số 1	5-9
Bảng 5.3.3 Các chuyến đi đến ga/ từ ga đến điểm đích.....	5-13
Bảng 6.2.1 Phân cấp trách nhiệm cho các hoạt động được đề xuất	6-4
Bảng 7.1.1 Đánh giá các Phương án về các tuyến buýt cạnh tranh	7-2
Bảng 7.1.2 Các yêu cầu về hệ thống xe buýt gom khách	7-7
Bảng 7.2.1 Các tuyến xe buýt gom khách được đề xuất cho Tuyến ĐSĐT số 1 TP. HCM.....	7-12
Bảng 7.4.1 Phân bố khu vực tiềm năng có nhu cầu cao dọc Tuyến buýt gom khách 1 và 2	7-27
Bảng 7.4.2 Phân bố khu vực tiềm năng có nhu cầu cao dọc Tuyến buýt gom khách 3	7-28
Bảng 7.4.3 Phân bố khu vực tiềm năng có nhu cầu cao dọc Tuyến buýt gom khách 4 và 5	7-30
Bảng 7.4.4 Phân bố khu vực tiềm năng có nhu cầu cao dọc Tuyến buýt gom khách 6	7-31
Bảng 7.4.5 Phân bố khu vực tiềm năng có nhu cầu cao dọc Tuyến buýt gom khách 7	7-32
Bảng 7.4.6 Phân bố khu vực tiềm năng có nhu cầu cao dọc Tuyến buýt gom khách 8	7-33
Bảng 7.4.7 Phân bố khu vực tiềm năng có nhu cầu cao dọc Tuyến buýt gom khách 9	7-33
Bảng 7.4.8 Phân bố khu vực tiềm năng có nhu cầu cao dọc Tuyến buýt gom khách 10	7-34
Bảng 7.4.9 Phân bố khu vực tiềm năng có nhu cầu cao dọc Tuyến buýt gom khách 11	7-35
Bảng 7.4.10 Phân bố khu vực tiềm năng có nhu cầu cao dọc Tuyến buýt gom khách 12	7-36
Bảng 7.4.11 Phân bố khu vực tiềm năng có nhu cầu cao dọc Tuyến buýt gom khách 13	7-37
Bảng 7.5.1 Tần suất xe buýt và Số đội xe cần thiết cho Kế hoạch đề xuất	7-40
Bảng 8.1.1 Kích cỡ đội xe buýt gom khách được đề xuất.....	8-1
Bảng 8.1.2 Phương án hoạt động của các tuyến gom khách được đề xuất.....	8-3
Bảng 8.1.3 Phương án hoạt động xe buýt gom khách đề xuất	8-5
Bảng 8.1.4 Hoạt động vận hành xe buýt chi tiết theo hướng tại Ga Tân Cảng	8-7
Bảng 8.1.5 Phương án quay vòng xe của các tuyến xe buýt gom khách đề xuất	8-12
Bảng 8.2.1 Chi phí vận hành tuyến buýt gom khách theo đề xuất và mức giá vé quy định vào năm 2020	8-15
Bảng 8.2.2 Tỷ lệ sử dụng xe buýt theo loại vé năm 2013	8-16
Bảng 8.2.3 Mức giá vé cho công nhân trên tuyến buýt gom khách theo đề xuất và kế hoạch giá vé trung bình vào năm 2020.....	8-17
Bảng 8.2.4 Giá vé vùng dựa trên khoảng cách của xe buýt liên tuyến	8-18
Bảng 8.4.1 Kế hoạch thực hiện phát triển xe buýt gom khách và điều chỉnh các tuyến xe buýt.....	8-29
Bảng 8.5.1 Số điểm nhảy cảm được xác định dọc theo các Tuyến xe buýt gom khách được đề xuất	8-34
Bảng 8.5.2 Các điểm nhảy cảm về môi trường được xác định dọc theo các tuyến xe buýt đề xuất	8-35

Bảng 9.1.1 Số lượng bến cần thiết cho quảng trường ga và điểm dừng xe buýt.....	9-2
Bảng 9.1.2 Hệ số ước tính nhu cầu bãi đỗ	9-4
Bảng 9.1.3 Nhu cầu về năng lực bãi đỗ xe năm 2020.....	9-5
Bảng 9.1.4 Nhu cầu về năng lực bãi đỗ xe năm 2040.....	9-5
Bảng 9.1.5 Các ví dụ về bãi đậu xe đạp và xe máy ở Nhật Bản.....	9-6
Bảng 9.2.1 Chi phí thi công Hệ thống bãi đỗ xe máy.....	9-12
Bảng 9.2.2 Tổng chi phí Hệ thống bãi đỗ xe máy.....	9-13
Bảng 9.2.3 Sự cần thiết của cầu vượt quay xe	9-15
Bảng 9.2.4 Đánh giá mức năng phục vụ của cầu bộ hành theo quy hoạch hiện tại.....	9-19
Bảng 9.2.5 Nâng cấp cầu bộ hành tại Ga Rạch Chiếc.....	9-20
Bảng 9.2.6 Tóm tắt nâng cấp cầu bộ hành.....	9-21
Bảng 9.2.7 Số lượng màn hình hiển thị thông tin cần thiết	9-22
Bảng 9.2.8 Các phương án thực hiện Hệ thống hiển thị thông tin.....	9-24
Bảng 9.3.1 Khái quát Quy hoạch ý tưởng các công trình vận tải liên phương thức.....	9-26
Bảng 9.3.2 Tiêu chuẩn kỹ thuật của công trình vận tải liên phương thức khu vực ga Văn Thánh 9-30	
Bảng 9.3.3 So sánh Phương án A và Phương án B	9-33
Bảng 9.3.4 Tiêu chuẩn kỹ thuật công trình vận tải liên phương thức khu vực ga Tân Cảng.....	9-36
Bảng 9.3.5 Thông số kỹ thuật của các Công trình liên phương thức Khu vực Ga Thảo Điền ..	9-40
Bảng 9.3.6 Thông số kỹ thuật của các Công trình liên phương thức Khu vực Ga An Phú	9-44
Bảng 9.3.7 Thông số kỹ thuật của các Công trình liên phương thức Khu vực Ga Rạch Chiếc. 9-48	
Bảng 9.3.8 Thông số kỹ thuật của các Công trình liên phương thức Khu vực Ga Phước Long 9-52	
Bảng 9.3.9 Thông số kỹ thuật của các Công trình liên phương thức Khu vực Ga Bình Thái....	9-55
Bảng 9.3.10 Thông số kỹ thuật của các Công trình liên phương thức Khu vực Ga Thủ Đức ...	9-59
Bảng 9.3.11 Thông số kỹ thuật của các Công trình liên phương thức Khu vực Ga Khu CNC ..	9-63
Bảng 9.3.12 Thông số kỹ thuật của các Công trình liên phương thức Khu vực Ga Suối Tiên..	9-66
Bảng 9.3.13 Tiêu chuẩn về công trình liên phương thức tại Khu vực Ga đầu mối Suối Tiên....	9-68
Bảng 9.4.1 Phạm vi và diện tích đất cần được thu hồi.....	9-69
Bảng 9.4.2 Chi phí bồi thường giải phóng mặt bằng tại Ga Phước Long.....	9-70
Bảng 9.4.3 Chi phí bồi thường giải phóng mặt bằng tại Ga Suối Tiên.....	9-70
Bảng 9.5.1 Phương án về các biện pháp kỹ thuật (1/2).....	9-73
Bảng 9.5.2 Phương án về các biện pháp kỹ thuật (2/2).....	9-75
Bảng 9.6.1 Chi phí thi công các Công trình Liên phương thức (giai đoạn 1).....	9-76
Bảng 9.6.2 Chi phí thi công các công trình liên phương thức (Giai đoạn 2).....	9-77
Bảng 9.6.3 Chi phí thi công các công trình liên phương thức (Giai đoạn 1 & 2).....	9-77
Bảng 9.6.4 Chi tiết Chi phí Dự án Phát triển công trình liên phương thức (triệu JPY)	9-79
Bảng 10.1.1 Các hạng mục và nhiệm vụ phát triển công trình liên phương thức.....	10-1
Bảng 10.1.2 Lựa chọn về Chủ đầu tư dự án	10-3
Bảng 10.1.3 Các lựa chọn Phát triển Công trình Liên phương thức – Trách nhiệm trong giai đoạn thi công	10-4

Bảng 10.1.4 Các phương án và giải thích ngắn gọn về Kế hoạch thực hiện dự án	10-5
Bảng 10.1.5 - Kế hoạch thực hiện Gói thầu 2 (CP-2) và Gói thầu 3 (CP-3)	10-6
Bảng 10.1.6 Kế hoạch thực hiện 'Phương án 1: Gói thầu mới sử dụng nguồn vốn vay hiện tại' 10-6	
Bảng 10.1.7 Kế hoạch thực hiện 'Phương án 2: Gói thầu mới sử dụng nguồn vốn vay mới' (Dự án mới do Ban QLĐSDT làm chủ đầu tư).....	10-7
Bảng 10.1.8 Ưu điểm và nhược điểm của các phương án Kế hoạch thực hiện dự án	10-8
Bảng 10.1.9 Phân định trách nhiệm O&M cho các Công trình liên phương thức.....	10-10
Bảng 10.1.10 Đánh giá so sánh Kế hoạch thực hiện Dự án	10-11
Bảng 10.2.1 Đơn vị tư vấn và Thời hạn của mỗi dịch vụ.....	10-12
Bảng 10.2.2 Dự toán chi phí các dịch vụ tư vấn.....	10-14
Bảng 10.3.1 Chi phí Dự án Phát triển các Công trình liên phương thức (Phương án-1)	10-17
Bảng 10.3.2 Chi phí Dự án Phát triển các Công trình liên phương thức (Phương án-2)	10-18
Bảng 10.3.3 So sánh, Chi phí Dự án Phát triển các Công trình liên phương thức (Phương án-1 & Phương án-2)	10-19
Bảng 11.3.1 Danh sách các tác động tiềm năng do phát triển các công trình liên phương thức 11-6	
Bảng 11.3.2 Kết quả xác định phạm vi EIA do phát triển các công trình liên phương thức trong khu vực Ga Công Viên Văn Thánh.....	11-9
Bảng 11.3.3 Kết quả Khảo sát phạm vi tác động môi trường để phát triển các công trình liên phương thức trong khu vực Ga Tân Cảng.....	11-10
Bảng 11.3.4 Kết quả Khảo sát phạm vi tác động môi trường để phát triển các công trình liên phương thức trong khu vực Ga Thảo Điền.....	11-11
Bảng 11.3.5 Kết quả Khảo sát phạm vi tác động môi trường để phát triển các công trình liên phương thức trong khu vực Ga An Phú.....	11-12
Bảng 11.3.6 Kết quả Khảo sát phạm vi tác động môi trường để phát triển các công trình liên phương thức trong khu vực Ga Rạch Chiếc.....	11-13
Bảng 11.3.7 Kết quả Khảo sát phạm vi tác động môi trường để phát triển các công trình liên phương thức trong khu vực Ga Phước Long	11-14
Bảng 11.3.8 Kết quả khảo sát phạm vi tác động môi trường để phát triển các công trình liên phương thức trong khu vực Ga Bình Thái.....	11-15
Bảng 11.3.9 Kết quả khảo sát phạm vi tác động môi trường để phát triển các công trình liên phương thức trong khu vực Ga Thủ Đức	11-16
Bảng 11.3.10 Kết quả khảo sát phạm vi tác động môi trường để phát triển các công trình liên phương thức trong khu vực Ga Khu Công Nghệ Cao	11-17
Bảng 11.3.11 Kết quả khảo sát phạm vi tác động môi trường để phát triển các công trình liên phương thức trong khu vực Ga Suối Tiên	11-18
Bảng 11.3.12 Tóm tắt kết quả xác định phạm vi môi trường.....	11-19
Bảng 11.4.1 Thông số kỹ thuật của các CTLPT tại Ga Công Viên Văn Thánh.....	11-23
Bảng 11.4.2 Dự đoán Lưu lượng giao thông trên Đường tiếp cận số 1 vào Ga Công Viên Văn Thánh.....	11-22
Bảng 11.4.3 Chất lượng không khí tại các địa điểm gần Khu dân cư (A1).....	11-25
Bảng 11.4.4 Chất lượng không khí tại các địa điểm gần quảng trường ga đề xuất (A2).....	11-25

Bảng 11.4.5 Kết quả mức độ tiếng ồn tại các điểm quan trắc, Leq, 24h, I10, I90.....	11-25
Bảng 11.4.6 Kết quả mức độ tiếng ồn tại các điểm quan trắc, Leq.....	11-26
Bảng 11.4.7 Kết quả độ rung tại các điểm quan trắc.....	11-26
Bảng 11.4.8 Ý kiến của người được phỏng vấn về lợi ích của dự án.....	11-29
Bảng 11.4.9 Kỳ vọng của người dân về lợi ích của dự án	11-30
Bảng 11.4.10 Lo ngại của người được phỏng vấn về những tác động tiêu cực.....	11-30
Bảng 11.4.11 Kiến nghị để cải thiện tác động của dự án	11-32
Bảng 11.4.12 Giá vé đường sắt đô thị dự kiến	11-32
Bảng 11.4.13 Danh sách nội dung về môi trường cần được quan tâm trong kế hoạch phát triển các CTLPT tại Ga Công Viên Văn Thánh (Tháng 5 năm 2014)	11-32
Bảng 11.4.14 Vai trò và trách nhiệm thực hiện EMP.....	11-46
Bảng 11.4.15 Các biện pháp giảm thiểu, Trách nhiệm của các cơ quan liên quan trong Chương trình quản lý môi trường EMP	11-47
Bảng 11.4.16 Kế hoạch quan trắc môi trường (dự thảo).....	11-49
Bảng 11.5.1 Biên bản cuộc họp tham vấn với các bên liên quan tại địa phương lần thứ nhất.....	11-50
Bảng 11.5.2 Biên bản cuộc họp tham vấn với các bên liên quan tại địa phương lần thứ hai..	11-52
Bảng 11.6.1 Đánh giá tác động phát triển CTLPT tại Khu Vực Ga Tân Cảng	11-54
Bảng 11.6.2 Đánh giá tác động phát triển CTLPT tại Khu Vực Ga Thảo Điền	11-55
Bảng 11.6.3 Đánh giá tác động phát triển CTLPT tại Khu Vực Ga An Phú	11-56
Bảng 11.6.4 Đánh giá tác động phát triển CTLPT tại Khu Vực Ga Rạch Chiếc	11-58
Bảng 11.6.5 Đánh giá tác động phát triển CTLPT tại Khu Vực Ga Phước Long.....	11-59
Bảng 11.6.6 Đánh giá tác động phát triển CTLPT tại Khu Vực Ga Bình Thái	11-60
Bảng 11.6.7 Đánh giá tác động phát triển CTLPT tại Khu Vực Ga Thủ Đức.....	11-61
Bảng 11.6.8 Đánh giá tác động phát triển CTLPT tại Khu Vực Ga Khu Công Nghệ Cao	11-62
Bảng 11.6.9 Đánh giá tác động phát triển CTLPT tại Khu Vực Ga Suối Tiên.....	11-64
Bảng 12.1.1 Chi phí dự án theo giá kinh tế và giá tài chính	12-4
Bảng 12.1.2 Tiến độ đầu tư theo Giá Kinh tế.....	12-4
Bảng 12.1.3 Chi phí O&M các CTLPT mỗi năm	12-5
Bảng 12.1.4 Đơn giá theo thời gian (VOT)	12-5
Bảng 12.1.5 Lợi ích kinh tế trong các năm	12-5
Bảng 12.1.6 Dòng tiền chi phí và lợi ích kinh tế.....	12-6
Bảng 12.1.7 Tóm tắt phân tích lợi ích chi phí	12-7
Bảng 12.1.8 Phân tích độ nhạy bằng cách thay đổi lợi ích và chi phí.....	12-7
Bảng 12.2.1 Chi phí thi công	12-9
Bảng 12.2.2 Phí đậu xe theo phương thức giao thông.....	12-10
Bảng 12.2.3 Tổng doanh thu	12-10
Bảng 12.2.4 So sánh Doanh thu và Chi phí O&M	12-10
Bảng 12.3.1 Tổng chi phí kinh tế và tài chính phát triển xe buýt gom khách	12-11
Bảng 12.3.2 Chi phí đầu tư theo hạng mục	12-12
Bảng 12.3.3 Đơn giá VOC theo loại xe (Giá Kinh tế)	12-13

Bảng 12.3.4 Đơn giá TTC theo loại xe năm 2014 (Giá Kinh tế).....	12-13
Bảng 12.3.5 So sánh tổng VOC và TTC trong các trường hợp có và không có dự án trong các năm tiêu chuẩn	12-13
Bảng 12.3.6 Tổng lợi ích trong các năm tiêu chuẩn	12-13
Bảng 12.3.7 Dòng tiền chi phí và lợi ích kinh tế.....	12-15
Bảng 12.3.8 Tóm tắt phân tích lợi ích chi phí	12-15
Bảng 13.3.1 Các cơ chế xây dựng công trình liên phương thức	13-7
Bảng 13.4.1 Tình hình phát triển đô thị tại các khu vực nhà ga	13-8
Bảng 13.5.1 Mật độ dân số giả định tại các Khu vực ga dựa theo Ý tưởng TOD.....	13-27
Bảng 13.5.3 Tác động do phát triển tích hợp theo TOD, 2040.....	13-31
Bảng 14.1.1 Các nội dung cần quy định trong Quy hoạch phân khu	14-1
Bảng 14.1.2 Các nội dung quy định trong hướng dẫn quản lý kiến trúc	14-2
Bảng 14.2.1 Quyền sở hữu công trình xác định trong các quy hoạch đô thị	14-30
Bảng 14.3.1 Biện pháp triển khai phát triển khu vực nhà ga.....	14-36
Bảng 14.3.2 Tính khả thi của cơ chế đề xuất về triển khai LR và UR.....	14-39

TỪ VIẾT TẮT

BRT	Tuyến xe buýt nhanh (Bus Rapid Transit)
CBD	Khu vực trung tâm hành chính và thương mại của một thành phố
CII	Công ty Cổ phần Đầu tư Hạ tầng Kỹ thuật Thành phố Hồ Chí Minh
CP	Gói thầu
DC	Dòng điện một chiều
Sở XD	Sở Xây dựng
Sở GTVT	Sở Giao thông Vận tải
Sở QHKT	Sở Quy hoạch Kiến trúc
Sở KHĐT	Sở Kế hoạch Đầu tư
ĐTM	Đánh giá tác động môi trường
GIS	Hệ thống thông tin địa lý
GMS	Tiểu vùng Sông Mekong mở rộng
TP. HCM	Thành phố Hồ Chí Minh
HIS	Khảo sát phỏng vấn hộ gia đình
HOUTRANS	Quy hoạch Tổng thể và Nghiên cứu khả thi về Giao thông vận tải đô thị Khu vực TP. HCM
QL	Quốc lộ
IEE	Kiểm tra môi trường ban đầu
KCN	Khu Công nghiệp
IRR	Tỉ suất hoàn vốn nội bộ
ITS	Hệ thống Giao thông thông minh
JICA	Cơ quan Hợp tác Quốc tế Nhật Bản
Ban QLĐSĐT	Ban quản lý đường sắt đô thị
LRT	Hệ thống giao thông đường sắt đô thị trên cao
M/P	Quy hoạch tổng thể
Bộ XD	Bộ Xây Dựng
TT QL&ĐH VTHKCC	Trung tâm Quản lý Điều hành Vận tải Hành khách công cộng
Bộ TN&MT	Bộ Tài Nguyên và Môi trường
NJPT	Liên doanh NJPT – Tư vấn thiết kế Dự án Tuyến ĐSĐT số 1 TP. HCM

OD	Điểm đầu - điểm cuối
ODA	Hỗ trợ phát triển chính thức
O&M	Vận hành và bảo dưỡng
QL	Quốc lộ
PPP	Mô hình hợp tác công tư
RAP	Kế hoạch hành động tái định cư
SAMCO	Tổng Công ty Cơ khí Giao thông Vận tải Sài Gòn
SEA	Đánh giá môi trường chiến lược
STEP	Điều kiện đặc biệt cho đối tác kinh tế
STRASYA	Tiêu chuẩn hệ thống đường sắt đô thị Châu Á
TOD	Phát triển dựa vào Giao thông
UCCI	Ban Quản lý Đầu tư xây dựng công trình Giao thông – Đô thị
UMRT	Vận chuyển hành khách khối lượng lớn
VND	Đồng Việt Nam
ĐHQG-TP. HCM	Đại học Quốc gia Thành phố Hồ Chí Minh

Phần 1: Các vấn đề chung

1 GIỚI THIỆU

1.1 Cơ sở, Mục tiêu và Phạm vi Nghiên cứu

1) Cơ sở và Mục tiêu Nghiên cứu

Khu vực đô thị thành phố Hồ Chí Minh đóng vai trò là trung tâm kinh tế-xã hội không chỉ của khu vực miền Nam mà còn của cả nước. Chính từ vai trò quan trọng mang tầm khu vực này đòi hỏi thành phố phải có sự gắn kết hiệu quả giữa hệ thống giao thông vận tải đô thị với hệ thống giao thông vận tải vùng. Sự gắn kết sẽ ngày càng quan trọng hơn nhằm tăng cường mạng lưới giao thông vận tải trong khu vực, giúp thành phố nâng cao sức cạnh tranh trên thị trường quốc tế.

Theo số liệu chính thức của Tổng cục Thống kê, dân số của TP. HCM đã tăng từ 5,3 triệu người năm 2000 lên trên 7,5 triệu người năm 2010 và dự báo sẽ lên tới 13 triệu người vào năm 2020 theo Quy hoạch Tổng thể và Nghiên cứu khả thi về GTVT đô thị Khu vực TP. HCM (HOUTRANS). Cùng với tăng trưởng kinh tế, cơ giới hóa đang phát triển nhanh chóng – trong giai đoạn 1996 – 2011, số lượng xe máy đăng ký của thành phố đã tăng từ 1,1 triệu xe lên 6,5 triệu xe trong khi số lượng xe ô tô tăng từ 96.000 xe lên 427.000 xe (dựa theo số liệu của Cục CSGT Đường bộ và Đường sắt – Bộ Công an). Năm 2009, tỷ phần của Vận tải hành khách công cộng vẫn ở mức khá thấp là 5,4% (theo HOUTRANS) trong khi xe máy và xe ô tô cá nhân chiếm tỷ phần lớn và là nguyên nhân chính gây ra tình trạng ùn tắc giao thông trong thành phố. Theo đó, điều kiện giao thông ngày càng xấu đi. Tốc độ đi lại bình quân ở TP. HCM là 23,8 km/h năm 2002 và dự báo sẽ giảm xuống còn 13,3 km/h năm 2020 (theo HOUTRANS).

Để giải quyết các vấn đề về kinh tế - xã hội này, thành phố đã vay vốn ODA của Nhật Bản để triển khai “Dự án Đường sắt đô thị TP. HCM (đoạn Bến Thành – Suối Tiên (Tuyến ĐSĐT số 1)) trong tháng 3 năm 2007 và tháng 3 năm 2012. Để tối đa hóa hiệu quả của Dự án Đường sắt đô thị, việc nâng cao mức độ dịch vụ và điều kiện chuyển giao liên phương thức nhằm tạo điều kiện thuận lợi hơn cho hành khách sử dụng đường sắt là vô cùng cần thiết. Vì vậy, để phục vụ thuận tiện, an toàn và thu hút các hành khách đường sắt, cần xây dựng các công trình vận tải liên phương thức như quảng trường ga, trạm dừng xe buýt, cầu vượt bộ hành, bãi đậu xe hơi/xe máy và phát triển mạng lưới xe buýt gom khách. Nghiên cứu này được thực hiện như là Hỗ trợ đặc biệt Thực hiện Dự án (SAPI) cho tuyến đường sắt đô thị số 1 của TP. HCM nhằm tăng cường hiệu quả của dự án.

Mục tiêu của Nghiên cứu gồm:

- i) Nghiên cứu kế hoạch thực hiện phát triển mạng lưới xe buýt gom khách dọc theo Tuyến 1 TP. HCM;

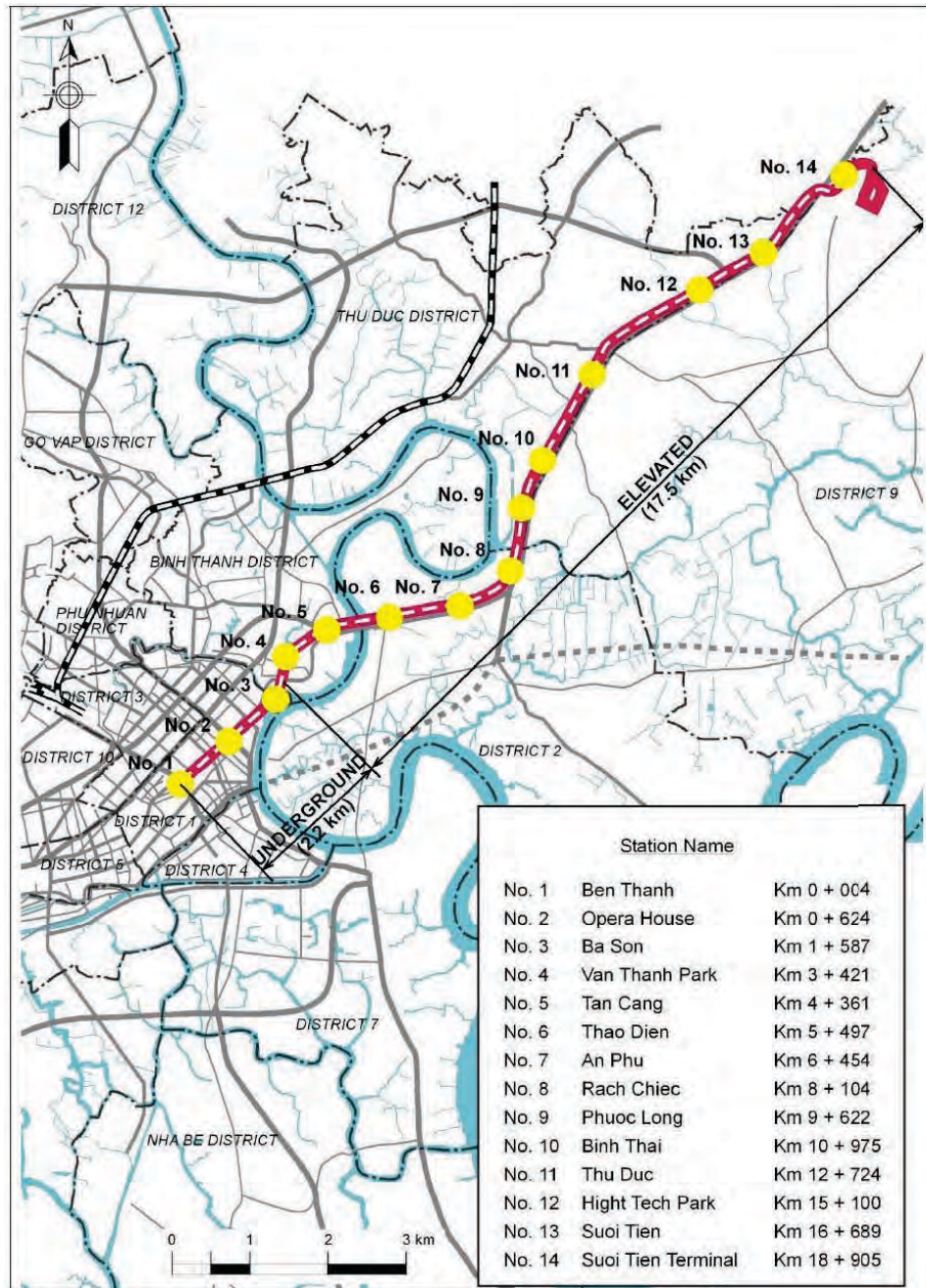
ii) Tiến hành nghiên cứu khả thi và thiết kế cơ sở cho các công trình liên phương thức tại các khu vực ga của Tuyến ĐSĐT số 1 TP. HCM; và

iii) Đề xuất các chính sách và các quy định phát triển đô thị khu vực ga.

Nghiên cứu nhằm thúc đẩy vận tải liên phương thức và phát triển dựa vào giao thông (TOD) thông qua việc cải thiện khả năng tiếp cận và tạo giá trị gia tăng cho các ga của tuyến ĐSĐT số 1 TP. HCM.

2) Khu vực và Phạm vi Nghiên cứu

Khu vực Nghiên cứu là khu vực dọc tuyến ĐSĐT số 1 (Đoạn Bến Thành – Suối Tiên) như tổng hợp trong Hình 1.1.1.



Nguồn: Đoàn Nghiên cứu

Hình 1.1.1 - Khu vực Nghiên cứu

1.2 Phạm vi Công việc và Phương pháp Nghiên cứu

1) Kế hoạch Nghiên cứu và Phạm vi Công việc

Hình 1.2.1 cho thấy Nghiên cứu này sẽ được thực hiện trong ba giai đoạn:

- i) Giai đoạn 1 (Tháng 8 năm 2013 – Tháng 1 năm 2014): Xây dựng các phương án về mạng lưới xe buýt gom khách và thiết kế ý tưởng cho từng nhà ga căn cứ vào

kết quả rà soát các nghiên cứu, khảo sát hiện có và đánh giá dự báo nhu cầu giao thông.

- Huy động nguồn lực và thảo luận về Báo cáo Khởi đầu
 - Phân tích hiện trạng và các nghiên cứu hiện có
 - Rà soát Quy hoạch tổng thể phát triển đô thị
 - Dự báo nhu cầu vận tải
 - Xem xét các phương án mạng lưới xe buýt gom khách
 - Xem xét thiết kế ý tưởng về phát triển khu vực nhà ga và lập các phương án quy hoạch công trình liên phương thức để cải thiện điều kiện tiếp cận
 - Đánh giá chung về các phương án
 - Lập và thảo luận về Báo cáo Giữa kỳ
- ii) Giai đoạn 2 (Tháng 1 – Tháng 5 năm 2014): Lập quy hoạch phát triển cho các khu vực đã có quy hoạch nhà ga kết hợp với điều kiện dự án và chương trình thực hiện phù hợp.
- Đề xuất mạng lưới tuyến xe buýt gom khách
 - Đề xuất kế hoạch thực hiện phát triển công trình liên phương thức
 - Xác định phạm vi ảnh hưởng của Tuyến ĐSĐT số 1 TP. HCM
 - Xem xét cơ chế thực hiện và cơ chế khai thác và quản lý
 - Nghiên cứu về môi trường và xã hội
 - Gợi ý điều chỉnh quy hoạch tổng thể phát triển đô thị căn cứ vào kết quả nghiên cứu
 - Đề xuất cơ chế/quy định mới về phát triển khu vực nhà ga
 - Xác định các vấn đề khác
 - Lập và thảo luận về Dự thảo Báo cáo Cuối kỳ
- iii) Giai đoạn 3 (Tháng 6 năm 2014): Hoàn tất Nghiên cứu SAPI.
- Nộp Báo cáo Cuối kỳ

Năm	Tháng	Giai đoạn	Nội dung			Báo cáo			
			Dự báo nhu cầu vận tải / Đánh giá	Phát triển mạng lưới xe buýt gom khách	Thiết kế ý tưởng khu vực nhà ga				
					Phát triển CT liên phương thức	Phát triển khu vực ga			
2014	8	Giai đoạn 1	1. Huy động nguồn lực và Thảo luận về Báo cáo Khởi đầu					◀ BCKD (Anh, Việt)	
	9		2. Phân tích hiện trạng và các nghiên cứu có được						
			2.1 Rà soát các nghiên cứu, số liệu	2.2 Rà soát quy hoạch phát triển đô thị (khẳng định được sự cần thiết phải phát triển khu vực nhà ga và xây dựng mạng lưới xe buýt gom khách)					
	10		4. Dự báo nhu cầu vận tải	3. Xem xét các ví dụ về cải thiện tiếp cận nhà ga ở các nước khác					
			4.1 Xác định khu vực ảnh hưởng của ga	5. Xem xét mạng lưới xe buýt gom khách	6. Xem xét thiết kế ý tưởng về phát triển khu vực nhà ga và lập các phương án quy hoạch công trình liên phương thức để cải thiện điều kiện tiếp cận				
11	4.2 Khảo sát giao thông	5.1 Khảo sát về tình hình khai thác và sử dụng xe buýt trong khu vực nghiên cứu	6.1 Rà soát quy hoạch phát triển quanh nhà ga và Khảo sát về quyền sử dụng đất và sở hữu công trình						
	4.3 Phương pháp dự báo nhu cầu	5.2 Khảo sát về Tình hình phát triển đô thị và Phân bố công trình công cộng trong khu vực nghiên cứu	6.2 Điều tra phỏng vấn người dân trên hành lang Tuyến 1						
12			5.3 Lập các phương án mạng lưới xe buýt gom khách và Xem xét khả năng sinh lợi từ khai thác xe buýt	6.3 Xây dựng các phương án về công trình công cộng quanh nhà ga	6.4 Lập thiết kế ý tưởng để phát triển khu vực ga				
			7. Đánh giá chung về các phương án					◀ BCGK (Anh, Việt, Nhật)	
2014	1	Giai đoạn 2	8. Chuẩn bị và Thảo luận về Báo cáo Giữa kỳ						
	2		9. Đề xuất tuyến xe buýt gom khách	10. Đề xuất Kế hoạch thực hiện Phát triển công trình công cộng tại các khu vực ga		14. Gợi ý điều chỉnh Quy hoạch tổng thể phát triển đô thị dựa trên kết quả của Nghiên cứu này			
			9.1 Kế hoạch khai thác xe buýt gom khách và Đề xuất cơ chế vé	10.1 Dự toán và xem xét chia sẻ chi phí	10.2 Kiểm tra Kế hoạch thực hiện	10.3 Kiểm tra Dịch vụ Tư vấn cần thiết cho việc thực hiện dự án			
	3		11. Xác nhận hiệu quả của Dự án Tuyến 1 TP HCM (Lập các chỉ số khai thác/hiệu quả và ước tính IRR).	9.2 Đề xuất cơ quan khai thác xe buýt và hệ thống thể chế	12. Kiểm tra Hệ thống thực hiện và Hệ thống quản lý và khai thác (O&M)				
			9.3 Đề xuất Dự án hỗ trợ	13. Nghiên cứu môi trường/xã hội (Lập Báo cáo dự thảo EIA/RAP)	15. Đề xuất hệ thống/quy định mới về phát triển trung tâm nhà ga				
4		16. Xác định các vấn đề							
17. Chuẩn bị và Thảo luận về Báo cáo Dự thảo Cuối cùng						◀ DTBCKK (Anh, Việt, Nhật)			
5	Giai đoạn 3	18. Hoàn thành nghiên cứu (Nộp Báo cáo cuối kỳ)					◀ BCKK (Anh, Việt, Nhật)		

Nguồn: Đoàn Nghiên cứu

Hình 1.2.1 - Sơ đồ tổng quan các giai đoạn

2) Phương pháp Nghiên cứu

a) Khu vực ảnh hưởng của nhà ga và các hợp phần quy hoạch trong khu vực

Tuyến ĐSĐT Số 1 TP. HCM là dự án phát triển đường sắt đô thị đầu tiên tại TP. HCM. Đây là một dự án có ảnh hưởng lớn đến kinh tế xã hội và sử dụng đất dọc theo hành lang Tuyến 1. Để thúc đẩy việc phát triển đô thị kết hợp với Tuyến ĐSĐT Số 1 TP. HCM và quản lý hiệu quả quá trình quy hoạch, việc xác định rõ các khu vực ảnh hưởng của Tuyến 1 có một vai trò đặc biệt quan trọng. Dựa trên mục đích và phạm vi của các hoạt động hoặc các dự án có liên quan, khu vực ảnh hưởng của nhà ga Tuyến 1 có thể được xác định như sau:

- A) **Khu vực ảnh hưởng (1): Đối với nhà ga/bến bãi** Ga đường sắt không chỉ là một phần của công trình giao thông vận tải mà còn là một công trình đa chức năng phục vụ các nhu cầu đa dạng về kinh tế, thương mại và các dịch vụ công cộng. Do đó, khu vực này có một tiềm năng lớn để đáp ứng các chức năng đô thị khác nhau dựa vào vị trí chiến lược và các hoạt động kinh tế - xã hội do hành khách đường sắt mang lại. Thiết kế cơ sở của các công trình liên phương thức trong các khu vực ga sẽ được thực hiện trong nghiên cứu này.
- B) **Khu vực ảnh hưởng (2): Đối với khu vực xung quanh ga/ bến bãi** Khi đường sắt được sử dụng hàng ngày, khu vực ảnh hưởng của ga có thể được xem là khu vực có nằm trong phạm vi đi bộ, tức là sẽ nằm trong khoảng bán kính từ 500 -1.000m của nhà ga. Một vấn đề quan trọng cần được nghiên cứu là tạo điều kiện bộ thuận lợi tới các công trình kinh doanh, thương mại, cộng đồng. Ngoài ra, cần nghiên cứu một số vấn đề quan trọng khác bao gồm phát triển các công trình liên phương thức, các công trình dịch vụ giao thông trung chuyển, cải thiện điều kiện đô thị để tạo điều kiện cho người đi bộ, cách thức phát triển và vai trò của các cơ quan nhà nước trong giai đoạn quy hoạch và phát triển. Thiết kế ý tưởng về phát triển đô thị và kế hoạch thực hiện phát triển dịch vụ xe buýt gom khách trong khu vực sẽ được xây dựng trong nghiên cứu này.
- C) **Khu vực ảnh hưởng (3): Đối với khu vực đô thị/hành lang** Khu vực ảnh hưởng của dự án ở khu vực đô thị trải dài trên địa phận của TP. HCM và TP. Biên Hòa, tỉnh Đồng Nai. Vai trò của mỗi hệ thống giao thông đô thị cần phải được làm rõ nhằm quản lý sự phát triển đô thị và cần có sự phối hợp với các dự án liên quan. Khu vực ảnh hưởng của dự án ở khu vực hành lang là các khu vực dọc theo Tuyến ĐSĐT số 1 TP. HCM sẽ chịu ảnh hưởng trực tiếp: Quận 1, Quận 2, Quận 9, Quận Bình Thạnh, Quận Thủ Đức, Huyện Dĩ An, và Biên Hòa. Việc cung cấp các dịch vụ xe buýt gom

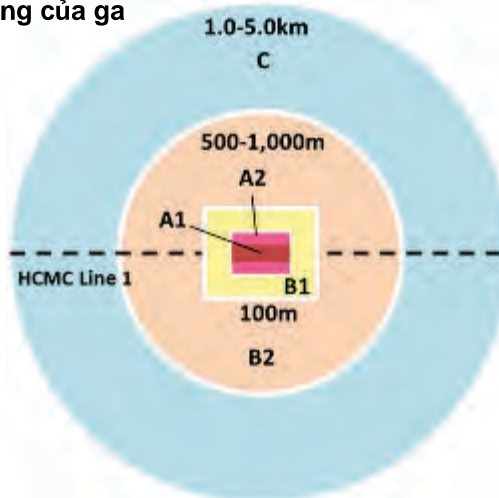
khách và các biện pháp để khuyến khích sử dụng giao thông công cộng rất quan trọng. Kế hoạch thực hiện phát triển dịch vụ xe buýt gom khách trong khu vực này sẽ được xây dựng trong nghiên cứu này.

Khu vực ảnh hưởng của ga dọc theo Tuyến ĐSĐT Số 1 TP. HCM sẽ được xác định trong Nghiên cứu này. Định nghĩa khu vực ảnh hưởng của ga được tóm tắt trong Bảng 1.2.1.

Bảng 1.2.1 - Định nghĩa khu vực ảnh hưởng của ga

Khu vực ảnh hưởng		Hợp phần quy hoạch	Phạm vi công việc trong Nghiên cứu này
A. Khu vực ảnh hưởng (1)	A1 Khu vực thuộc quản lý của nhà Ga ĐSĐT	<ul style="list-style-type: none"> · Các công trình ga · Không gian ngầm · Lối vào/ra, bao gồm các điểm tiếp cận/ kết nối trực tiếp 	<ul style="list-style-type: none"> · Thiết kế cơ sở của các CTLPT tại mỗi ga
	A2 Khu vực trực tiếp liền kề với Ga ĐSĐT	<ul style="list-style-type: none"> · Các CTLPT như quảng trường ga, bãi xe buýt, bãi taxi, bãi đậu xe... 	
B. Khu vực ảnh hưởng (2)	B1 Khu vực trực tiếp xung quanh A2 hoặc khu vực trong vòng bán kính 100 m của ga ĐSĐT	<ul style="list-style-type: none"> · Các công trình kinh doanh, thương mại, cộng đồng khác nhau · Cơ sở hạ tầng hỗ trợ · Các công trình và các dịch vụ giao thông trung chuyển 	<ul style="list-style-type: none"> · Quy hoạch mạng lưới xe buýt gom khách · Thiết kế ý tưởng về phát triển đô thị
	B2 Khu vực trong phạm vi bán kính 500-1.000 m của ga ĐSĐT hoặc trong khoảng cách có thể đi bộ được.		
C. Khu vực ảnh hưởng (3)	Khu vực có thể kết nối với ga thông qua các dịch vụ trung chuyển	<ul style="list-style-type: none"> · Các công trình và các dịch vụ giao thông trung chuyển 	<ul style="list-style-type: none"> · Quy hoạch mạng lưới xe buýt gom khách

Hình ảnh khu vực ảnh hưởng của ga



Nguồn: Đoàn Nghiên cứu

b) Vai trò và Chức năng của Công trình Liên phương thức

Báo cáo cuối kỳ

Một trong những lợi thế quan trọng nhất của phương tiện giao thông cá nhân là cho phép di chuyển từ điểm đầu tới điểm đích cuối. Vì vậy, để thực hiện việc chuyển đổi phương thức từ phương tiện giao thông cá nhân sang phương tiện giao thông công cộng, việc giảm thiểu tổn thất do chuyển đổi liên phương thức có một vai trò rất quan trọng. Tổn thất do chuyển đổi liên phương thức được phân thành 4 loại như sau:

- 1) Tổn thất thể chất: khoảng cách theo chiều ngang và dọc để chuyển đổi phương thức;
- 2) Tổn thất tâm lý: trở ngại tâm lý do những khó khăn trong việc tìm kiếm thông tin về phương thức kế tiếp;
- 3) Tổn thất tiền bạc: phiền phức khi phải chi trả mỗi lần chuyển giao và phải chi trả tổn kém do vé vào cửa;
- 4) Tổn thất thời gian: thời gian chờ đợi phương thức kế tiếp.

Bảng 1.2.2 trình bày về khoảng cách hành khách sẵn sàng đi bộ tại các quốc gia khác. Khoảng cách này tùy thuộc vào đặc tính của mỗi địa phương nhưng không được quá 500m. Do đó, khoảng cách giữa các điểm trung chuyển liên phương thức nên nhỏ hơn 500m tính theo chiều ngang

Ở nước ngoài, có nhiều biện pháp hỗ trợ chuyển đổi liên phương thức nhằm giảm thiểu tổn thất và tăng cường mạng lưới giao thông công cộng.

Bảng 1.2.2 - Khoảng cách sẵn sàng đi bộ hay thời gian sẵn sàng chờ đợi

Hạng mục		Khoảng cách/thời gian sẵn sàng đi bộ/chờ đợi	Nguồn
Các thành phố Châu Âu	Đường bình thường	400m	Viện Công nghệ Thụy Điển
	Khí hậu mưa và lạnh	200m	
	Đường thông thoáng	Tăng 30% đến 50%	
	Đường tắc nghẽn	150m	Viện Nghiên cứu Giao thông vận tải và Đường bộ Anh
Tokyo		300m	Viện Nghiên cứu Kinh tế giao thông vận tải, Nhật Bản
Các thành phố Đông Nam Á (giữa mùa hè)		100m đến 200m	
Khoảng cách giữa các trạm dừng xe buýt và các bãi đỗ xe hơi		200m	Nghiên cứu tại Mỹ và Châu Âu
Khoảng cách đi bộ trung bình của người lớn tuổi		100m	Đường sắt Quốc gia Nhật Bản

Nguồn: Đoàn Nghiên cứu

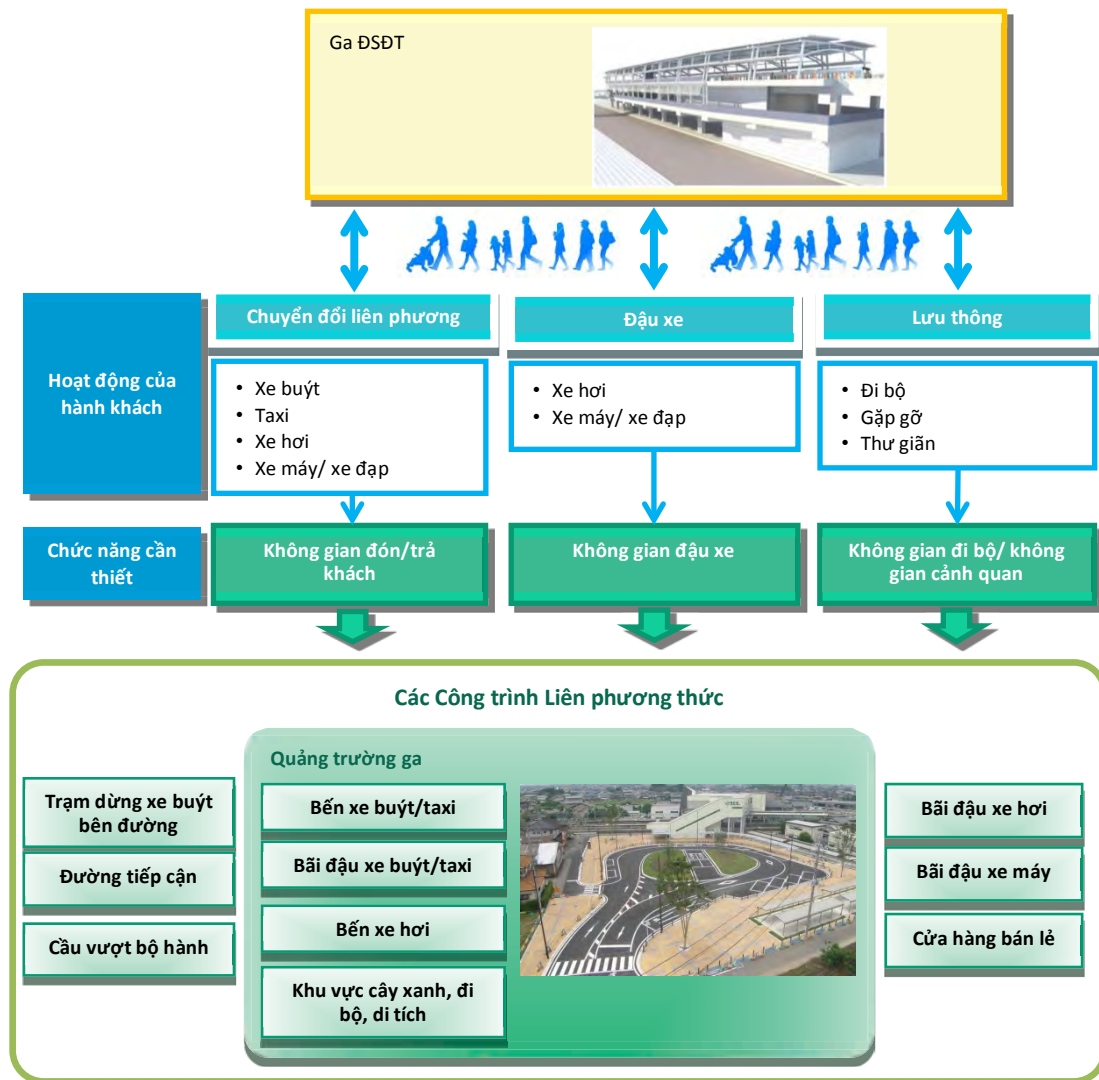
Các công trình liên phương thức có vai trò đảm bảo thuận tiện, an toàn và thoải mái cho các hoạt động của hành khách đường sắt tại các khu vực xung quanh nhà ga. Đây cũng là một chiến lược để khuyến khích người dân sử dụng đường sắt. Các hoạt động này bao gồm 3 hoạt động chính: 1) chuyển đổi phương thức giữa đường sắt và các phương thức vận tải khác, 2) đậu xe hơi, xe máy và xe đạp và 3) lưu thông đi bộ, gặp gỡ và thư giãn. Các hoạt động này được trình bày chi tiết như sau:

a) Chuyển đổi phương thức: Trong việc xây dựng hệ thống giao thông công cộng đô thị tại TP. HCM, việc kết nối ga ĐSĐT với mạng lưới dịch vụ xe buýt là một trong những chiến lược quan trọng nhất. Để thực hiện được điều này cần phải đảm bảo sự tiện lợi và an toàn cho hàng chục ngàn hành khách mỗi ngày. Vì vậy, việc xây dựng các công trình liên phương thức như trạm dừng xe buýt và quảng trường ga cùng với bến xe buýt bên cạnh các ga là điều cần thiết. Tương tự như vậy, việc chuyển giao từ hoặc sang các phương tiện cá nhân và xe taxi phải được thực hiện tốt để hạn chế tình trạng ùn tắc giao thông và tai nạn giao thông trong các khu vực xung quanh. Các điểm đón trả khách và bãi đậu xe phải được xây dựng gần với ga. Đường tiếp cận và cầu bộ hành phải đảm bảo được sự thông suốt và tiếp cận an toàn tới mỗi công trình. Như vậy, các công trình liên phương thức có vai trò vô cùng quan trọng trong tạo ra các không gian phù hợp để chuyển đổi liên phương thức giữa đường sắt và các phương thức giao thông khác.

b) Bãi đậu xe: Việc sử dụng các phương tiện cá nhân để tiếp cận ga đường sắt làm phát sinh nhu cầu gửi xe tại các khu vực xung quanh ga. Vì thế để hạn chế tình trạng ùn tắc giao thông và tai nạn giao thông gây ra do đậu xe trên lề đường, cần xây dựng các bãi đậu xe phù hợp ở gần khu vực nhà ga. Để khuyến khích sử dụng ĐSĐT, các bãi đậu xe nên được xây dựng ở các vị trí gần nhà ga để khuyến khích người dân gửi xe và sử dụng giao thông công cộng, góp phần tăng lượng hành khách sử dụng đường sắt và theo đó giảm tải về mặt môi trường.

c) Lưu thông: Trong khu vực nhà ga, các hành khách đường sắt tạo ra các hoạt động lưu thông như đi bộ, chờ đợi và gặp gỡ. Do đó việc cung cấp sự tiện lợi và tiện nghi cho các hoạt động này cũng rất cần thiết trong việc khuyến khích sử dụng đường sắt. Đặc biệt là phải có hành lang thông thoáng và không gian mở để thuận tiện cho việc đi bộ, cũng như không gian xanh, tượng đài và đèn chiếu tại quảng trường ga sẽ tạo nên một cảnh quan dễ chịu và tiện nghi cho hành khách. Ngoài ra, các cửa hàng bán lẻ như siêu thị, ki-ốt và quán cà phê cũng góp phần tăng sự tiện lợi cho hành khách đường sắt.

Sơ đồ trong Hình 1.2.2 trình bày về vai trò và chức năng của các công trình liên phương thức.



Nguồn: Đoàn Nghiên cứu

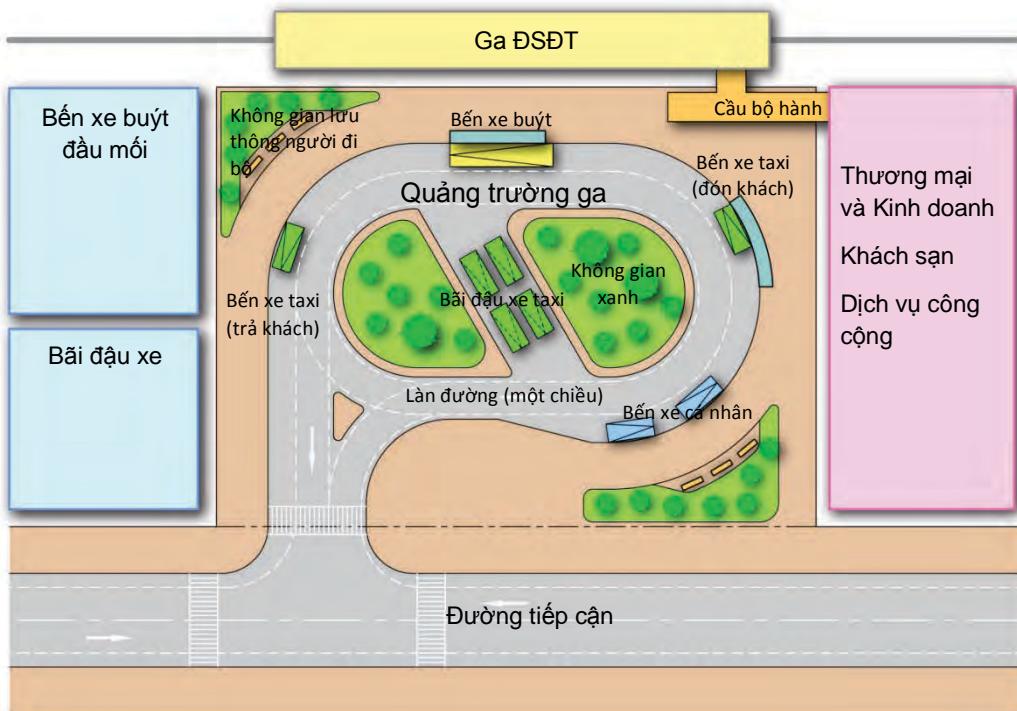
Hình 1.2.2 - Vai trò và Chức năng của Công trình Liên phương thức

Các công trình liên phương thức bao gồm các công trình giao thông như quảng trường ga, trạm dừng xe buýt, cầu đi bộ, đường tiếp cận, bãi đậu xe hơi, bãi đậu xe máy, và các công trình dịch vụ khác như không gian mở, không gian xanh và các cửa hàng bán lẻ như đã đề cập trong phần trước. Trong số đó, quảng trường ga là công trình trung tâm đa chức năng vừa là quảng trường giao thông vừa là không gian mở công cộng. Các hợp phần của quảng trường ga gồm 1) làn đường (một chiều), 2) bến xe buýt và bãi đậu xe buýt, 3) bến xe taxi và bãi đậu taxi, 4) bến xe cá nhân, 5) cầu bộ hành, 6) không gian lưu thông người đi bộ và 7) không gian xanh như thể hiện trong Hình 1.2.3 dưới đây.

Trong quy hoạch quảng trường ga, mỗi hợp phần được bố trí dựa trên sự kết nối, khả năng tiếp cận, hiệu quả và an toàn. Công suất khai thác của các hợp phần giao thông như bến xe buýt, bến taxi và bãi đậu taxi được ước tính dựa trên nhu cầu và tỷ phần phương thức của đường sắt trong tương lai. Với chức năng là một quảng trường giao thông,

quảng trường ga cần đảm bảo khả năng tiếp cận của người sử dụng giữa cổng ga và các bến trung chuyển, giảm ùn tắc giao thông và tai nạn giao thông.

Ngoài ra, với chức năng là một không gian mở công cộng, quảng trường ga cũng cần đảm bảo sự tiện nghi và tiện lợi cho hành khách đường sắt và người đi bộ thông qua các không gian xanh, các cột mốc và đèn chiếu sáng.



Nguồn: Đoàn Nghiên cứu

Hình 1.2.3 – Bố trí cơ bản quảng trường ga

c) Quy hoạch mạng lưới xe buýt gom khách

Đối với các ga ở khu vực ngoại thành, một trong những vấn đề chính cần nghiên cứu là cách thức nâng cao mức độ dịch vụ xe buýt thông qua việc cung cấp tuyến xe buýt hiệu quả và các trạm dừng xe buýt với tần suất và giờ xe chạy chính xác hơn để thu hút nhiều hơn lượng hành khách cho tuyến đường sắt đô thị.

Các phương án sau đây sẽ được xem xét trong quá trình quy hoạch mạng lưới xe buýt gom khách:

- i. **Tái định tuyến (hoặc điều chỉnh) mạng lưới xe buýt hiện hữu dọc Tuyến 1 TP. HCM:** Mạng lưới xe buýt hiện hữu dọc Tuyến 1 TP. HCM hoạt động chính trên Quốc lộ 1 và các tuyến buýt này sẽ cạnh tranh với Tuyến 1 khi nó đi vào hoạt động. Điều này dẫn đến mối lo ngại về việc giảm lượng hành khách xe buýt và giảm lợi nhuận của hoạt động xe buýt. Vì vậy, việc quy hoạch mạng lưới xe buýt gom khách trong

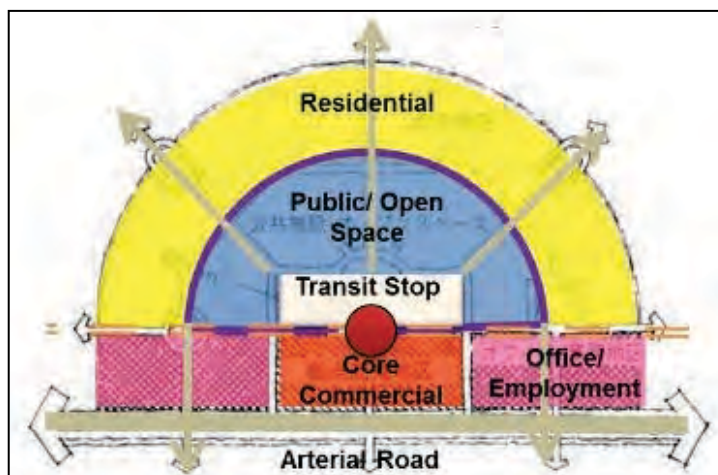
nghiên cứu này sẽ bao gồm cả việc điều chỉnh mạng lưới xe buýt hiện hữu dọc theo Tuyến ĐSĐT Số 1 TP. HCM.

- ii. **Phạm vi dịch vụ xe buýt:** Các dịch vụ xe buýt gom khách không chỉ hữu ích cho việc tiếp cận nhà ga mà còn phục vụ cho các chuyến đi với khoảng cách ngắn trong khu vực xung quanh ga. Vì vậy, dịch vụ xe buýt nên phục vụ cả trường học, bệnh viện và siêu thị, nhằm mục đích tăng lượng người sử dụng xe buýt và lợi nhuận để duy trì hoạt động xe buýt.
- iii. **Dịch vụ xe đưa rước:** Các khu công nghệ cao và các trường đại học nằm dọc hành lang Tuyến 1 ĐSĐT số 1 TP. HCM dẫn đến nhu cầu giao thông dự kiến giữa các khu vực này và các ga ĐSĐT cũng tăng lên. Do đó, việc cung cấp các dịch vụ xe đưa rước trong khu vực này có thể là cần thiết.
- iv. **Đơn vị vận hành xe buýt, giá vé và hệ thống thu soát vé:** Có nhiều phương án khác nhau về đơn vị vận hành xe buýt gom khách như BQLĐSĐT, đơn vị khai thác xe buýt hiện hữu, nhà đầu tư phát triển hay các doanh nghiệp mới.

d) Các biện pháp và định hướng phát triển khu vực nhà ga

Để sử dụng hiệu quả giao thông công cộng nhằm giải quyết các vấn đề giao thông đô thị, không những cần cải thiện hệ thống đường sắt mà còn cần đảm bảo khu vực đất xung quanh được sử dụng một cách hiệu quả để khuyến khích sử dụng hệ thống đường sắt đô thị. Việc dụng đất và cơ sở hạ tầng giao thông cần cần được nghiên cứu tích hợp dưới một khái niệm "Phát triển dựa vào giao thông (TOD)", và việc thúc đẩy sử dụng đất thương mại mật độ cao quanh các ga ĐSĐT (khoảng 500-600 m đến/từ nhà ga) sẽ có lợi cho tổng thể nền kinh tế đô thị và các hoạt động kinh doanh của hệ thống đường sắt đô thị.

Các khu vực hành lang được phục vụ bởi hệ thống đường sắt đô thị sẽ có tiềm năng lớn để phát triển đô thị như nhà ở, các công trình công nghiệp và thương mại, do đó mang lại tác động đáng kể về cấu trúc đô thị. Khu vực dọc theo Tuyến 1 có nhiều cơ hội để phát triển ngoại thành với các khu nhà ở mới, các trung tâm mua sắm và các khu công nghiệp. Khái niệm Phát triển dựa vào giao thông TOD được thể hiện như trong Hình 1.2.4.



Nguồn: Đoàn Nghiên cứu

Hình 1.2.4 - Khái niệm TOD

1.3 Tham vấn với các bên liên quan

Trong quá trình thực hiện Nghiên cứu, Đoàn nghiên cứu JICA đã phối hợp với các cơ quan liên quan trực thuộc Ủy ban nhân dân thành phố Hồ Chí Minh (UBND TP. HCM) như Ban Quản lý Đường sắt đô thị (BQLĐSDT), Sở Giao thông vận tải (Sở GTVT), Trung tâm QL&ĐH VTHKCC [trực thuộc Sở GTVT], Sở Kế hoạch và Đầu tư (Sở KHĐT) và Sở Quy hoạch Kiến trúc (Sở QHKT). BQLĐSDT là đối tác chính của Nghiên cứu, và Nhóm Công tác do UBND TP. HCM thành lập bao gồm các thành viên đến từ BQLĐSDT, Sở GTVT, Sở KHĐT và Sở QHKT. Để xác định các vấn đề và đưa ra các đề xuất thích hợp, Đoàn Nghiên cứu đã có các cuộc họp với Nhóm Công tác và các cuộc thảo luận với các cơ quan có liên quan (xem Bảng 1.3.1 và 1.3.2).

Bảng 1.3.1 - Hợp Nhóm Công tác

Tên cuộc họp	Cơ quan tham dự	Nội dung chính	Thời gian
Họp Khởi động dự án (Hợp Nhóm Công tác Lần 1)	BQLĐSDT, Sở GTVT, Sở KHĐT, Sở QHKT, TTQL&ĐHVTHKCC, Đoàn Nghiên cứu JICA, NJPT	Thảo luận về Báo cáo Khởi đầu	Ngày 29 tháng 8 năm 2013
Hợp Nhóm Công tác Lần 2	BQLĐSDT, Sở KHĐT, TTQL&ĐHVTHKCC, Đoàn Nghiên cứu JICA	Kế hoạch và Chương trình công tác chi tiết: 1. Dự báo/ Khảo sát nhu cầu giao thông và Quy hoạch mạng lưới xe buýt gom khách 2. Phát triển CT liên phương thức 3. Phát triển khu vực ga	Ngày 4 tháng 9 năm 2013
Hợp Nhóm Công tác Lần 3	BQLĐSDT, Sở KHĐT, TTQL&ĐHVTHKCC, Đoàn Nghiên cứu JICA	Báo cáo tiến độ các công tác nghiên cứu: 1. Dự báo/ Khảo sát nhu cầu giao thông và Quy hoạch mạng lưới xe buýt gom khách 2. Phát triển CT liên phương thức 3. Phát triển khu vực ga 4. Đánh giá về môi trường/ xã hội	Ngày 3 tháng 10 năm 2013
Hợp Nhóm Công tác Lần 4	BQLĐSDT, Sở KHĐT, TTQL&ĐHVTHKCC, Đoàn Nghiên cứu JICA	Báo cáo tiến độ các công tác nghiên cứu: 1. Dự báo/ Khảo sát nhu cầu giao thông và Quy hoạch mạng lưới xe buýt gom khách 2. Phát triển CT liên phương thức	Ngày 24 tháng 10 năm 2013
Hợp Nhóm Công tác Lần 5	BQLĐSDT, Sở KHĐT, Sở QHKT, TTQL&ĐHVTHKCC, Đoàn Nghiên cứu JICA	Báo cáo tiến độ các công tác nghiên cứu: 1. Quy hoạch sơ bộ Khu vực Quận 2 2. Quy hoạch sơ bộ Khu vực Quận Thủ	Ngày 7 tháng 11 năm 2013

HỖ TRỢ ĐẶC BIỆT THỰC HIỆN DỰ ÁN (SAPI)
 CHO DỰ ÁN ĐƯỜNG SẮT ĐÔ THỊ TP. HỒ CHÍ MINH (ĐOẠN BẾN THÀNH – SUỐI TIÊN (TUYẾN 1))

Báo cáo cuối kỳ

Tên cuộc họp	Cơ quan tham dự	Nội dung chính	Thời gian
		Đức và Quận 9 3. Quy hoạch sơ bộ Khu đại học và Khu CN cao 4. Thảo luận các vấn đề cụ thể	
Họp Nhóm Công Tác Lần 6	BQLĐSDT, TTQL&ĐHVTHKCC, Đoàn Nghiên cứu JICA	Báo cáo tiến độ các công tác nghiên cứu: 1. Quy hoạch sơ bộ về mạng lưới xe buýt gom khách và phát triển CT liên phương thức 2. Quy hoạch và phát triển đô thị (Khung KT-XH và Phát triển dựa vào giao thông) 3. Xác nhận các tác động môi trường/xã hội tại từng quảng trường ga	Ngày 3 tháng 12 năm 2013
Họp Nhóm Công tác Lần 7	BQLĐSDT, Sở KHĐT, Sở QHKT, TTQL&ĐHVTHKCC, Đoàn Nghiên cứu JICA	Báo cáo tiến độ các công tác nghiên cứu: 1. Các biện pháp (giải pháp kỹ thuật) để nâng cao khả năng tiếp cận nhà ga 2. Quy hoạch mạng lưới xe buýt dọc theo hành lang Tuyến 1 TP. HCM	Ngày 19 tháng 12 năm 2013
Họp Nhóm Công tác Lần 8	BQLĐSDT, Sở KHĐT, Sở QHKT, TTQL&ĐHVTHKCC, Đoàn Nghiên cứu JICA	Báo cáo tiến độ các công tác nghiên cứu 1. Dự toán chi phí sơ bộ/ Quảng trường ga ưu tiên phát triển 2. Các biện pháp (giải pháp kỹ thuật) để cải thiện khả năng tiếp cận với Nhà ga (cầu vượt)	Ngày 9 tháng 1 năm 2014
Họp Báo cáo Giữa kỳ	BQLĐSDT, Sở GTVT, TTQL&ĐHVTHKCC, Sở KHĐT, Sở QHKT, JICA, Đoàn Nghiên cứu JICA	Thảo luận về Báo cáo Giữa kỳ	Ngày 19 tháng 2 năm 2014
Họp Nhóm Công tác Lần 9	BQLĐSDT, Sở KHĐT, TTQL&ĐHVTHKCC, Đoàn Nghiên cứu JICA	Báo cáo tiến độ các công tác nghiên cứu: 1. Thủ tục cần thiết và kế hoạch thực hiện Nghiên cứu khả thi về Phát triển Công trình LPT. 2. Quy trình phê duyệt thiết kế ý tưởng đề xuất về phát triển khu vực ga 3. Các tuyến buýt gom khách cho ĐSDT và điều chỉnh các tuyến buýt thường	Ngày 6 tháng 3 năm 2014
Họp Nhóm Công tác Lần thứ 10	BQLĐSDT, TTQL&ĐHVTHKCC, Đoàn Nghiên cứu JICA	Báo cáo tiến độ các công tác nghiên cứu: 1. Thảo luận về kế hoạch thực hiện Phát triển công trình liên phương thức và trách nhiệm Phát triển, vận hành & bảo dưỡng các CTLPT. 2. Báo cáo kết quả các buổi họp làm việc với TTQL&ĐHVTHKCC, Gói thầu 2...	Ngày 20 tháng 3 năm 2014
Họp Nhóm Công tác Lần thứ 11	BQLĐSDT, Sở KHĐT, TTQL&ĐHVTHKCC, Đoàn Nghiên cứu JICA	Báo cáo tiến độ các công tác nghiên cứu: 1. Thảo luận các phương án về Kế hoạch thực hiện Phát triển các công trình liên phương thức 2. Điều chỉnh quy hoạch xe buýt gom khách và Kế hoạch khai thác	Ngày 3 tháng 4 năm 2014
Họp Nhóm Công tác Lần thứ 12	BQLĐSDT, Sở GTVT, Sở KHĐT, TTQL&ĐHVTHKCC, REFICO, Đoàn Nghiên cứu JICA	1. Xây dựng thể chế các tuyến xe buýt gom khách cho Tuyến ĐSDT số 1, mức độ dịch vụ và chi phí 2. Báo cáo tiến độ liên quan đến Phát triển công trình liên phương thức	Ngày 24 tháng 4 năm 2014
Họp Nhóm Công tác Lần thứ 13	BQLĐSDT, Sở GTVT, Sở KHĐT, Sở QHKT, TTQL&ĐHVTHKCC, Đoàn Nghiên cứu JICA	1. Báo cáo tiến độ Phát triển Công trình liên phương thức và Đánh giá tác động môi trường và xã hội 2. Tiến độ tổng thể của Nghiên cứu SAPI bao gồm nội dung chương trình tham quan khảo sát tại Nhật Bản	Ngày 15 tháng 5 năm 2014

Tính đến hết tháng 5 năm 2014

Nguồn: Đoàn Nghiên cứu

Bảng 1.3.2 - Hợp tham vấn với các cơ quan liên quan

Cơ quan	Người liên hệ	Nội dung chính	Thời gian
Sở GTVT	Ông Dương Hồng Thanh – Phó Giám đốc	<ul style="list-style-type: none"> Cơ chế hợp tác thực hiện Nghiên cứu SAPI 	Ngày 19 tháng 8 năm 2013
TTQL&ĐHVTHKCC	Ông Văn Công Diễm – Phó Giám đốc	<ul style="list-style-type: none"> Giới thiệu về Nghiên cứu SAPI Quản lý và khai thác hoạt động xe buýt tại TP. HCM 	Ngày 27 tháng 8 năm 2013
Tổng Công ty Cơ khí GTVT Sài Gòn (SAMCO)	Ông Lê Văn Pha – Phó Tổng Giám đốc	<ul style="list-style-type: none"> Thảo luận về Quy hoạch Bến xe Miền Đông mới 	Ngày 4 tháng 10 năm 2013
Công ty CP Đầu tư Hạ tầng Kỹ thuật TP. HCM (CII)	Ông Nguyễn Thành Nam – Giám đốc Dự án BOT – Xa lộ HN	<ul style="list-style-type: none"> Thảo luận về phạm vi XLHN và quỹ đất để phát triển các CT liên phương thức 	Ngày 9 tháng 10 năm 2013
Khu Du lịch Văn hóa Suối Tiên	Ông Đinh Văn Vui, Chủ tịch hội đồng quản trị, Tổng Giám đốc Tập đoàn Suối Tiên	<ul style="list-style-type: none"> Thông tin về 2 dự án của Tập đoàn Suối Tiên: <ol style="list-style-type: none"> Mở rộng KDL Suối Tiên Dự án Tân Cảng. 	Ngày 23 tháng 10 năm 2013
Đại học Quốc gia - TP. HCM (VNU-HCM)	Tiến sĩ Đỗ Đại Thắng	<ul style="list-style-type: none"> Giới thiệu về Nghiên cứu SAPI Quy hoạch tổng thể về Tiến độ xây dựng và phát triển khu đô thị ĐHQG TP. HCM Hiện trạng và kế hoạch phát triển dịch vụ xe đưa rước (từ/tới trung tâm thành phố và dịch vụ xe buýt trong khu đô thị). 	Ngày 24 tháng 10 năm 2013
Khu Công nghệ cao Sài Gòn (HTP)	Ông Hoàng Như Phương – Giám đốc Phòng Quy hoạch Xây dựng và Môi trường	<ul style="list-style-type: none"> Giới thiệu về Nghiên cứu SAPI Quỹ đất để xây dựng Quảng trường ga trong KCNC 	Ngày 29 tháng 10 năm 2013
Sở GTVT	Ông Dương Hồng Thanh – Phó Giám đốc	<ul style="list-style-type: none"> Thảo luận về phạm vi XLHN và quỹ đất 	Ngày 31 tháng 10 năm 2013
UCCI (Ban Quản lý đầu tư xây dựng công trình Giao thông – Đô thị TP HCM)	Bà Nguyễn Ngọc Tiên – Phó Tổng Giám đốc Ông Hà Quốc Linh – Phó Giám đốc Bộ phận phát triển dự án	<ul style="list-style-type: none"> Thảo luận về dự án Tuyến xe buýt nhanh số 1 (BRT 1), đặc biệt là các kết nối tại Ga Rạch Chiếc 	Ngày 10 tháng 12 năm 2013
Sở GTVT, TTQL&ĐHVTHKCC	Ông Nguyễn Đức Trí – Phó phòng – Phòng Quản lý giao thông đường bộ. Ông Văn Công Diễm – Phó Giám đốc của TTQL&ĐHVTHKCC	<ul style="list-style-type: none"> Các phương án điều chỉnh các tuyến buýt cạnh tranh Đánh giá các phương án mạng lưới xe buýt gom khách 	Ngày 23 tháng 12 năm 2013
TTQL&ĐHVTHKCC	Ông Văn Công Diễm – Phó Giám đốc	<ul style="list-style-type: none"> Thảo luận về quy hoạch xe buýt 	Ngày 25 tháng 2 năm 2014
Sở Văn hóa – Thể Thao – Du lịch (Sở VH-TT-DL)	Ông Nguyễn Hùng – Phó Giám đốc Sở VH-TT-DL kiêm Giám đốc Trung tâm TDTT Rạch Chiếc	<ul style="list-style-type: none"> Kế hoạch phát triển Khu liên hợp TDTT Rạch Chiếc 	Ngày 26 tháng 2 năm 2014
Công ty CP Đầu tư Hạ tầng Kỹ thuật TP. HCM (CII)	Ông Nguyễn Thành Nam – Giám đốc Dự án BOT – Xa lộ HN	<ul style="list-style-type: none"> Dự án xây dựng mở rộng XLHN 	Ngày 27 tháng 2 năm 2014
TTQL&ĐHVTHKCC	Ông Văn Công Diễm – Phó Giám đốc	<ul style="list-style-type: none"> Thảo luận về mạng lưới xe buýt tương lai 	Ngày 13 tháng 3 năm 2014
Đại học Quốc gia - TP. HCM (VNU-HCM)	Tiến sĩ Đỗ Đại Thắng	<ul style="list-style-type: none"> Quy hoạch tổng thể ĐHQG – TP HCM Thảo luận về sự kết nối giữa Ga Suối Tiên và Khu ĐHQG 	Ngày 17 tháng 4 năm 2014
Sở GTVT, TTQL&ĐHVTHKCC	Ông Nguyễn Đức Trí – Phó phòng –	<ul style="list-style-type: none"> Thảo luận về đơn vị khai 	Ngày 29

HỖ TRỢ ĐẶC BIỆT THỰC HIỆN DỰ ÁN (SAPI)
 CHO DỰ ÁN ĐƯỜNG SẮT ĐÔ THỊ TP. HỒ CHÍ MINH (ĐOẠN BẾN THÀNH – SUỐI TIÊN (TUYẾN 1))

Báo cáo cuối kỳ

	Phòng Quản lý giao thông đường bộ. Ông Văn Công Điềm – Phó Giám đốc của TTQL&ĐHVTHKCC	thác xe buýt trung chuyển và thực hiện tái định tuyến xe buýt.	tháng 4 năm 2014
--	---	--	---------------------

Tính đến hết tháng 5 năm 2014

Nguồn: Đoàn Nghiên cứu

Đoàn Nghiên cứu cũng đã tiến hành các cuộc thảo luận tham vấn về nhiều vấn đề đặc biệt với các cơ quan khác có liên quan (xem Bảng 1.3.3).

Bảng 1.3.3 – Thảo luận tham vấn với các bên liên quan

Cơ quan	Người liên hệ	Nội dung chính	Lưu ý	Thời gian
Sở QHKT	Ông Trương Trung Kiên – Trưởng Phòng quản lý quy hoạch khu trung tâm	Đồ án quy hoạch đô thị và các thủ tục pháp lý cần thiết cho ý tưởng TOD	Đã xác nhận sửa đổi/xây dựng quy hoạch đô thị dựa theo đề xuất TOD của JICA, Phải thành lập Ủy ban Quy hoạch Kiến trúc để xin chỉ thị của UBNDTP.	Ngày 30 tháng 8 năm 2013 Ngày 22 tháng 2 năm 2014 Ngày 29 tháng 4 năm 2014
TTQL&ĐHVTH KCC	Ông Văn Công Điềm – Phó Giám đốc	Mạng lưới xe buýt tương lai và hoạt động của nó dọc theo hành lang Tuyến 1 TP HCM	Quy hoạch xe buýt của Nghiên cứu SAPI được xây dựng và sửa đổi dựa trên ý kiến góp ý của TTQL&ĐHVTHKCC đối với đề xuất ban đầu.	Ngày 4 tháng 4 năm 2014 (Văn bản chính thức số LTCP140404 của Đoàn Nghiên cứu gửi cho TTQL&ĐHVTHKCC) Ngày 24 tháng 4 năm 2014 (Văn bản số 1380 / TT-KHDH của TTQL&ĐHVTHKCC)
Gói thầu 2	Ông Masuzawa Tatsuya – Giám đốc Dự án NJPT	Sự kết nối giữa nhà ga và các công trình liên phương thức	Gói thầu 2 xác nhận sẽ xây dựng dự thảo thiết kế cầu bộ hành và bãi đậu xe dưới cầu đoạn ĐSĐT trên cao phù hợp với đề xuất của Đoàn SAPI.	Ngày 16 tháng 4 năm 2014
Tổng Công ty Du lịch Sài Gòn (Saigon Tourist)	Ông Trần Hùng Việt – Tổng Giám đốc	Qũy đất để phát triển quảng trường ga và các bãi đậu xe trong Công viên Văn Thánh	Đã xác nhận các vấn đề sau: + Đường tiếp cận quảng trường ga không nên gây trở ngại cho con đường ở phía bắc nhà ga. + Đảm bảo lưu thông dòng chảy giữa hồ Văn Thánh và kênh Văn Thánh.	Ngày 12 tháng 5 năm 2014
Quận Bình Thạnh	Ông Hoàng Song Hà – Phó Chủ tịch UBND Quận Bình Thạnh	Qũy đất để phát triển các công trình liên phương thức đề xuất tại Ga Tân Cảng và Ga Văn Thánh	Đã xác nhận các vấn đề sau: + Nên xây dựng phương án quy hoạch sử dụng miếng đất phía nam ở giao lộ tại Ga Tân Cảng. + Dự kiến sẽ quy hoạch mở rộng đường song song với đường sắt quanh Ga Công viên Văn Thánh. Cần xem xét vấn đề này trong kế hoạch phát triển các công trình liên phương thức.	Ngày 14 tháng 5 năm 2014
Ban QLĐSĐT	Ông Hoàng Như Cương – Phó trưởng ban	Về việc ra quyết định thực hiện Phát triển Công trình liên phương thức	Theo nội dung xác nhận tại buổi họp, kế hoạch thực hiện sẽ do UBND TP. HCM thực hiện sau khi làm rõ ưu điểm của từng phương án.	22/05/2014

Tính đến hết tháng 5 năm 2014

Nguồn: Đoàn Nghiên cứu

Để tận dụng kinh nghiệm của Nhật Bản trong lĩnh vực phát triển khu vực nhà ga, JICA đã thành lập Ban cố vấn và các cuộc họp với Ban cố vấn đã được tổ chức có nội dung được trình bày trong Bảng 1.3.4.

Bảng 1.3.4 - Họp với Ban cố vấn

Tên cuộc họp	Thành phần tham dự	Nội dung chính	Thời gian
Họp Ban cố vấn Lần 1 tại Nhật Bản	JICA, Các thành viên Ban cố vấn, Đoàn Nghiên cứu JICA	- Thảo luận về Báo cáo Khởi đầu	Ngày 5 tháng 8 năm 2013
Giới thiệu các kinh nghiệm của Nhật Bản về Phát triển đô thị trong khu vực nhà ga	BQLĐSDT, Sở GTVT, Sở KHĐT, Sở QHKT, TTQL&ĐHVTHKCC, Các thành viên Ban cố vấn, Đoàn Nghiên cứu JICA, NJPT	- Giới thiệu về phát triển khu vực nhà ga tại Nhật Bản - Thảo luận với các thành viên của Ban cố vấn Nhật Bản	Ngày 19 tháng 9 năm 2013
Họp Ban cố vấn Lần 2 tại Nhật Bản	JICA, Các thành viên Ban cố vấn, NJPT, Đoàn Nghiên cứu JICA	- Báo cáo tiến độ (Khảo sát/ Dự báo nhu cầu giao thông, Phát triển đô thị khu vực nhà ga, Quy hoạch xe buýt gom khách và Bố trí Quảng trường ga)	Ngày 13 tháng 11 năm 2013
Họp Ban cố vấn Lần 3 tại Nhật Bản	JICA, Các thành viên Ban cố vấn, Đoàn Nghiên cứu JICA	- Thảo luận về Báo cáo Giữa kỳ	Ngày 22 tháng 4 năm 2014

Tính đến hết tháng 5 năm 2014

Nguồn: Đoàn Nghiên cứu

1.4 Rà soát Nghiên cứu khả thi Dự án Đường sắt đô thị Tuyến 1 TP HCM

1) Giới thiệu chung về Dự án Đường sắt đô thị Tuyến 1 TP. HCM

Dự án Đường sắt đô thị Tuyến 1 TP. HCM là một dự án xây dựng tuyến vận tải hành khách công cộng khối lượng lớn giữa Bến Thành – khu vực trung tâm TP. HCM và Suối Tiên dọc theo Xa lộ Hà Nội (XLHN). Hệ thống đường sắt đô thị TP. HCM hiện nay dự kiến bao gồm 6 tuyến và Tuyến số 1 là dự án đường sắt đô thị đầu tiên đang được thực hiện. Tổng quan về Tuyến 1 như sau:

- Tổng chiều dài tuyến là 19,7 km, bao gồm 2,2km đi ngầm và 17,5 km đi trên cao.
- Toàn bộ tuyến sử dụng hệ thống đường ray kép và điện một chiều (tiêu chuẩn Nhật Bản DC1500V). Khổ đường ray là 1.435mm (khổ tiêu chuẩn).
- Về tiêu chuẩn kỹ thuật, hai tiêu chuẩn Nhật Bản đã được UBND TP. HCM phê duyệt bao gồm: (1) STRASYA và (2) Pháp lệnh quy định các tiêu chuẩn kỹ thuật về đường sắt của Bộ Nhà đất, Cơ sở hạ tầng và Giao thông Nhật Bản.
- Tuyến 1 gồm 14 nhà ga. Ba ga đầu tiên (Bến Thành, Nhà hát lớn và Ba Son) là các ga ngầm và 11 ga còn lại là các ga trên cao.
- Dọc theo tuyến, có những khu đô thị hiện hữu gần các nhà ga (quanh khu vực Bến Thành và Nhà hát lớn) và các khu thương mại (Ba Son và Tân Cảng). Ngoài ra còn có các khu vực có tiềm năng phát triển cao như Khu đại học, Khu công nghệ cao và các khu vực phát triển thương mại và dân cư mới nằm dọc theo XLHN. Bảng 1.4.1 là danh sách các nhà ga của Tuyến 1.

Bảng 1.4.1 - Danh sách các nhà ga của Tuyến 1

	Tên ga	Khoảng cách từ điểm đầu (km)	Khoảng cách giữa các ga (m)	Kết cấu	Các phương thức chuyển giao	
					Tàu điện	Xe buýt
1	Bến Thành	0,000	0	Ngầm	Tuyến 2, Tuyến 3, và Tuyến 4	
2	Nhà hát lớn	0,715	715	Ngầm		
3	Ba Son	1,706	991	Ngầm		
4	CV Văn Thánh	3,520	1.814	Trên cao		
5	Tân Cảng	4,438	918	Trên cao	Tuyến 5	

6	Thảo Điền	5,596	1.158	Trên cao		
7	An Phú	6,553	957	Trên cao		
8	Rạch Chiếc	8,207	1.654	Trên cao		◎
9	Phước Long	9,673	1.466	Trên cao		
10	Bình Thái	11,066	1.393	Trên cao		
11	Thủ Đức	12,810	1.744	Trên cao		
12	Khu CN cao	15,190	2.380	Trên cao		
13	Suối Tiên	16,765	1.575	Trên cao		
14	Trạm đầu mối Suối Tiên	18,821	2.056	Trên cao		◎

Nguồn: Đoàn Nghiên cứu

2) Cơ cấu và lộ trình thực hiện

Dự án Tuyến số 1 được thực hiện với nguồn vốn hỗ trợ phát triển chính thức (ODA) của Chính phủ Nhật Bản, áp dụng điều khoản vay JICA STEP (Vốn vay theo Điều khoản đặc biệt). Cơ quan thực hiện là BQLĐSDT và Cơ quan Tư vấn chung (GC) là Liên danh NJPT - gồm năm công ty Nhật Bản và hai công ty Việt Nam. Dự án bao gồm bốn gói thầu và Bảng 1.4.2 tóm tắt nội dung và tình hình hiện tại của từng gói.

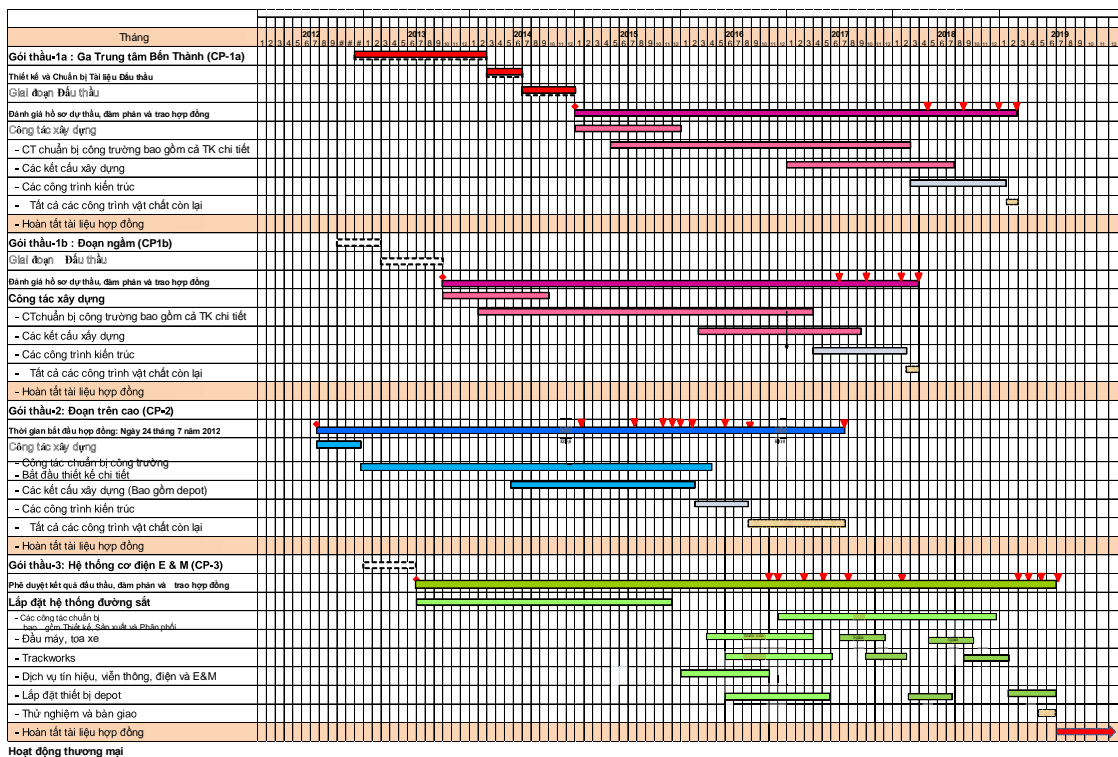
Bảng 1.4.2 - Nội dung và tiến độ của các gói thầu

Gói thầu (CP)	Nội dung công việc	Ngày khởi công	Tiến độ
CP 1a	Các công trình xây dựng và cấu trúc đoạn ngầm: <ul style="list-style-type: none"> • Ga Bến Thành • Đường hầm được xây dựng bằng phương pháp đào và lấp giữa ga Bến Thành và ga Nhà hát lớn 	Tháng 6 năm 2015	Cơ quan tư vấn chung (GC) sẽ thực hiện công tác thiết kế chi tiết.
CP 1b	Các công trình xây dựng và cấu trúc đoạn ngầm: <ul style="list-style-type: none"> • Ga Nhà hát lớn và ga Ba Son • Đường hầm được xây dựng bằng phương pháp đào có giàn chống giữa Nhà hát lớn và Ba Son • Đường hầm được xây dựng bằng phương pháp đào và lấp giữa ga Ba Son và đoạn trên cao 	Tháng 6 năm 2014	Hợp đồng xây dựng với các nhà thầu đang trong quá trình đàm phán.
CP 2	Các công trình xây dựng và cấu trúc đoạn trên cao và depot.	Ngày 24 tháng 7 năm 2012	Liên doanh của tập đoàn Sumitomo và CIENCO 6 sẽ thực hiện công tác thiết kế chi tiết và xây dựng công trình.

CP 3	Mua đầu máy, toa xe, ray đường sắt, hệ thống cơ điện E&M (tín hiệu, hệ thống điện...) và hệ thống vận hành bảo dưỡng O&M cho 5 năm đầu tiên.	Ngày 5 tháng 8 năm 2013	Đã ký kết hợp đồng thi công với Hitachi vào tháng 6 năm 2013 và công việc đang được tiến hành.
------	--	-------------------------	--

Nguồn: Đoàn Nghiên cứu

Dự kiến đoạn giữa ga Tân Cảng và ga Suối Tiên (Gói thầu 2) của Tuyến số 1 sẽ bắt đầu đi vào hoạt động vào năm 2018, sau đó sẽ mở rộng hoạt động tới ga Ba Son vào năm 2019 (Gói thầu 1b). Và toàn tuyến sẽ đi vào hoạt động năm 2020. Lộ trình thực hiện dự án theo từng gói thầu được trình bày trong Hình 1.4.1.



Hình 1.4.1 - Lộ trình thực hiện dự án

Gói thầu 3 bao gồm các dịch vụ tư vấn vận hành và bảo dưỡng (O&M) cho năm năm đầu tiên sau khi bắt đầu hoạt động khai thác, trong đó các chuyên gia tư vấn sẽ cung cấp các tư vấn kỹ thuật và các hướng dẫn liên quan đến hoạt động đường sắt đô thị cho công ty vận hành bảo dưỡng. Dịch vụ này được hỗ trợ bởi Sở Giao thông vận tải của thành phố Osaka. Ngoài ra, nhà thầu của Gói thầu 3 (Hitachi) chịu trách nhiệm bảo trì hệ thống đường sắt, bao gồm cả chuyển giao kỹ thuật cho phía Việt Nam trong năm năm đầu tiên. Như mô tả dưới đây, JICA đã thực hiện một dự án hỗ trợ kỹ thuật để thành lập Công ty vận hành bảo dưỡng cho dự án xây dựng Tuyến ĐSĐT số 1.

1.5 Các dự án và nghiên cứu có liên quan

Có nhiều dự án và nghiên cứu có liên quan đến Dự án Tuyến 1, bao gồm cả nghiên cứu này. Sau đây là tóm tắt sơ bộ các dự án và nghiên cứu có liên quan.

- a) Hỗ trợ Thành lập Công ty Vận hành và Bảo dưỡng Đường sắt đô thị tại TP. HCM (Dự án Hỗ trợ Kỹ thuật của JICA)

Dự án nhằm cung cấp hỗ trợ kỹ thuật để thành lập một công ty vận hành và bảo dưỡng Tuyến 1 vì BQLĐSDT chưa có nhiều kinh nghiệm trong việc thành lập công ty vận hành đường sắt đô thị. Dự án được thực hiện từ tháng 3 năm 2011 tới tháng 3 năm 2013 trong đó bao gồm 5 thành phần: (1) quản lý, điều hành và an toàn, (2) nhân sự, (3) tài chính, (4) tiếp thị và xúc tiến bán hàng, và (5) phát triển nguồn nhân lực. Giai đoạn 2 của dự án dự kiến sẽ sớm được thực hiện.

- b) Khảo sát chuẩn bị cho dự án Ga Bến Thành (JICA PPP-FS)

Vùng lân cận của Ga Bến Thành là một trung tâm đô thị lớn ở TP. HCM và dự kiến sẽ thu hút thêm nhiều người sau khi đường sắt đô thị được xây dựng. Vì vậy, cần phải cải thiện cơ sở hạ tầng giao thông và phát triển các không gian công cộng như quảng trường ga cũng như các công trình thương mại sử dụng vốn tư nhân xung quanh Ga Bến Thành. Mục đích của cuộc khảo sát là để xem xét tính khả thi của các dự án phát triển khu vực Ga Bến Thành. Cuộc khảo sát đã kết thúc vào năm 2012 và hiệu quả của dự án đã được xác nhận. Hiện nay, đang tiến hành thiết kế chi tiết các ga ngầm và dự kiến sẽ nghiên cứu sâu hơn để thực hiện toàn bộ dự án phát triển này.

- c) Nghiên cứu Phát triển đô thị dựa trên Ý tưởng Phát triển dựa vào giao thông và Phát triển Hệ thống Tuyến xe buýt nhanh tại Tỉnh Bình Dương (JICA PPP-FS)

Cuộc khảo sát bao gồm 2 phần: (1) Phát triển khu vực nhà ga của Ga đầu mối Suối Tiên - Tuyến 1 và (2) Phát triển Tuyến xe buýt nhanh từ Ga đầu mối Suối Tiên tới thị trấn mới Bình Dương. Khảo sát dự kiến sẽ được tiến hành từ tháng 1 đến tháng 12 năm 2014. Đặc biệt, việc phát triển khu vực nhà ga có liên quan chặt chẽ với Nghiên cứu SAPI và cần phải được phối hợp với Nghiên cứu SAPI.

2. BỐI CẢNH PHÁT TRIỂN ĐÔ THỊ VÀ GIAO THÔNG VẬN TẢI

2.1 Định hướng phát triển đô thị của TP. HCM

1) Quy hoạch đô thị đã lập liên quan đến Tuyến ĐSĐT số 1

Trong phần này sẽ trình bày các quy hoạch đô thị đã lập liên quan đến Tuyến ĐSĐT số 1, phân chia thành 4 hạng mục theo thứ tự cấp bậc như sau: (1) Quy hoạch vùng, (2) Quy hoạch chung cấp tỉnh, thành phố, (3) Quy hoạch chung cấp quận, huyện, và (4) Quy hoạch phân khu và quy hoạch chi tiết. Các quy hoạch của các hạng mục (1), (2) và (3) chỉ ra hướng phát triển cơ bản, quy hoạch sử dụng đất cơ bản và vị trí của các cơ sở hạ tầng quy mô lớn, trong khi các quy hoạch của hạng mục (4) cho thấy quy hoạch sử dụng đất, các quy hoạch cơ sở hạ tầng và các tiêu chuẩn quy hoạch đô thị, bao gồm hệ số sử dụng đất (FAR), mật độ xây dựng (BCR) và giới hạn độ cao.

Quy hoạch phân khu được quy định bởi Luật Quy hoạch đô thị (Luật Số.30/2009/QH12) năm 2009. Trước đó đã có các quy hoạch chi tiết tỉ lệ 1/2000 và 1/500. Tuy nhiên theo luật này thì quy hoạch chi tiết quy mô 1/2000 được thay thế bởi quy hoạch phân khu tỉ lệ 1/5000 và 1/2000. Luật Quy hoạch đô thị không bắt buộc xây dựng các quy hoạch chung cấp quận huyện; tuy nhiên chính quyền TP. HCM vẫn tiếp tục xây dựng các quy hoạch chung tại cấp này nhằm quản lý các khu vực không được bao gồm trong các quy hoạch phân khu và quy hoạch chi tiết. Tại TP. HCM, các quy hoạch chung cấp quận huyện đặc biệt chỉ ra các chỉ tiêu quy hoạch cơ bản của các khu phân lô, bao gồm hệ số sử dụng đất trung bình, tầng cao trung bình và dân số dự kiến.

2) Quy hoạch xây dựng vùng của Khu vực đô thị TP. HCM phê duyệt năm 2008

Định hướng phát triển đô thị chính Khu vực Đô thị TP. HCM đã được nêu trong Quy hoạch xây dựng vùng của Khu vực đô thị TP. HCM giai đoạn từ 2005-2020 và tầm nhìn đến năm 2050, do Bộ Xây dựng lập và Thủ tướng Chính phủ phê duyệt vào tháng 5 năm 2008 (Quyết định Số 589/QĐ-TTg). Cấu trúc đô thị trong tương lai, quy hoạch bố trí các cơ sở hạ tầng chính, mạng lưới giao thông, v.v. của TP. HCM, Tỉnh Bình Dương, Tỉnh Đồng Nai, Tỉnh Long An và bốn tỉnh khác đã được nêu trong quy hoạch và tầm nhìn của khu vực.



Nguồn: Quy hoạch xây dựng vùng của Khu vực đô thị TP. HCM, giai đoạn 2005-2020, tầm nhìn đến 2050 (Bộ Xây dựng)

Hình 2.1.1 - Quy hoạch Phát triển Kinh tế trong Quy hoạch xây dựng vùng và tầm nhìn của Khu vực đô thị TP. HCM

Theo định hướng phát triển đô thị, khi các khu vực trong vòng bán kính 30 km và vùng ngoại ô của TP. HCM đang được đô thị hóa một cách mạnh mẽ như Khu đô thị hạt nhân và khu vực xung quanh, thì các Thành phố Thủ Dầu Một, Biên Hòa và Nhơn Trạch nằm xung quanh khu vực nghiên cứu được xem là Trung tâm Đô thị Vệ tinh Độc lập (Hình 2.1.1). Đối với Quận 1, Quận Bình Thạnh, Quận 2, Quận 9 và Quận Thủ Đức của TP. HCM và Huyện Dĩ An của Tỉnh Bình Dương thuộc phạm vi nghiên cứu dọc theo Hành lang ĐSĐT Số 1, Định hướng Phát triển Không gian cho thấy rằng các quận huyện này nên được đô thị hóa mạnh mẽ hơn nữa trong Khu đô thị hạt nhân.



Nguồn: Quy hoạch xây dựng vùng của Khu vực đô thị TP. HCM, giai đoạn 2005-2020, tầm nhìn đến 2050 (Bộ Xây dựng)

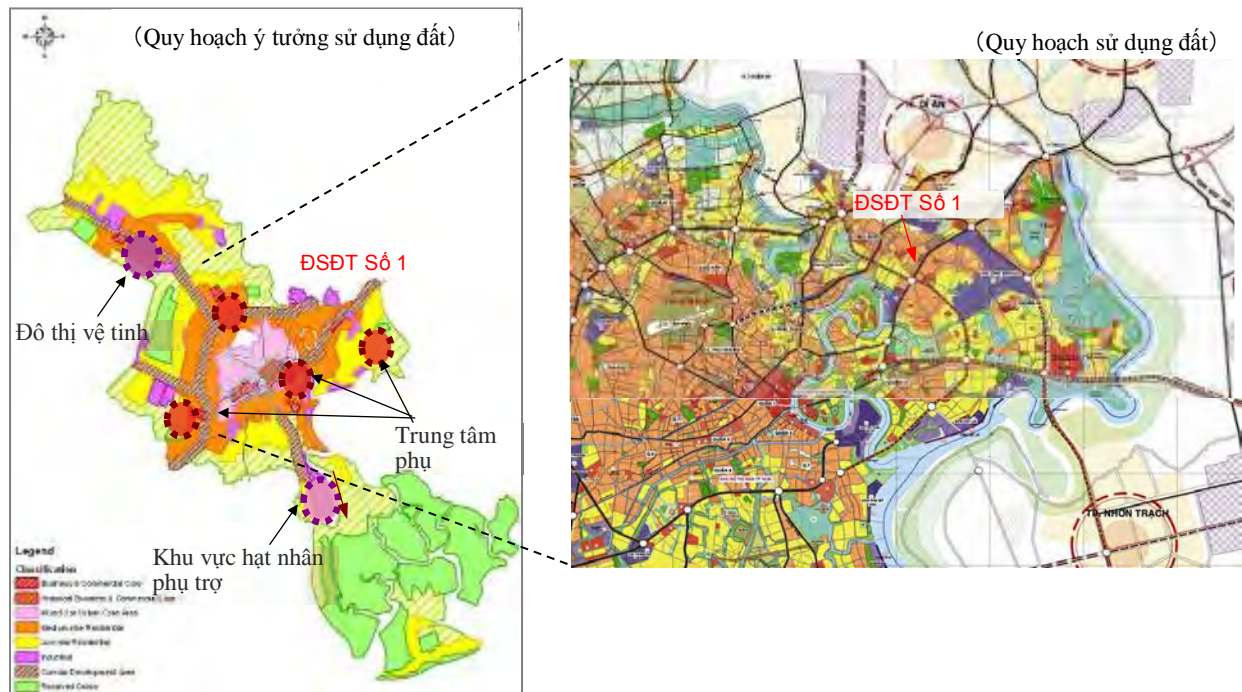
Hình 2.1.2 - Quy hoạch Phát triển Không gian trong Quy hoạch xây dựng vùng và tầm nhìn trong Quy hoạch phân khu Khu vực đô thị TP. HCM của Khu vực ga đầu mối Suối Tiên

3) Quy hoạch chung xây dựng thành phố phê duyệt năm 2010

Các chính sách phát triển đô thị của TP. HCM được nêu trong Quy hoạch chung xây dựng thành phố đến năm 2025 được Thủ tướng Chính phủ phê duyệt năm 2010 (Quyết định Số 24/QĐ- TTg). Quy hoạch này cho thấy có thể hình thành cấu trúc đô thị đa trung tâm¹ bằng cách xây dựng các đô thị vệ tinh và các trung tâm phụ ở ngoại ô để giảm bớt tình trạng tập trung quá mức tại khu vực trung tâm hiện nay như được trình bày trong Hình 2.1.3. Quy hoạch tổng thể cũng tập trung vào việc thúc đẩy phát triển các vùng ngoại ô khi xây dựng Tuyến ĐSĐT. Khu vực dọc theo Tuyến ĐSĐT số 1 hiện đang được tiến hành nghiên cứu chính là một phần trong hành lang chiến lược nhằm thúc đẩy sự phát triển khu vực ngoại ô. Mục đích của quy hoạch sử dụng đất tập trung vào việc xác định các chức năng sử dụng đất

¹ Như đã trình bày trong Hình 2.1.2, quy hoạch chung dự kiến sẽ chuyển đổi cấu trúc đô thị đơn tâm thành cấu trúc đô thị đa tâm, trong đó xác định các thị xã vệ tinh và các trung tâm phụ.

hỗn hợp như nhà ở, khu công nghệ cao, giáo dục (trường đại học)... dọc theo Tuyến ĐSĐT số 1.



Nguồn: Báo cáo Nghiên cứu Điều chỉnh Quy hoạch đô thị TP. HCM đến năm 2025 (Viện Quy hoạch đô thị, Nikken Sekkei)

Hình 2.1.3 - Quy hoạch ý tưởng sử dụng đất và Quy hoạch sử dụng đất

4) Quy hoạch chung cấp quận, huyện

Luật Quy hoạch đô thị không bắt buộc ban hành các quy hoạch chung cấp quận huyện. Tuy nhiên, tại TP. HCM các quy hoạch chung của tất cả các quận huyện bao gồm cả các quy hoạch dự thảo được sử dụng để tham khảo và định hướng cho việc phát triển đô thị và xây dựng cơ sở hạ tầng đô thị. Quy hoạch chung của từng quận, huyện cũng bao gồm các nội dung tương tự như quy hoạch chung của thành phố, trừ các quy hoạch cũ vì các bản vẽ có tỷ lệ 1/5.000 đến 1/10.000 lớn hơn bản vẽ tỷ lệ 1/25.000 cho toàn thành phố. Quy hoạch chung cấp quận huyện có nhiều thông tin chi tiết hơn so với quy hoạch chung của thành phố như thông tin về phân bố đường xá, sử dụng đất, khung dân số dự kiến, hệ số sử dụng đất trung bình, và giới hạn độ cao trung bình. Vì vậy, các quy hoạch chung của các quận huyện liên quan có vai trò quan trọng trong việc cung cấp các thông tin phục vụ cho việc nghiên cứu dự báo nhu cầu hoặc phát triển khu vực xung quanh ga.

Ngoại trừ Quận 1 TP.HCM², tất cả các quy hoạch chung cấp quận huyện trong phạm vi nghiên cứu đều được phê duyệt bởi UBND TP. HCM hoặc Tỉnh Bình Dương. Thông tin cần thiết tổng hợp từ quy hoạch chung của mỗi quận huyện có liên quan được trình bày trong phần dưới đây:

(1) Quận Bình Thạnh

Quận Bình Thạnh bao gồm 3 khu vực: khu dân cư hiện hữu, khu tái phát triển cảng bao gồm Tân Cảng Sài Gòn (Khu vực Tân Cảng) hiện đang thực hiện di dời, và bán đảo Bình Quới – Thanh Đa.



Nguồn: Đoàn Nghiên cứu, dựa trên Quy hoạch chung của Quận Bình Thạnh (Mục tiêu đến năm 2020, Quyết định Số 6014/QĐ-UBND ngày 26/8/11/2012)

Hình 2.1.4 - Quy hoạch chung của Quận Bình Thạnh (1)

² Do quy hoạch vùng, bao gồm toàn bộ khu vực của quận 1 đã được xây dựng từ năm 2012, nên chính quyền địa phương sẽ không thực hiện xây dựng quy hoạch chung cấp quận.



Nguồn: Đoàn Nghiên cứu, dựa trên Quy hoạch chung của Quận Bình Thạnh (Mục tiêu đến năm 2020, Quyết định Số 6014/QĐ-UBND ngày 26/8/11/2012)

Hình 2.1.5 - Quy hoạch chung của Quận Bình Thạnh (2) (Khu vực xung quanh Tuyến ĐSĐT số 1)

Quận Bình Thạnh sẽ có hai ga của Tuyến ĐSĐT số 1, đó là Ga Công viên Văn Thánh và Ga Tân Cảng. Vì từ Ga Tân Cảng có thể chuyển tiếp sang Tuyến ĐSĐT số 5 nên dự kiến sẽ thu hút được một số lượng lớn cư dân, công nhân viên, v.v. trong khu tái phát triển cảng (Khu vực Tân Cảng) – khu vực này bao gồm khu đô thị đa chức năng và khu vực phát triển xung quanh. Ga Văn Thánh sẽ phục vụ cư dân trong khu vực phía Nam Tân Cảng và khu dân cư xung quanh. Ngoài Tuyến ĐSĐT số 1, Quận Bình Thạnh còn có Tuyến 3b và Tuyến 5. Do đó việc nghiên cứu quy hoạch phát triển phải được thực hiện trên cơ sở tính đến sự cạnh tranh của các ga ĐSĐT Tuyến Số 1 với các ga ĐSĐT của các tuyến khác.

(2) Quận 2

Dù có vị trí chiến lược vì ở gần trung tâm đô thị cũ của TP. HCM nhất - bên kia sông Sài Gòn, Quận 2 phần lớn vẫn là vùng đất thấp chưa được phát triển một cách đầy đủ. Để tận dụng lợi thế vị trí này, chính phủ đã quyết định xây dựng Quận 2 trở thành một khu đô thị phức hợp bao gồm cả các khu thương mại và kinh doanh có vai trò là trung tâm của Khu đô

thị mới Thủ Thiêm và là một trong những Trung tâm phụ của TP. HCM. Ngoài ra, Quận 2 còn có một số khu vực sẽ được nhà nước hỗ trợ phát triển như xây dựng nhà ở, cảng/kho vận... Dọc theo Tuyến ĐSĐT số 1 hay Xa lộ Hà Nội, ở phía bắc khu Thảo Điền sẽ xây dựng nhà ở cao cấp, Khu đô thị mới An Phú – An Khánh hiện cũng đang được phát triển theo định hướng của thành phố, và Khu vực Thành phố Thể thao (Sports City Area) là nơi sẽ xây dựng các sân vận động trong tương lai (Hình 2.1.6).



Nguồn: Đoàn Nghiên cứu, dựa trên Quy hoạch chung của Quận 2 (Mục tiêu đến năm 2020, Quyết định Số 6707/QĐ-UBND ngày 29/12/2012)

Hình 2.1.6 - Quy hoạch chung của Quận 2

Vì phía Bắc khu Thảo Điền là khu nhà ở cao cấp nên dự kiến người dân ở đó sẽ sử dụng các phương tiện cá nhân ngay cả khi Tuyến ĐSĐT số 1 đã đi vào hoạt động. Vì vậy, cần phải nghiên cứu kỹ về mức độ sử dụng giao thông công cộng của người dân. Đối với Khu đô thị mới An Phú – An Khánh nằm ở phía Nam của Ga An Phú, một số người dân sẽ sử dụng Tuyến ĐSĐT số 1 và những người khác có thể sử dụng giao thông đường bộ kết nối với trung tâm thành phố qua hầm Thủ Thiêm (Đại lộ Đông-Tây) hoặc cầu Thủ Thiêm. Vì vậy mô hình phân chia phương thức xung quanh Ga An Phú này sẽ được nghiên cứu. Tương tự như đối với Thành phố Thể thao, theo dự kiến người chơi thể thao và dân cư khu vực này

sẽ là sử dụng Tuyến ĐSĐT nhưng cũng nên xem xét phương thức giao thông đường bộ thông qua Đại lộ Long Thành – Dầu Giây và Đại lộ Đông Tây.

(3) Quận 9

Khu vực phía Nam của Quận 9 là vùng đất thấp không phù hợp để xây dựng nên hầu hết vẫn chưa phát triển. Trong Quy hoạch chung của Quận 9, khu vực này là địa điểm để xây dựng các công trình đô thị như nhà ở, giáo dục, vui chơi giải trí và dịch vụ kho vận. Dọc theo Tuyến ĐSĐT số 1 ở phía bắc của quận này do có điều kiện đất đai tốt hơn nên đã phát triển các khu nhà ở. Trong Quy hoạch chung, khu vực này bao gồm Khu Công nghệ cao và Khu văn hóa /du lịch xung quanh sân golf hiện hữu.

Khu vực phía Nam dọc Tuyến ĐSĐT số 1 từ Ga Phước Long đến ga Thủ Đức là các lô nhà ở hiện hữu và xây mới. Khoảng cách giữa khu vực này với Tuyến ĐSĐT số 1 là khá gần nên sẽ khuyến khích người dân sử dụng Tuyến ĐSĐT số 1. Ở khu phía Nam Ga Suối Tiên và Ga đầu mối Suối Tiên sẽ xây dựng các công trình văn hoá/du lịch và nhà ở theo quy hoạch nên dự kiến sẽ gia tăng số lượng người sử dụng Tuyến ĐSĐT số 1 . Ở Phía Nam Quận 9 theo quy hoạch sẽ xây dựng các công trình giáo dục và nhà ở, và người dân sẽ chủ yếu sử dụng giao thông đường bộ kết nối với trung tâm thành phố thông qua Đại lộ Long Thành – Dầu Giây và Đại lộ Đông Tây.



Nguồn: Đoàn Nghiên cứu, dựa trên Quy hoạch chung của Quận 9 (Mục tiêu đến năm 2020, Quyết định Số 5758/QĐ-UBND ngày 12/11/2012)

Hình 2.1.7 - Quy hoạch chung của Quận 9

(4) Quận Thủ Đức

Quận Thủ Đức bao gồm khu vực dọc Xa lộ Hà Nội đã được xây dựng trong thời kỳ Pháp thuộc và khu vực dọc theo Quốc Lộ 13, nơi đang phát triển nhà ở mới. Đối với khu vực dọc Xa lộ Hà Nội, Quy hoạch chung cho thấy phía Nam khu vực đã xây dựng và khu công nghiệp liền kề sẽ được chuyển đổi chức năng từ nhà máy xi măng và kho container hiện hữu sang nhà ở, khu thương mại, kinh doanh và các chức năng đô thị khác, và khu phía Bắc tiếp giáp với tỉnh Bình Dương theo quy hoạch sẽ phát triển thành một phần của khu đại học quốc gia hiện đang trong quá trình xây dựng.

Ga Phước Long sẽ phục vụ cho khu đô thị mới được chuyển đổi từ các nhà máy xi măng và kho container cũ ... Khu vực quanh Ga Thủ Đức, nơi tập trung các chức năng đô thị chính của Quận Thủ Đức dự kiến sẽ hoạt động như một trong những ga chính của Tuyến ĐSĐT số 1. Cần xem xét sự cạnh tranh giữa Quốc Lộ 13 và Tuyến ĐSĐT Số 3b kết nối với trung tâm thành phố tại khu vực phía Nam của Quận Thủ Đức, nơi có rất nhiều khu nhà ở mới đang được xây dựng.



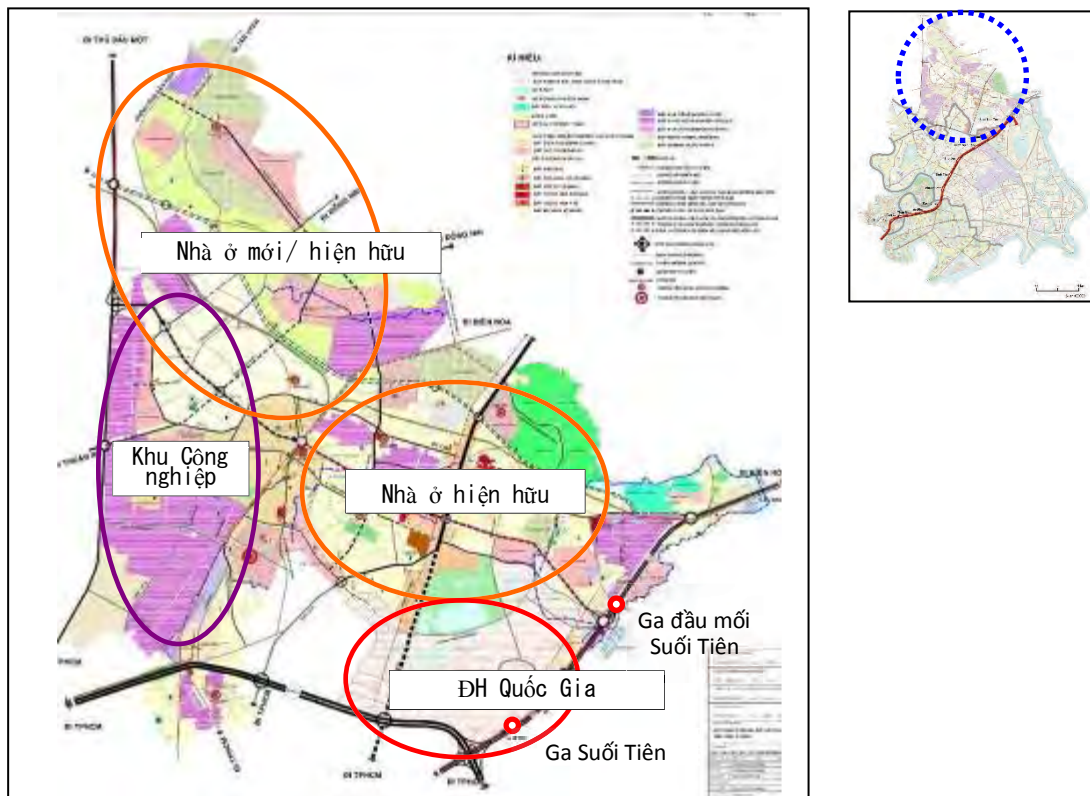
Nguồn: Đoàn Nghiên cứu, dựa trên Quy hoạch chung của Quận Thủ Đức (Mục tiêu đến năm 2020, Quyết định Số 5759/2008/QĐ-UBND ngày 12/01/2012)

Hình 2.1.8 - Quy hoạch chung của Quận Thủ Đức

(5) Huyện Dĩ An

Huyện Dĩ An tỉnh Bình Dương bao gồm Khu vực phía Nam nơi tập trung các khu công nghiệp có quy mô lớn, Khu vực phía bắc tập trung nhà ở hiện hữu và nhà ở đang xây mới ngày càng phát triển và Khu Đại học Quốc gia trải dài trên đường hết ranh giới huyện và Khu dân cư mới bên cạnh Khu Đại học Quốc gia. Ga Suối Tiên và Ga đầu mối Suối Tiên được quy hoạch gần Khu ĐHQG và khu dân cư mới.

Đối với Ga Suối Tiên được quy hoạch gần Khu ĐHQG, việc nghiên cứu quy hoạch ga phải phù hợp với quy hoạch phát triển của khu vực để đảm bảo ga có thể hoạt động như một ga đầu mối của khu vực. Dự kiến quanh ga sẽ phát triển khu nhà ở nên cần xem xét kết hợp với chức năng ga đầu mối trong việc nghiên cứu quy hoạch quanh ga.



Nguồn: Đoàn Nghiên cứu, dựa trên Quy hoạch chung của Huyện Dĩ An (Mục tiêu đến năm 2020 và 2030, Quyết định Số 2481/QĐ-UBND ngày 23/06/2009)

Hình 2.1.9 - Quy hoạch chung của Huyện Dĩ An

5) Quy hoạch phân khu

Ở Việt Nam, các quy hoạch phân khu tỷ lệ 1/2.000 hoặc 1/5.000 được xây dựng để thực hiện các dự án phát triển đô thị. Quy hoạch phân khu thể hiện khung quy hoạch bao gồm khung dân số tương lai, diện tích hoặc quy mô từng khu đất, và các chỉ tiêu cơ bản của các công trình công cộng. Bản đồ quy hoạch phân khu thể hiện quy hoạch cơ sở hạ tầng (giao thông, cấp nước, thoát nước, điện...) và quy hoạch sử dụng đất (gồm các công trình công cộng như công viên, khu cây xanh), và các chỉ tiêu quy hoạch chi tiết như FAR (hệ số sử dụng đất), BCR (mật độ xây dựng) và chiều cao tối đa (tất cả đều là định mức trung bình trong mỗi khối). Do đó, các quy hoạch phân khu dọc Tuyến ĐSĐT số 1 sẽ cung cấp những thông tin hữu ích để hiểu về tình hình phát triển đô thị hiện tại và xem xét khả năng phát triển các công trình ga và mạng lưới đường bộ.

Ủy ban nhân dân TP. HCM và tỉnh Bình Dương đã phê duyệt nhiều quy hoạch phân khu dọc Tuyến ĐSĐT số 1. Tổng quan về các quy hoạch phân khu có liên quan được trình bày trong phần dưới đây.

(A) Quy hoạch phân khu của Khu vực trung tâm mở rộng

Quy hoạch phân khu của Khu vực trung tâm mở rộng với diện tích 930ha được phê duyệt vào tháng 12 năm 2012 (Quyết định Số 6708/QĐ-UBND), bao gồm khu vực trung tâm thành phố hiện hữu và khu vực tái phát triển các công trình cảng liên quan (khu quy hoạch thuộc Quận 1, Quận 3 và Quận Bình Thạnh) (xem Hình 2.1.10). Bốn ga ĐSDT Số 1 (Ga Bến Thành, Ga Nhà Hát Lớn, Ga Văn Thánh và Ga Ba Son) đều nằm trong quy hoạch này.



Nguồn: Đoàn Nghiên cứu dựa trên Quy hoạch phân khu của Khu vực trung tâm mở rộng

Hình 2.1.10 - Hình ảnh phát triển Khu vực trung tâm mở rộng

(A)-1 Khu vực Ga Bến Thành



Nguồn: Đoàn Nghiên cứu dựa trên Quy hoạch phân khu của Khu vực trung tâm mở rộng

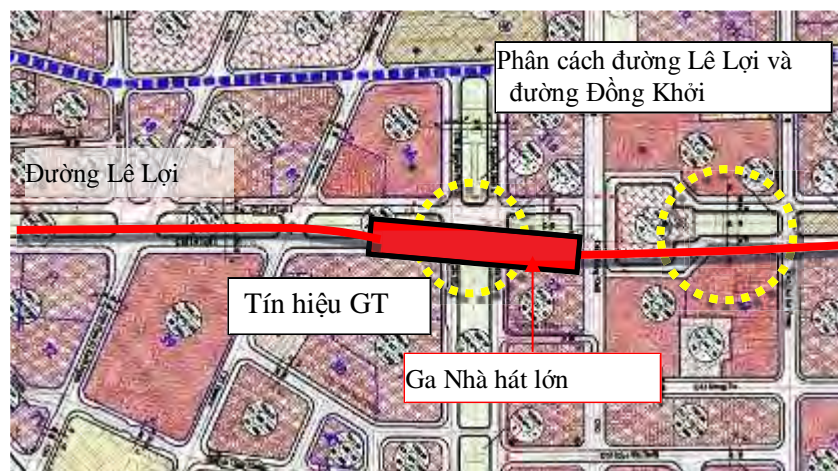
Hình 2.1.11 - Bản đồ sử dụng đất Khu vực Ga Bến Thành

Quy hoạch phân khu cho thấy sự thay đổi mạnh mẽ của các đường phố gần Ga Bến Thành. Vòng xoay trước chợ Bến Thành sẽ được chuyển thành quảng trường đi bộ, đường Lê Lợi trở thành đường phố đi bộ (tuyến đường cấm xe cơ giới), và Các bến xe buýt ngầm sẽ được phát triển để kết nối giữa Tuyến ĐSDT và xe buýt. Chính quyền thành phố đang lên kế

hoạch xây dựng quy hoạch chi tiết tỷ lệ 1/500 cho các khu vực gần Ga Bến Thành, vì các công trình liên quan đến ga ĐSĐT ngầm chẳng hạn như tháp thông gió và tháp làm mát vẫn còn khá mới mẻ đối với chính phủ.

(A)-2 Khu vực Ga Nhà hát lớn

Quy hoạch phân khu cũng cho thấy sự thay đổi mạnh mẽ của các đường phố gần Ga Nhà hát lớn: ngã tư Lê Lợi và Nguyễn Huệ sẽ không còn, và những tuyến phố này sẽ trở thành đường phố đi bộ (tuyến đường cấm xe cơ giới). Các công trình liên quan đến ga ĐSĐT ngầm có một vai trò quan trọng trong việc tạo cảnh quan đô thị.

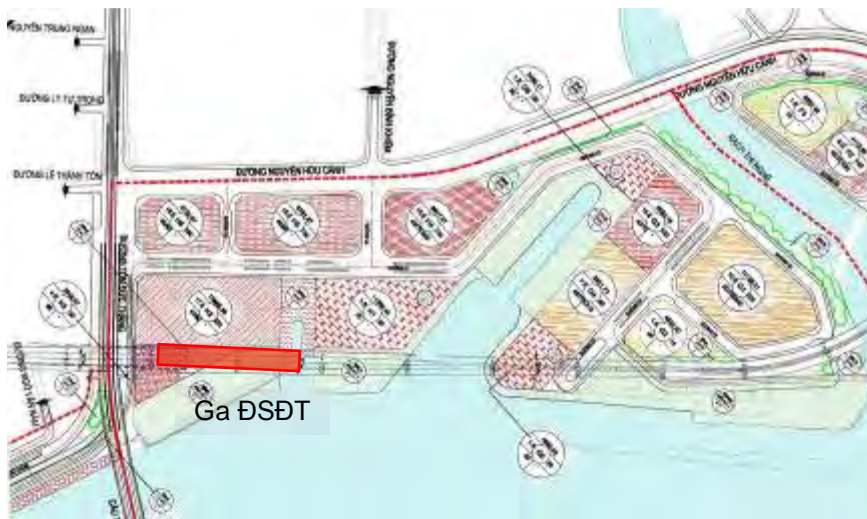


Nguồn: Đoàn Nghiên cứu dựa trên Quy hoạch phân khu của Khu vực trung tâm mở rộng

Hình 2.1.12 - Bản đồ sử dụng đất Khu vực Ga Nhà hát lớn

(A)-3 Khu vực Ga Ba Son

Theo quy hoạch phân khu, Ga Ba Son sẽ được tích hợp với dự án tái phát triển đô thị ở khu vực Ba Son, hiện đang là Nhà máy đóng tàu của quân đội. Nhà ga sẽ là một ga đầu mối giao thông kết hợp cho các loại hình giao thông khác nhau, như xe buýt đường thủy, LRT hoặc BRT và xe buýt. Tuy nhiên khu vực Ba Son hiện đang thuộc quản lý của hải quân nên chính quyền thành phố chưa hoàn toàn kiểm soát việc được phát triển đô thị theo quy hoạch phân khu đã được phê duyệt.

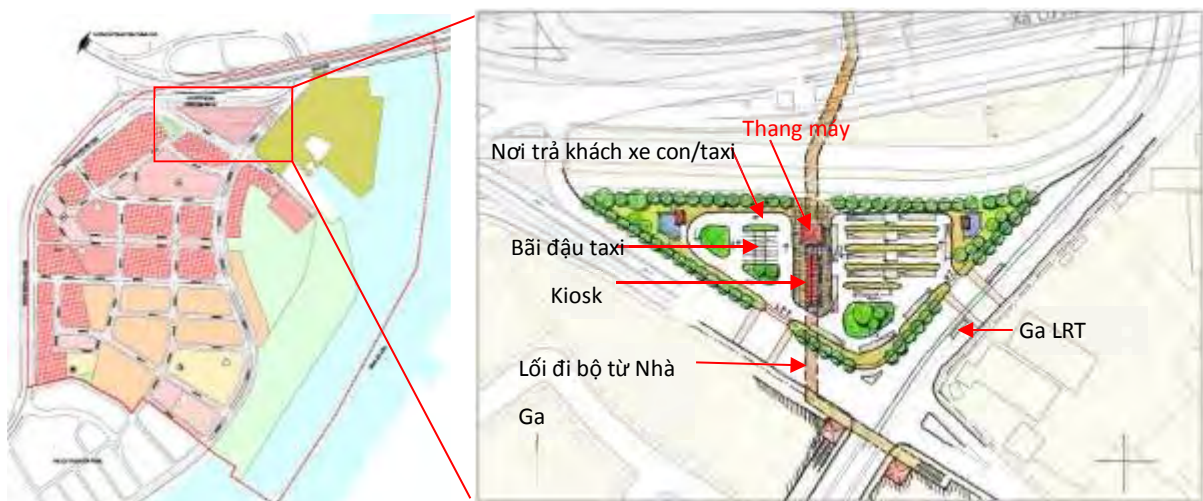


Nguồn: Đoàn Nghiên cứu dựa trên Quy hoạch phân khu của Khu vực trung tâm mở rộng

Hình 2.1.13 - Bản đồ sử dụng đất Khu vực Ga Ba Son

(A)-4 Khu vực Ga Tân Cảng

Theo Quy hoạch phân khu, quảng trường ga có bến xe buýt và bãi đậu taxi sẽ được phát triển ở góc phía Bắc của Khu Tân Cảng, hiện đang làm Cảng container của hải quân. Cũng giống như Ga Ba Son, khu vực này hiện đang thuộc quản lý của hải quân nên chính quyền thành phố chưa kiểm soát được việc phát triển đô thị theo quy hoạch phân khu đã được phê duyệt

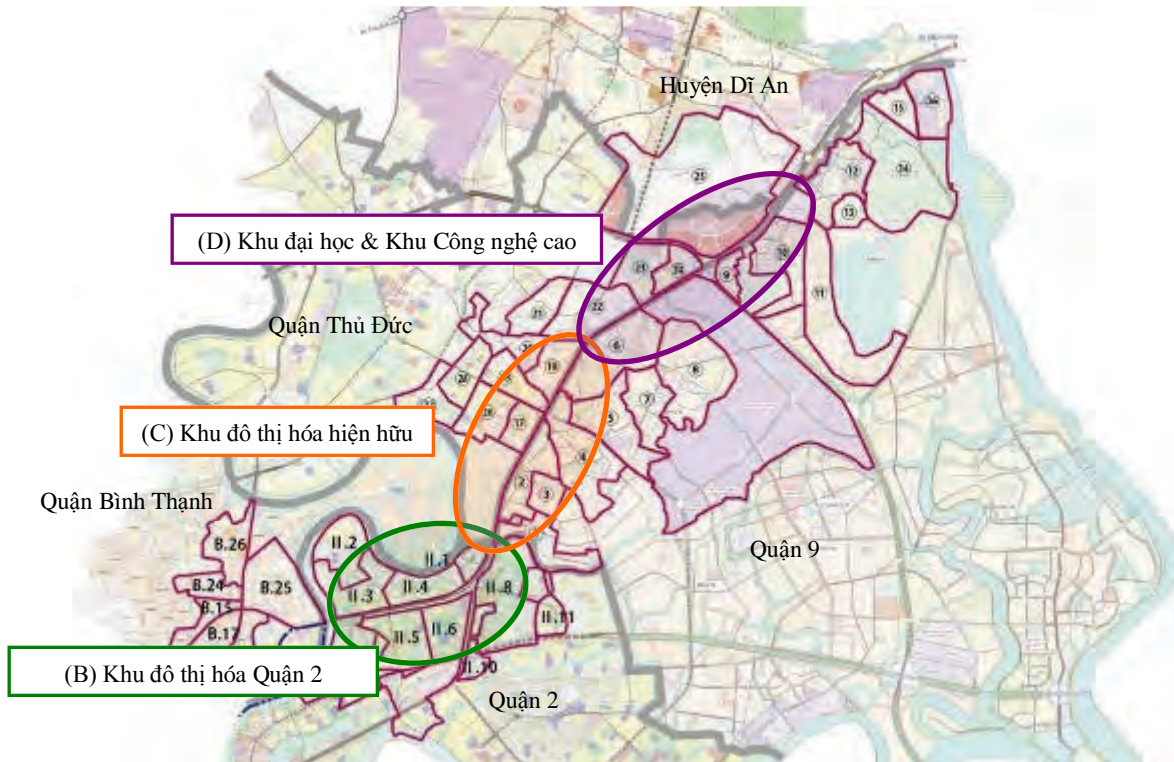


Nguồn: Đoàn Nghiên cứu dựa trên Quy hoạch phân khu của Khu vực trung tâm mở rộng

Hình 2.1.14 - Bản đồ sử dụng đất Khu vực Ga Tân Cảng

(B) Các quy hoạch phân khu trong Khu đô thị hóa Quận 2

Hình dưới đây cho thấy các khu vực đã có quy hoạch phân khu dọc Tuyến ĐSĐT số 1 về phía Đông sông Sài Gòn, gồm có ba khu vực: (B) Khu đô thị hoá Quận 2, (C) Khu đô thị hóa hiện hữu và (D) Khu Đại học & Khu Công nghệ cao.



Nguồn: Đoàn Nghiên cứu dựa trên các Quy hoạch chung của các quận

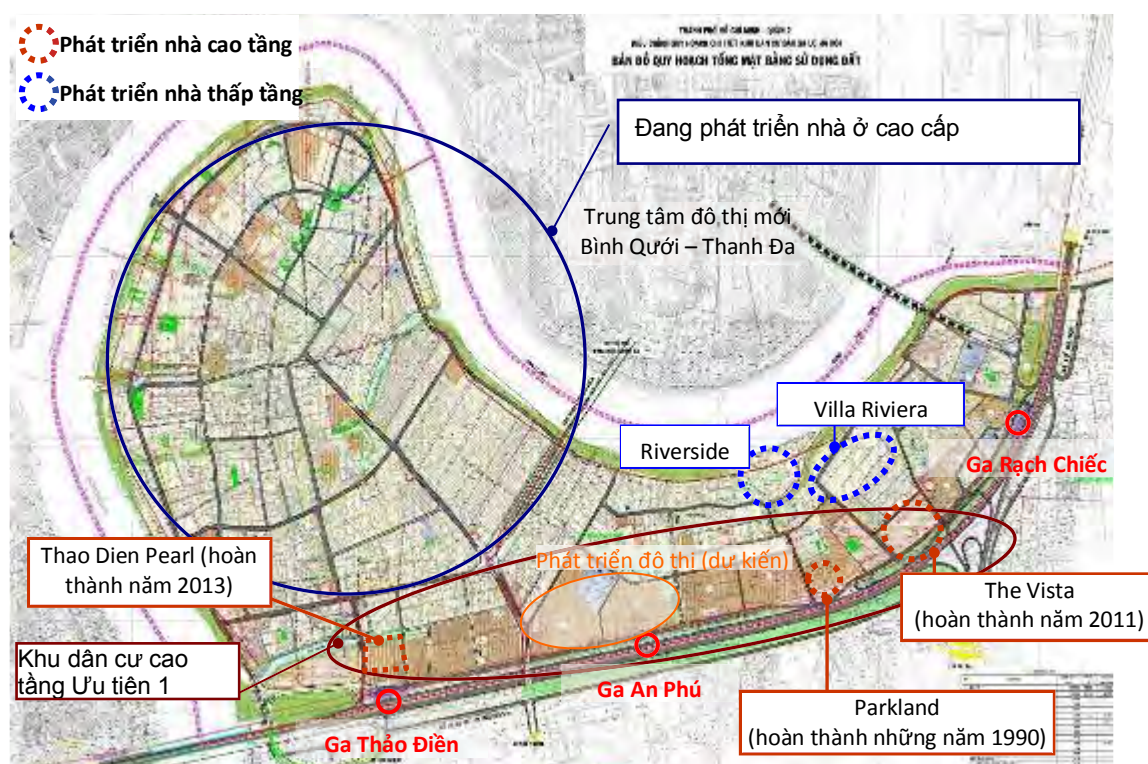
Hình 2.1.15 - Quy hoạch phân khu của Khu vực Phía Đông Sông Sài Gòn

Trong Khu đô thị hoá (B) tại Quận 2, đã có một số quy hoạch phân khu (trước năm 2010 quy hoạch phân khu được gọi là "quy hoạch chi tiết tỷ lệ 1/2000") cho khu vực quanh Ga Thảo Điền và Ga An Phú vào những năm 1990 và đầu những năm 2000, trong khi ở khu vực phía Nam Ga Rạch Chiếc, do điều kiện đất đai không được thuận lợi, các quy hoạch phân khu chưa được triển khai đến giai đoạn phê duyệt (chỉ được thực hiện đến giai đoạn lập khung quy hoạch). Phần dưới đây trình bày các quy hoạch phân khu của Khu vực (B).

(B)-1 Quy hoạch phân khu Khu vực Ga Thảo Điền và An Phú

Tại Khu Thảo Điền phía Bắc Xa lộ Hà Nội nhà ở cao cấp đã được xây dựng từ những năm 1970, ba quy hoạch phân khu đã được phê duyệt vào những năm 1990, đầu những năm 2000 và một quy hoạch phân khu toàn diện cho ba khu quy hoạch này đã được xây dựng trong năm 2008 mặc dù chỉ mới ở giai đoạn lập khung quy hoạch (xem Hình 2.1.14). Trong khung quy hoạch này, khu vực tiếp giáp với Xa lộ Hà Nội được chỉ định là một khu dân cư hỗn hợp có mật độ cao dựa trên ý tưởng TOD (Phát triển dựa vào giao thông).

Trong khu Thảo Điền, nhiều tòa nhà chung cư cao tầng đã được xây dựng bởi các nhà đầu tư trong và ngoài nước theo các quy hoạch. Dự án phát triển "Thảo Điền Pearl" gần Ga Thảo Điền do nhà đầu tư - "Tập đoàn SSG" thành lập năm 2003 tại TP.HCM và chính quyền thành phố thực hiện sẽ được kết nối với nhà ga bằng cầu bộ hành. Theo khung quy hoạch, phần phía Bắc Ga An Phú được xác định là khu chung cư cao tầng ưu tiên, cần được phát triển bằng cách tích hợp với nhà ga và các công trình công cộng có liên quan. Trong khu vực gần Ga Rạch Chiếc các tuyến đường kết nối với Khu Đô thị mới Bình Quới-Thanh Đa sẽ được xây dựng.



Nguồn: Đoàn Nghiên cứu dựa trên Quy hoạch phân khu của Khu dân cư Phía Bắc Xa lộ Hà Nội

Hình 2.1.16 - Quy hoạch phân khu (Khung quy hoạch) và Vị trí của các dự án phát triển đô thị chính trong Khu vực Thảo Điền

Phía Nam Xa lộ Hà Nội, "Khu đô thị mới An Phú - An Khánh" đã và đang được phát triển bởi Công ty Cổ phần Dịch vụ Địa ốc Sài Gòn SEJCO. Phía Tây của khu đô thị mới được quy hoạch thành một khu nhà ở biệt lập theo quy hoạch phân khu năm 1999, trong khi phía Đông được quy hoạch thành một khu dân cư cao tầng theo quy hoạch phân khu năm 2009. Phía Tây khu đô thị mới, theo quy hoạch phân khu "Cải tạo Khu đô thị liền kề với Khu đô thị mới Thủ Thiêm" được phê duyệt vào năm 2013, phần lớn đã được phát triển thành khu dân cư. Trong khu đô thị mới và khu đô thị cải tạo, ngoài lộ giới của đường quốc lộ, các khu vực tiếp giáp với các ga đã có chủ sở hữu đất. Vì vậy, để phát triển các công trình ga, cần phải phối hợp và đàm phán với các chủ sở hữu này.



Cải tạo Khu đô thị bên cạnh
Khu đô thị mới Thủ Thiêm

Khu đô thị mới An Phú – An Khánh (Tây)

Khu đô thị mới An Phú – An Khánh (Đông)

Nguồn: Đoàn Nghiên cứu dựa trên quy hoạch phân khu của Khu đô thị mới An Phú – An Khánh và cải tạo Khu đô thị liền kề với Khu đô thị mới Thủ Thiêm

Hình 2.1.17 - Quy hoạch phân khu của Khu vực Phía Nam Ga Thảo Điền và Ga An Phú

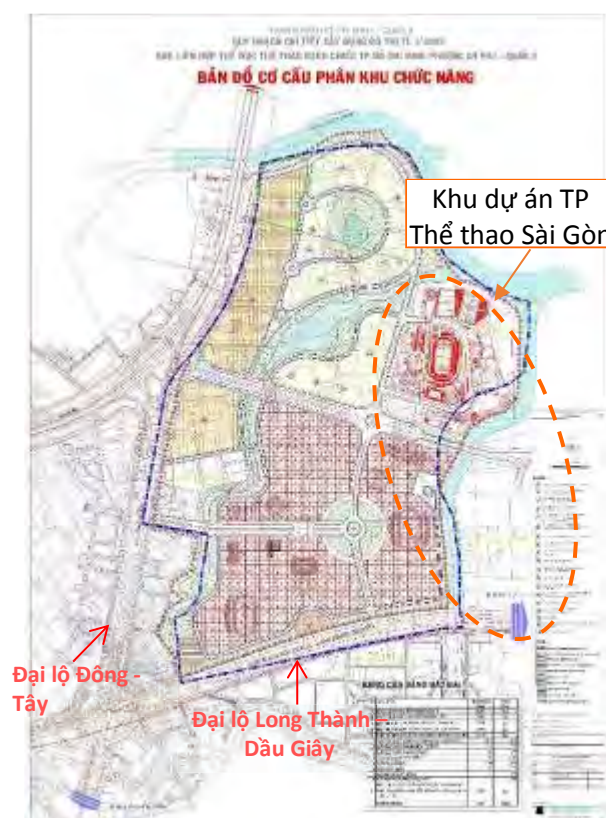
(B)-2 Quy hoạch phân khu của Khu vực phía Đông Nam Ga Rạch Chiếc

Quy hoạch phân khu của Khu liên hợp TĐTT quốc gia Rạch Chiếc bao gồm phần phía Đông Nam Ga Rạch Chiếc với diện tích 227ha (chỉ mới phê duyệt khung quy hoạch). Trong khu liên hợp TĐTT sẽ xây dựng các loại công trình TĐTT khác nhau, khu vực tiếp giáp với xa lộ Hà Nội được xác định sẽ phát triển khu văn phòng, thương mại và hội nghị, trong đó sẽ kết hợp xây dựng quảng trường ga dựa trên mục đích sử dụng đất. Tuy nhiên, chính quyền thành phố sẽ tổ chức một cuộc thi về ý tưởng quy hoạch phát triển cho khu liên hợp TĐTT vào năm 2014 dựa trên khung quy hoạch. Do đó, cần một khoảng thời gian nhất định để khu vực này thực sự được phát triển.

Bảng 2.1.1 Khung sử dụng đất của Khu liên hợp TDTT quốc gia Rạch Chiếc

Dự án	Chủ đầu tư	Diện tích (ha)
Khu liên hợp TDTT quốc gia Rạch Chiếc	Sở Văn hóa, Thể thao và Du lịch	180,731ha
Khu triển lãm hàng xuất khẩu Việt Nam và khu dịch vụ TDTT (tại khu sân tập golf hiện hữu)	Tổng Công ty Du lịch Sài Gòn	5,003ha
Trung tâm huấn luyện TDTT và Dịch vụ TDTT	Trung tâm TNHH Saigon Sports City	26,12 ha
Khu liên hợp sân golf – TDTT và nhà ở	Công ty CP Đầu tư và Phát triển Sài Gòn	3,224ha
Khu dân cư tái định cư	Công ty TNHH Đại Tín	7,071ha
Đại lộ Long Thành – Dầu Giây	Khu quản lý đường sông thành phố và Sở GTVT	4,851ha
Tổng cộng		227ha

Nguồn: Đoàn Nghiên cứu dựa trên Quy hoạch phân khu của Khu liên hợp TDTT quốc gia Rạch Chiếc



【Các công trình thể dục thể thao】

- 1 Sân vận động chính 50.000 chỗ
- 2 Sân vận động phụ có đường chạy điền kinh 20.000 chỗ
- 3 Sân thi đấu trong nhà 10.000 chỗ
- 4 Nhà thi đấu TDTT tổng hợp – Khán đài: 15.000 chỗ
- 5 Nhà tập luyện các môn bóng mềm, cầu long, cử tạ - thể hình và cụm sân ngoài trời
- 6 Nhà thi đấu quần vợt 5.000 chỗ và cụm sân quần vợt ngoài trời
- 7 Cụm hồ bơi thi đấu và tập luyện (3.000 chỗ)
- 8 Cụm trường bắn súng và bắn cung
- 9 Sân đua xe đạp lòng chảo- khán đài 2000 chỗ
- 10 Khu thể thao dưới nước
- 11 Khu công trình báo chí, thông tin, truyền hình
- 12 Trung tâm đào tạo thể dục thể thao
- 13 Trung tâm y học và phục hồi sức khỏe
- 14 Phòng tập TD và thiết bị tập thể lực cho các bộ môn
- 15 Làng vận động viên (10.000 người)
- 16 Khu dịch vụ cho vận động viên, cán bộ và huấn luyện viên
- 17 Trụ sở TDTT
- 18 Công trình thương mại dịch vụ, hội nghị, văn phòng
- 19 Khu di tích

Nguồn: Đoàn Nghiên cứu dựa trên Quy hoạch phân khu Khu liên hợp TDTT Rạch Chiếc (Khung quy hoạch)

Hình 2.1.18 - Quy hoạch phân khu của Khu liên hợp thể dục thể thao Rạch Chiếc (Khung quy hoạch)

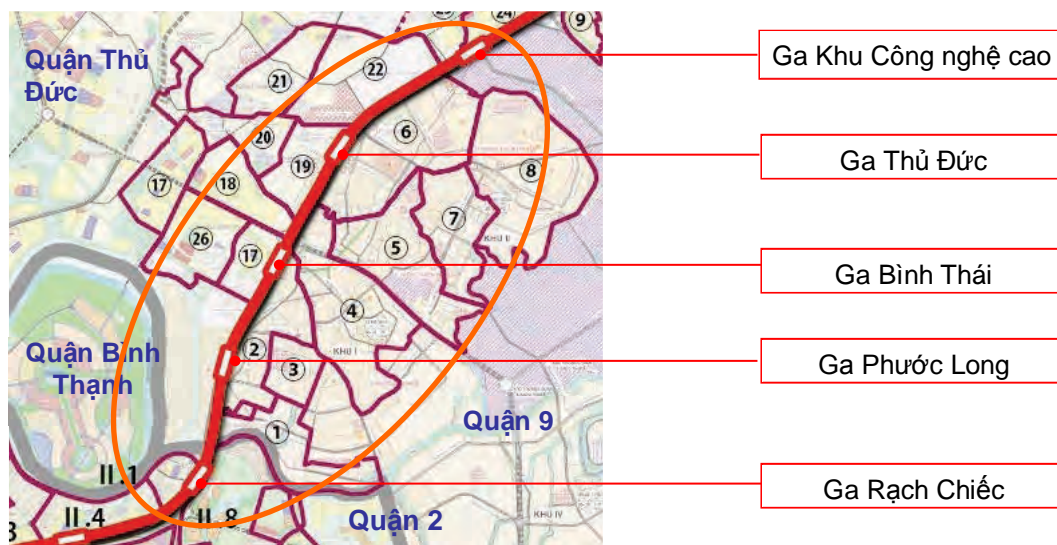
Phía Đông khu liên hợp TDTT có hai quy hoạch phân khu bao gồm Thành phố Thể thao Sài Gòn, và Khu liên hợp Sân Golf, TDTT và Nhà ở Sài Gòn. Quy hoạch phân khu Thành phố Thể thao Sài Gòn gồm khu dân cư 12.000 người, trong đó bao gồm một phần khu công trình TDTT của Khu liên hợp TDTT quốc gia Rạch Chiếc (xem Hình 2.1.18). Việc xây dựng

Khu liên hợp Sân Golf, TDTT và Nhà ở Sài Gòn đã bắt đầu, tuy nhiên, hiện nay các công trình xây dựng đã bị tạm ngưng.

Mặc dù tại thời điểm hiện tại, các dự án phát triển khu vực phía Đông Nam Ga Rạch Chiếc chưa tiến triển nhưng trong tương lai các khu đô thị mới phát triển sẽ làm phát sinh một lượng dân cư nhất định. Tuy nhiên, như đã đề cập trong quy hoạch chung cấp quận huyện, nghiên cứu phát triển Ga Rạch Chiếc cần tính đến các tuyến đường bộ qua Đường cao tốc Long Thành - Dầu Giây và Đại lộ Đông Tây.

(C) Khu đô thị hiện hữu

Khu đô thị hiện hữu dự kiến xây dựng Ga Phước Long, Ga Bình Thái và Ga Thủ Đức đã được đô thị hóa với các khu dân cư mật độ trung bình và các công trình công nghiệp như các nhà máy, trạm biến áp và các kho container đã được xây dựng dọc theo Xa lộ Hà Nội. Ngoài khu vực phía Tây Ga Phước Long nơi nhà máy xi măng sẽ chuyển đổi thành khu đô thị mới, các quy hoạch phân khu đã được xây dựng dựa trên các mô hình đô thị hiện hữu. Phần dưới đây trình bày tổng quan của các quy hoạch phân khu này.

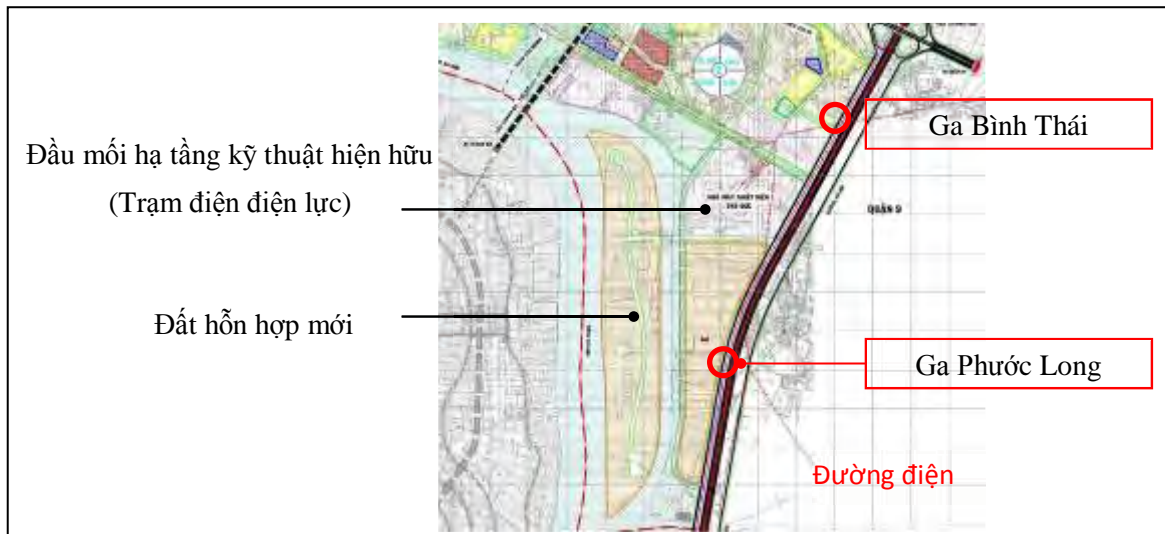


Nguồn: Đoàn Nghiên cứu dựa trên các Quy hoạch chung của các quận Thủ Đức, Bình Thạnh và quận

Hình 2.1.19 - Quy hoạch phân khu của Khu vực đô thị hóa hiện hữu

(C)-1 Quy hoạch phân khu quanh Ga Phước Long

Như đã đề cập ở trên, theo quy hoạch chung Quận Thủ Đức, khu vực phía Tây Ga Phước Long sẽ chuyển đổi thành khu đô thị mới với các chức năng đô thị hỗn hợp. Tuy khu vực này chưa có quy hoạch phân khu, các công trình công cộng như quảng trường ga có thể được đưa vào khi xây dựng quy hoạch. Khi xem xét vị trí của các công trình công cộng phải tính đến các đường điện cao thế chạy qua khu vực này.



Nguồn: Đoàn Nghiên cứu dựa trên Quy hoạch chung của Quận Thủ Đức

Hình 2.1.20 - Khu vực Phía Tây Ga Phước Long trong Quy hoạch chung Quận Thủ Đức



Nguồn: Trái - Đoàn Nghiên cứu dựa trên Điều chỉnh quy hoạch Khu dân cư từ Lô 1 đến Lô 4 (Phường Phước Long A)
 Phải - Quy hoạch tái định cư Khu dân cư Lô 4 của Phường Phước Long A

Hình 2.1.21 - Quy hoạch phân khu và hiện trạng của Khu vực phía Đông Ga Phước Long

Ở Phía Đông Ga Phước Long và Ga Bình Thái, nhiều quy hoạch phân khu đã được xây dựng (xem Hình 2.1.21). Vì theo quy hoạch, các vùng đất liền kề với các ga được xác định là khu dân cư dựa trên mục đích sử dụng đất hiện hữu và các mô hình đô thị, nên các quy hoạch phân khu cần được sửa đổi để bố trí các công trình ga.

Theo các quy hoạch phân khu, các khu nông nghiệp tiếp giáp với các khu đô thị hiện hữu sẽ được chuyển đổi thành các khu dân cư và xây dựng đường tiếp cận mới. Dự kiến người dân của các khu dân cư mới phát triển sẽ sử dụng Tuyến ĐSĐT số 1 nếu đáp ứng được khả năng tiếp cận nhà ga.

(C)-2 Quy hoạch phân khu quanh Ga Bình Thái

Quy hoạch phân khu cho thấy khu vực phía Đông Ga Bình Thái là đất sử dụng hỗn hợp theo mục đích sử dụng đất hiện hữu. Tương tự như trường hợp của Ga Phước Long, các quy hoạch phân khu cần được sửa đổi để bố trí các công trình ga liên quan. Ở phía Tây của ga, dự kiến người của các khu dân cư mới phát triển sẽ sử dụng Tuyến ĐSĐT số 1 nếu đáp ứng được khả năng tiếp cận các ga .



Nguồn: Đoàn Nghiên cứu dựa trên Quy hoạch chi tiết Khu dân cư Phía Tây Xa lộ Hà Nội

Hình 2.1.22 - Quy hoạch phân khu Phía Tây Ga Bình Thái

(C)-3 Quy hoạch phân khu quanh Ga Thủ Đức

Quy hoạch phân khu phía Tây Ga Thủ Đức trình bày về các chỉ dẫn lập quy hoạch và thiết kế đô thị dựa trên các mô hình đô thị hiện hữu tồn tại từ thời kỳ Pháp thuộc với các khu đất nhỏ. Mặc dù có thể gặp khó khăn trong việc tái phát triển khu đô thị hiện hữu nhưng các công trình ga như quảng trường ga vẫn cần được xây dựng tại khu vực này vì đây vẫn là khu vực trung tâm của quận, nơi tập trung các chức năng đô thị chính, bao gồm các văn phòng của các cơ quan hành chính nhà nước của Ủy ban nhân dân quận.

Các quy hoạch phân khu phía Đông Ga Thủ Đức cho thấy đây là khu đa chức năng có các công trình công cộng như bệnh viện và trường học sẽ được phát triển liền kề với ga. Các

công trình ga chẳng hạn như quảng trường ga, có thể được xây dựng trong khu vực công trình công cộng bằng cách sửa đổi quy hoạch phân khu.



Nguồn: Đoàn Nghiên cứu dựa trên Quy hoạch phân khu của “Khu biệt thự trong Khu đô thị ĐHQG” (trái) và “Quy hoạch chi tiết Khu dân cư từ Lô 2 đến Lô 6 của Phường Hiệp Phú” (phải)

Hình 2.1.23 - Quy hoạch phân khu xung quanh Ga Thủ Đức

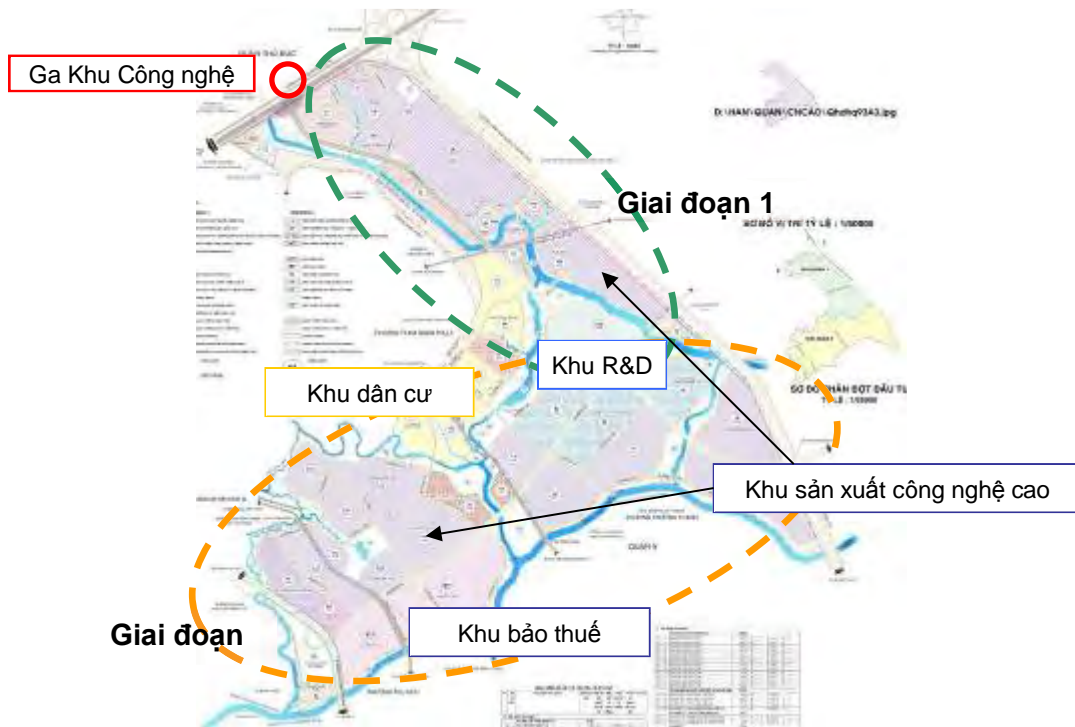
(D) Khu Đại học và Khu Công nghệ cao

Các Ga Khu Công nghệ cao, Ga Suối Tiên và Ga đầu mối Suối Tiên sẽ được xây dựng tại Khu đại học quốc gia và công viên nước Suối Tiên - nơi vui chơi giải trí được người dân ưa thích. Bến xe Miền Đông hiện nay đang nằm ở quận Bình Thạnh cũng sẽ được chuyển đến khu vực này. Phần sau đây trình bày tổng quan các quy hoạch phân khu và các quy hoạch tổng thể của khu vực.

(D)-1 Quy hoạch tổng thể và quy hoạch phân khu quanh Ga Khu Công nghệ cao

Tiếp giáp với Ga Khu Công nghệ cao là Khu Công nghệ cao Sài Gòn với diện tích 900 ha. Theo quy hoạch tổng thể, Khu Công nghệ cao gồm hai khu vực: khu vực cho giai đoạn đầu với diện tích 300 ha, và khu vực cho giai đoạn thứ hai với diện tích 600 ha. Trong giai đoạn đầu các cơ sở nghiên cứu phát triển và sản xuất của các nhà đầu tư nước ngoài trong ngành công nghiệp công nghệ cao đã được xây dựng, bao gồm nhà máy sản xuất của Tập đoàn Intel.

Trong Khu Công nghệ cao, khu dân cư phục vụ cho các chuyên gia kỹ thuật cao được quy hoạch với tổng diện tích 62 ha sẽ được phát triển theo từng giai đoạn. Tuy nhiên, phần lớn các công nhân viên của Khu công nghệ cao sẽ phải di chuyển từ các nơi khác đến Khu CNC để làm việc, nên dự kiến họ sẽ sử dụng Tuyến ĐSĐT số 1 nếu khả năng tiếp cận từ nhà ga đến từng công trình được đảm bảo. Do nhà đầu tư Singapore đang có kế hoạch phát triển khu vực rộng 16 ha tiếp giáp với ga, nên cần phải phối hợp với nhà đầu tư này để phát triển quảng trường ga.



Nguồn: Đoàn Nghiên cứu dựa trên Quy hoạch tổng thể 1/5.000 của Khu Công nghệ cao Sài Gòn

Hình 2.1.24 - Quy hoạch tổng thể của Khu Công nghệ cao Sài Gòn



Nguồn: Đoàn Nghiên cứu dựa trên Quy hoạch phân khu của Khu đô thị mới Phường Linh Trung

Hình 2.1.25 - Quy hoạch phân khu Phía Bắc Khu Công nghệ cao

Khu đối diện với Ga Khu Công nghệ cao đã có quy hoạch phân khu trong đó bao gồm khu dân cư cao tầng tiếp giáp với ga và khu vực đầu mối giao thông với diện tích 8 ha đối diện với nút giao thông hoa thị trên đường quốc lộ (xem Hình 2.1.25). Tuy nhiên, hiện nay khu vực này là các khu dân cư quy mô nhỏ, do đó cần một khoảng thời gian nhất định mới có thể thực hiện các quy hoạch này.

(D)-2 Quy hoạch xung quanh Ga Suối Tiên

Khu Du lịch Văn hóa Suối Tiên là một khu liên hợp vui chơi giải trí ở phía Nam Ga Suối Tiên. Đơn vị quản lý – Tập đoàn Suối Tiên – hiện đang có kế hoạch mở rộng công viên từ 55 ha lên 100 ha để xây dựng khu đô thị mới đa chức năng (xem Hình 2.1.26). Quảng trường ga có thể được tích hợp vào khu vực mở rộng ở gần ga mà phần lớn đất đã được thu hồi. .



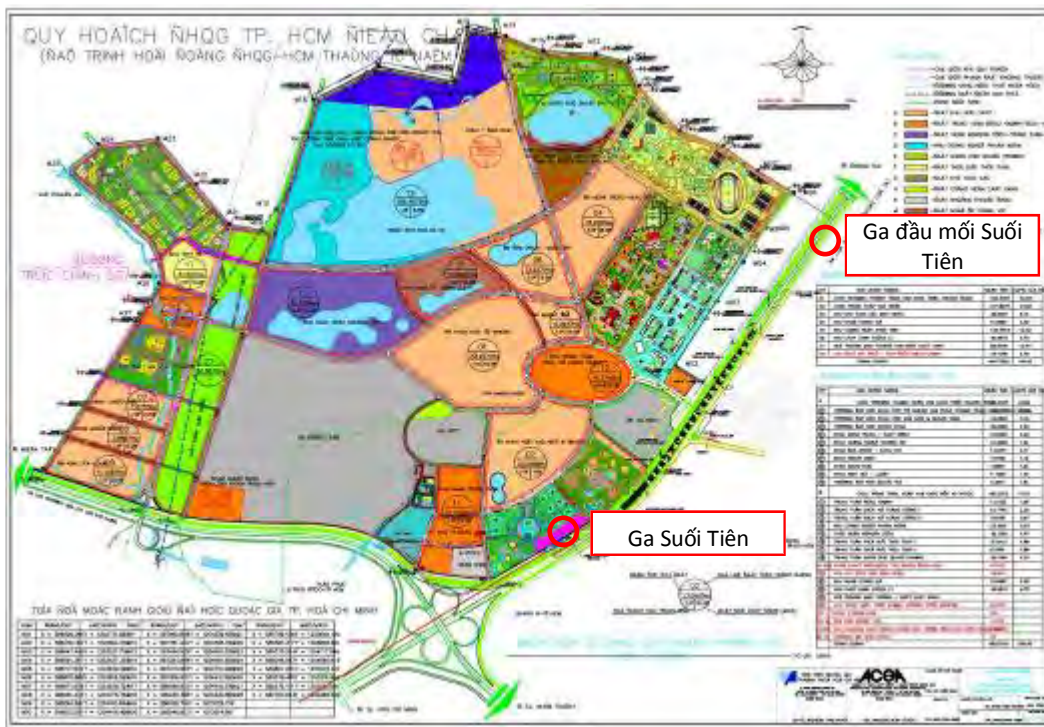
Nguồn: Đoàn Nghiên cứu dựa theo tài liệu “Giới thiệu của Tập Đoàn Suối Tiên

Hình 2.1.26 - Hình ảnh Khu Du lịch văn hóa Suối Tiên mở rộng

Khu Đại học Quốc Gia nằm ở khu vực phía Bắc của Ga Suối Tiên đang được phát triển để di dời các trường đại học tập trung ở trung tâm TP. HCM. Quy hoạch tổng thể khu vực này đã được lập vào năm 2003, sửa đổi vào năm 2013 và đã được Thủ Tướng Chính Phủ phê duyệt vào tháng 5 năm 2014.

Theo quy hoạch tổng thể đã được điều chỉnh, số lượng sinh viên của khu làng đại học được quy hoạch là 65.000 sinh viên. Hiện có khoảng 80% sinh viên học tập tại khu vực này đang ở trong các ký túc xá của trường. Đồng thời, các khu ký túc xá cho 60.000 sinh viên sẽ được hoàn thành trong năm 2015. Tuy nhiên, các khu ký túc xá này cũng sẽ đáp ứng cả nhu cầu của sinh viên ngoài khu vực nên dự tính sẽ có một lượng sinh viên đáng kể sử dụng Tuyến ĐSĐT số 1 cho các chuyến đi đến trung tâm thành phố.

Do quy hoạch tổng thể này chưa xem xét đến việc kết nối với Ga Suối Tiên nên Đoàn nghiên cứu sẽ tiếp tục phối hợp với Ban quản lý dự án xây dựng Đại học Quốc Gia.



Nguồn: Đoàn Nghiên cứu dựa theo Quy hoạch Tổng thể của Đại Học Quốc Gia (1/2.000)

Hình 2.1.27 - Quy hoạch tổng thể Đại học Quốc Gia

(D)-3 Các Quy hoạch phân khu xung quanh Ga đầu mối Suối Tiên

Do Ga đầu mối Suối Tiên ở vị trí giữa Huyện Dĩ An của Tỉnh Bình Dương và Quận 9 của TP. HCM nên cần có sự hợp tác của các cơ quan liên quan để phát triển khu vực gần nhà ga.

Quy hoạch phân khu được phê duyệt của TP. HCM bao gồm Bến Xe Miền Đông, depot Tuyến ĐSĐT số 1, các khu vực dân cư và trung tâm đào tạo mới. Do Ga đầu mối Suối Tiên là ga chính của Tuyến ĐSĐT số 1 nên tại khu vực này nhà ga sẽ được phát triển kết hợp với các khu vực xung quanh.



Nguồn: Đoàn nghiên cứu dựa theo Quy hoạch phân khu Khu dân cư của Bến xe Miên Đông (1/2.000)

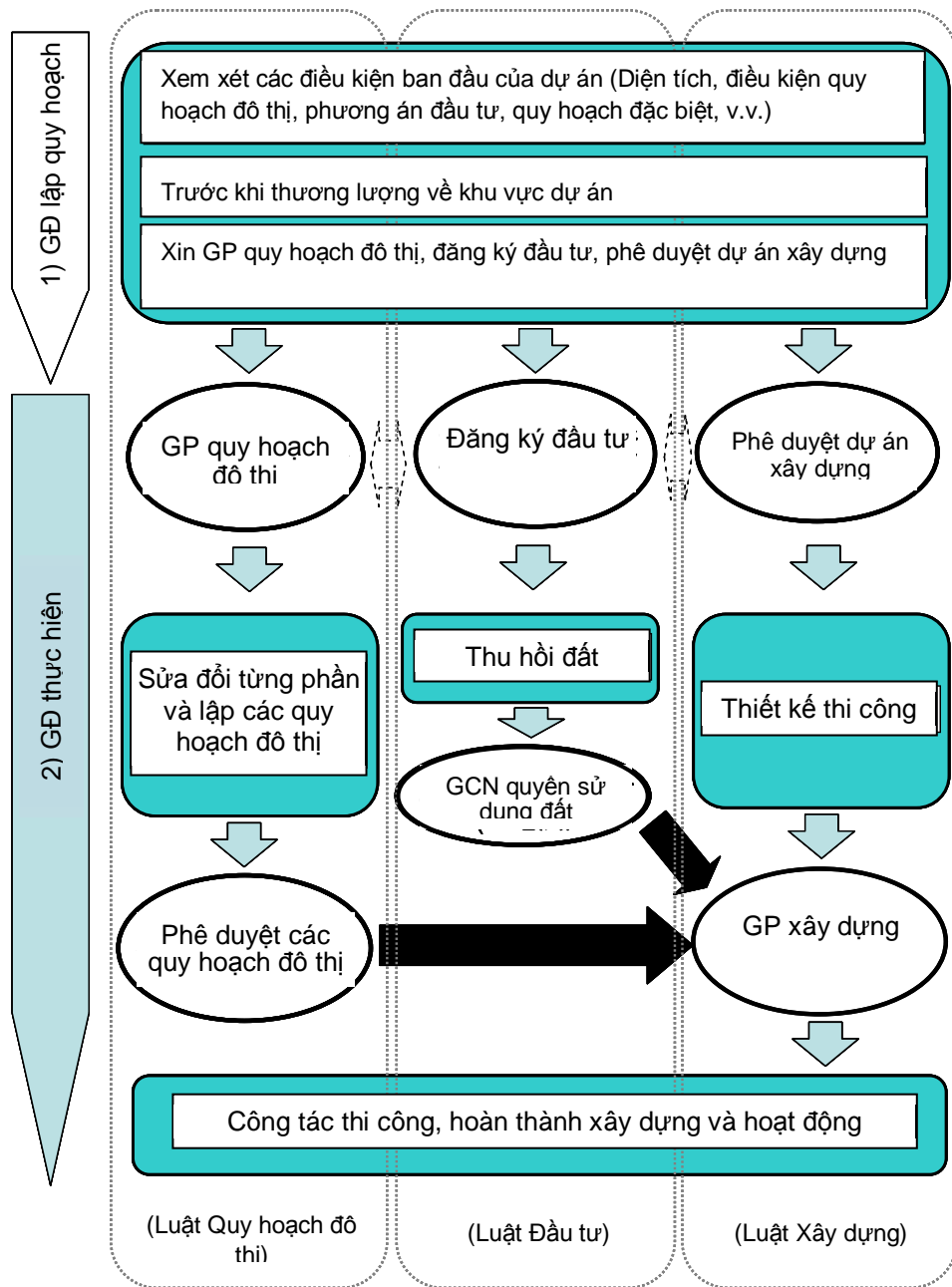
Hình 2.1.28 - Quy hoạch phân khu Khu vực Ga đầu mới Suối Tiên

6) Hệ thống luật pháp hiện hành về phát triển đô thị

Hiện tại có ba luật chính quy định về phát triển đô thị ở Việt Nam bao gồm a) Luật Quy hoạch đô thị, b) Luật Đầu tư, và c) Luật Xây dựng. Nhìn chung các thủ tục hành chính cơ bản về phát triển đô thị được thực hiện dựa trên ba luật này cùng với Luật Đất đai liên quan đến các thủ tục về cấp giấy chứng nhận quyền sử dụng đất. Hình 2.1.29 trình bày thủ tục hành chính chung về phát triển đô thị của ba luật này, được chia thành hai giai đoạn, giai đoạn lập quy hoạch và giai đoạn thực hiện. Trong hình này, ba giấy chứng nhận và giấy phép cần thiết để thực hiện các thủ tục hành chính về phát triển đô thị bao gồm giấy phép quy hoạch đô thị, đăng ký đầu tư và phê duyệt dự án xây dựng đều được trình bày trên cùng một hàng; tuy nhiên, các thủ tục này phải lúc nào cũng được thực hiện đồng thời trong cùng một giai đoạn. Như mô tả sau đó, mối tương quan của ba luật chính này không được quy định rõ ràng trong luật pháp và các quy định hiện hành tại Việt Nam.

Giai đoạn lập quy hoạch là giai đoạn chuẩn bị và làm thủ tục xin giấy phép để bắt đầu dự án phát triển đô thị. Nếu các nhà phát triển không có giấy chứng nhận quyền sử dụng đất, họ phải bắt đầu làm thủ tục xin cấp giấy phép quy hoạch đô thị. Các tài liệu xin giấy phép cần có không chỉ bao gồm các điều kiện về không gian mà còn các phương án đầu tư. Do đó, trong giai đoạn này, các nhà phát triển phải xin giấy phép quy hoạch đô thị, đồng thời chuẩn bị làm thủ tục xin đăng ký đầu tư và phê duyệt dự án xây dựng cũng như biết rõ về khả năng được cấp giấy chứng nhận sử dụng đất. Như vậy giai đoạn lập quy hoạch tập trung vào việc chuẩn bị và làm các thủ tục xin cấp các giấy chứng nhận và các giấy phép cần thiết để thực hiện các dự án phát triển đô thị.

Trong giai đoạn thực hiện, sau khi được cấp giấy phép quy hoạch đô thị, quy hoạch phân vùng với tỉ lệ 1/2000 hoặc 1/5000 và quy hoạch chi tiết với tỉ lệ 1/500 sẽ được điều chỉnh hoặc được lập. Khi quy hoạch chi tiết được phê duyệt, các thủ tục quy hoạch đô thị sẽ được hoàn tất. Sau khi được phê duyệt dự án xây dựng, bản vẽ thi công cho các công trình trong khu vực dự án sẽ được lập. Sau khi hoàn thành bản vẽ thi công và thủ tục đăng ký đầu tư, các nhà đầu tư phát triển có thể bắt đầu thực hiện các thủ tục hành chính để xin giấy chứng nhận quyền sử dụng đất. Sau đó, các nhà đầu tư phát triển sẽ tiến hành xin giấy phép xây dựng dựa trên các bản vẽ thi công, bản sao giấy chứng nhận quyền sử dụng đất và các tài liệu quy hoạch chi tiết. Sau khi có giấy phép xây dựng, bước cuối cùng các nhà đầu tư phát triển có thể bắt đầu các công tác thi công dự án phát triển đô thị.



Chú thích



Nguồn: Đoàn Nghiên cứu dựa trên Luật Quy hoạch đô thị, Luật Đầu tư và Luật Xây dựng

Hình 2.1.29 - Thủ tục hành chính chung về phát triển đô thị quy định bởi ba luật chính

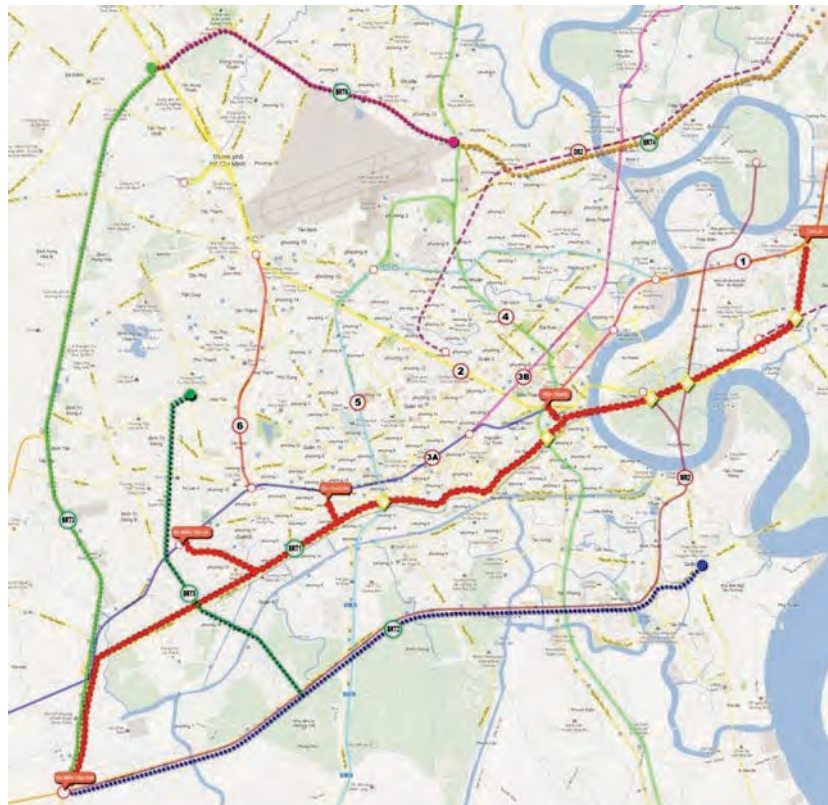
Thủ tục hành chính về phát triển đô thị có những đặc điểm và các vấn đề sau đây

- Không có sự tương quan rõ ràng giữa luật pháp và các quy định có liên quan: các mối tương quan và mối quan hệ trước sau giữa các thủ tục và điều kiện tiên quyết không được quy định rõ trong các điều luật và quy định về phát triển đô thị. Kết quả là các thủ tục hành chính được thực hiện theo quyết định của người phụ trách về vấn đề này; do đó, mỗi chính quyền địa phương lại có một hệ thống khác nhau.
- Môi trường pháp lý phức tạp và không chắc chắn: các nghị định, quyết định, thông tư liên quan đến phát triển đô thị thường xuyên được ban hành và sửa đổi, dẫn đến tình trạng ngay cả người dân địa phương cũng không thể nắm bắt một cách đúng đắn. Đặc biệt là tình trạng ở thành phố Hà Nội và thành phố Hồ Chí Minh còn phức tạp hơn do các quy định khác nhau của chính quyền địa phương có liên quan thường được ban hành ở hai thành phố này.
- Môi trường kinh doanh không đầy đủ cho các nhà đầu tư nước ngoài: Dự án phát triển đô thị không được bao gồm trong danh mục các lĩnh vực kinh doanh được ưu đãi cho các nhà đầu tư nước ngoài theo quy định của luật đầu tư.

2.2 Các quy hoạch và dự án giao thông liên quan

1) Quy hoạch tổng thể giao thông đô thị

Quy hoạch tổng thể Phát triển giao thông đô thị TP. HCM đến năm 2020 đã được Thủ tướng Chính Phủ phê duyệt tại Quyết định 101/QĐ-TTg ngày 22/01/2007 dựa theo Nghiên cứu HOUSTRANS 2004. Theo Quyết định 5745/2009/QĐ-UBND năm 2009, TP. HCM có 7 tuyến đường sắt đô thị được quy hoạch, trong đó có Tuyến ĐSĐT số 1. Theo như quy định mới nhất của Chính phủ (Quyết định số 568/QĐ-TTg ngày 08/08/2013 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), như thể hiện trong Hình 2.2.1, mục tiêu thị phần đảm nhận của giao thông công cộng là 20-25% vào năm 2020, 35-45% vào năm 2030 và 50-60% vào năm 2050, đồng thời giảm thị phần đảm nhận của giao thông cá nhân theo định hướng chính sách này. Ngoài ra, Thành phố cũng quy hoạch tổng số 8 tuyến đường sắt đô thị, 3 tuyến xe điện mặt đất hoặc đường sắt một ray (Tramway hoặc Monorail) và 6 tuyến buýt nhanh (BRT). Hình 2.2.1 thể hiện mạng lưới xe buýt mở rộng tại Khu đô thị của TP. HCM.

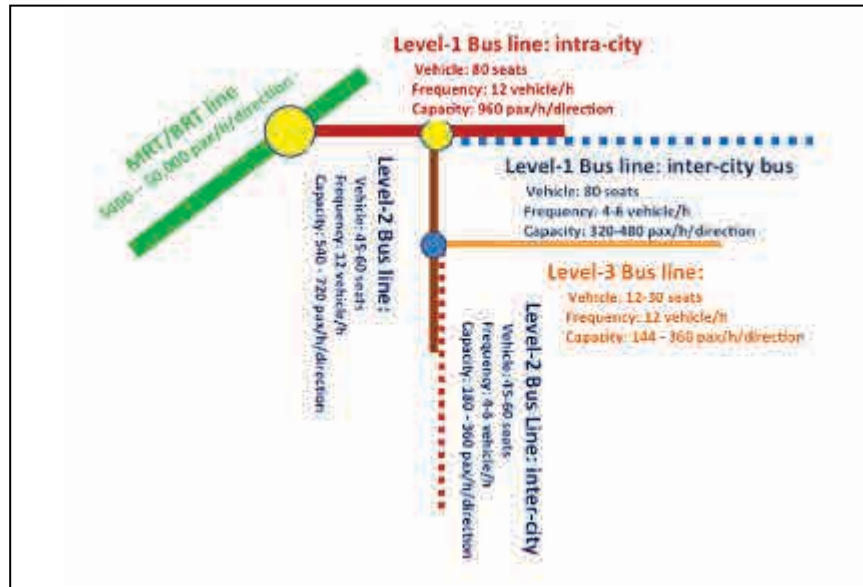


Nguồn: UBND TP. HCM (Quyết định Số 568/QP. HCM)

Hình 2.2.1 - Mạng lưới giao thông công cộng năm 2020

2) Quy hoạch giao thông xe buýt

Quy hoạch tổng thể phát triển giao thông vận tải TP. HCM đến 2025 được xây dựng tập trung phát triển quy hoạch hệ thống vận tải hành khách công cộng đến 2025, đảm bảo phát triển hệ thống giao thông đô thị bền vững. Theo quy hoạch này, ý tưởng mạng lưới phân cấp giao thông công cộng và ý tưởng về tích hợp ga đường sắt và bến xe buýt với các phương thức khác (đặc biệt là xe đạp và xe máy) đã được đề xuất theo như Hình 2.2.2.



Nguồn: Quy hoạch tổng thể Phát triển vận tải hành khách công cộng TP. HCM đến năm 2025

Hình 2.2.2 - Ý tưởng phân cấp Mạng lưới Giao thông công cộng

Bảng 2.2.1 - Mạng lưới giao thông đô thị tại TP. HCM

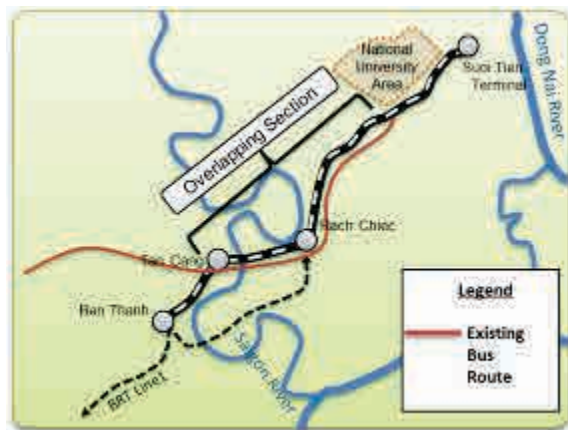
STT	Tuyến	Chiều dài (km)
Các tuyến ĐSĐT		
Tuyến số 1	Bến Thành - Suối Tiên + Kéo dài đến thành phố Biên Hòa - tỉnh Đồng Nai: Từ ga Suối Tiên, đi dọc theo quốc lộ 1 đến ngã 3 Chợ Sặt, thành phố Biên Hòa; + Kéo dài đến Bình Dương: Từ ga Suối Tiên - Mỹ Phước - Tân Vạn - Đường XT1 - ga trung tâm (Khu liên hợp Công nghiệp - Đô thị - Dịch vụ Bình Dương).	19,7
Tuyến số 2	Đô thị Tây Bắc (huyện Củ Chi) - quốc lộ 22 - Bến xe Tây Ninh - Trường Chinh - (nhánh vào Depot Tham Lương) - Cách Mạng Tháng Tám - Phạm Hồng Thái - Lê Lai - Bến Thành - Thủ Thiêm	48,0
Tuyến số 3a	Tuyến số 3a: Bến Thành - Phạm Ngũ Lão - Ngã 6 Cộng Hòa - Hùng Vương - Hồng Bàng - Kinh Dương Vương - Depot Tân Kiên - ga Tân Kiên + Kéo dài tuyến số 3a kết nối thành phố Tân An (tỉnh Long An) từ ga Hưng Nhơn đi dọc theo quốc lộ 1	19,8
Tuyến số 3b	Ngã 6 Cộng Hòa - Nguyễn Thị Minh Khai - Xô Viết Nghệ Tĩnh - quốc lộ 13 - Hiệp Bình Phước + Kết nối với thị xã Thủ Dầu Một (tỉnh Bình Dương) từ ga Hiệp Bình và đi dọc quốc lộ 13, kết nối với tuyến đường sắt đô thị số 1 của tỉnh Bình Dương	12,1
Tuyến số 4	Thanh Xuân - Hà Huy Giáp - Nguyễn Oanh - Nguyễn Kiệm - Phan Đình Phùng - Hai Bà Trưng - Bến Thành - Nguyễn Thái Học - Tôn Đản - Nguyễn Hữu Thọ - Khu đô thị Hiệp Phước	36,2
Tuyến số 4b	Ga Công viên Gia Định (tuyến số 4) - Nguyễn Thái Sơn - Hồng Hà - cảng Hàng không quốc tế Tân Sơn Nhất - Trường Sơn - Công viên Hoàng Văn Thụ - Ga Lăng Cha Cả (tuyến số 5)	5,2
Tuyến số 5	Bến xe Cầu Giuộc mới - quốc lộ 50 - Tùng Thiện Vương - Phú Đồng Thiên Vương - Lý Thường Kiệt - Hoàng Văn Thụ - Phan Đăng Lưu - Bạch Đằng - Điện Biên Phủ - cầu Sài Gòn	26,0
Tuyến số 6	Bà Quẹo - Âu Cơ - Lũy Bán Bích - Tân Hòa Đông - Vòng xoay Phú Lâm	5,6
Tuyến xe điện mặt đất hoặc đường sắt một ray¹⁾		
Tuyến xe điện mặt đất số 1	Ba Sơn - Tôn Đức Thắng - Công trường Mê Linh - Võ Văn Kiệt - Lý Chiêu Hoàng - Bến xe Miền Tây hiện hữu. Định hướng kéo dài từ Ba Sơn đến khu đô thị Bình Quới (Thanh Đa - Bình Thạnh).	12,8
Tuyến xe điện mặt đất số 2	Quốc lộ 50 (quận 8) - Nguyễn Văn Linh - Trần Nãi - Xuân Thủy (quận 2) - Khu đô thị Bình Quới (Thanh Đa - Bình Thạnh). Định hướng kết nối tuyến đường sắt đô thị số 3a	27,2
Tuyến xe điện mặt đất số 3	Ngã tư (Phan Văn Trị - Nguyễn Oanh) - Phan Văn Trị - Quang Trung - Công viên phần mềm Quang Trung - Tô Ký - ga Tân Chánh Hiệp	16,5
BRT		
Số 1	Theo đại lộ Võ Văn Kiệt - Mai Chí Thọ	20,5
Số 2	Theo đường Nguyễn Văn Linh từ Bến Xe Miền Tây mới tới cầu Phú Mỹ	24,0
Số 3	Dọc theo đường Vành đai 2 từ Ngã tư An Sương đến Bến Xe Miền Tây mới	19,0
Số 4	Theo trục đường Tân Sơn Nhất - Bình Lợi (sau khi được đưa vào khai thác) từ đường Kha Vạn Cân đến Công viên Chiến Thắng	14,5
Số 5	Theo trục đường Thoại Ngọc Hầu - Vành đai trong - nối dài ra đường Nguyễn Văn Linh (sau khi mở rộng, hoàn thiện đưa vào khai thác) từ ngã tư Bốn Xã đến đường Nguyễn Văn Linh	8,7
Số 6	Dọc theo đường Quang Trung (sau khi mở rộng, hoàn thiện đưa vào khai thác), theo hướng tuyến Monorail số 3	8,5

Nguồn: Đoàn nghiên cứu

1) Thực tế sau khi hoàn thành và đi vào hoạt động, các tuyến xe điện mặt đất số 1, 2 và 3 sẽ thay thế các tuyến xe buýt nhanh số 1, số 2 và số 6.

Theo Quy hoạch tổng thể phát triển giao thông vận tải TP. HCM đến 2025, VTHKCC bằng xe buýt và Tuyến ĐSĐT số 1 sẽ được kết hợp dựa theo ba nguyên tắc được trình bày trong phần dưới đây:

i. **Không khai thác xe buýt tại các đoạn trùng nhau:** Nếu một tuyến xe buýt có hành trình trùng với hành trình của Tuyến ĐSĐT số 1 trên 5km hoặc hơn 50% của tuyến (xem Hình 2.2.3), thì đoạn trùng nhau nên được chuyển đổi sang các tuyến đường khác. Nếu độ dài đoạn trùng nhau ít hơn 5km hoặc ít hơn 50% của tuyến, đoạn này nên được duy trì và tích hợp với các ga.



Hình 2.2.3 Dừng khai thác các đoạn trùng nhau

ii. **Giữ lại làm tuyến buýt dự phòng cho ĐSĐT:** Một số tuyến buýt nên được giữ lại làm chức năng dự phòng cho đường sắt đô thị (trong trường hợp có sự cố hoặc trong thời gian bảo trì Tuyến đường sắt đô thị)

iii. **Điều chỉnh tuyến buýt theo Ga:** Để đảm bảo sự kết nối giữa xe buýt và đường sắt đô thị, cần kết nối giữa các tuyến xe buýt và các ga khi tuyến xe buýt cắt qua đường sắt đô thị. Khoảng cách giữa đường sắt đô thị và trạm dừng xe buýt không nên xa hơn khoảng cách đi bộ. Nếu khoảng cách từ điểm giao nhau đến ga gần nhất lớn hơn 500m, trạm dừng xe buýt sẽ được đặt trong vòng bán kính 500 m.

Việc điều chỉnh các tuyến xe buýt hiện hữu cạnh tranh với Tuyến ĐSĐT số 1 TP. HCM được trình bày trong Chương 5 của Báo cáo này.

Theo kết quả nghiên cứu, chiến lược phát triển vận tải hành khách công cộng tại TP. HCM được trình bày tại Bảng 2.2.2.

Bảng 2.2.2 Định hướng phát triển dịch vụ xe buýt tại TP. HCM

Chi tiết	Ngắn hạn	Trung hạn	Dài hạn
Cơ cấu cung cấp dịch vụ	Sáp nhập hợp tác xã nhỏ và kiện toàn các doanh nghiệp nhà nước	Kiến toàn các đơn vị sáp nhập để hình thành hai công ty lớn và củng cố các hợp tác xã còn lại	3 công ty trên thị trường sơ cấp và 5-7 công ty trên thị trường thứ cấp
Quản lý nhà nước	Trung tâm QLĐH VTHKCC	Trung tâm QLĐH VTHKCC	Cơ quan quản lý giao thông công cộng (PTA)
Mua sắm phương tiện	Chính Phủ có vai trò là Nhà đầu tư ban đầu và chuyển giao cho các đơn vị khai thác chính	Đơn vị khai thác thực hiện mua sắm theo kế hoạch	Đơn vị khai thác thực hiện mua sắm theo kế hoạch

Hệ thống vé	Do sở tài chính phát hành và Trung tâm QLĐH VTHKCC quản lý	Hệ thống vé tách biệt với Đơn vị khai thác, đặc biệt là các tuyến trợ giá	Sử dụng thẻ thông minh, dùng chung cho các dịch VTHKCC chính thức
Giá vé	Tiếp tục áp dụng giá vé đồng mức và vé tháng	Xác định mức vé chưa bao gồm lợi nhuận làm cơ sở tính toán các loại giá vé	Xác định mức vé chưa bao gồm lợi nhuận làm cơ sở tính toán các loại giá vé
Trợ giá	Dựa trên hạn ngạch cho các tuyến đường của từng loại xe	Dựa trên việc xác định các đối tượng hưởng lợi	Dựa trên việc xác định các đối tượng hưởng lợi. Giám trợ giá trực tiếp và tăng trợ giá gián tiếp
Gia nhập thị trường	Giấy phép khai thác dựa trên hợp đồng có thời hạn 1 năm	Giấy phép kinh doanh 5 năm dựa trên việc đấu thầu giữa các doanh nghiệp	Giấy phép kinh doanh 5 năm dựa trên việc đấu thầu giữa các doanh nghiệp
Quy hoạch tuyến	Do QLĐH VTHKCC thực hiện	Chính phủ xây dựng quy hoạch cho thị trường sơ cấp, các nút giao thông; đơn vị khai thác đề xuất các tuyến cho thị trường sơ cấp	Chính phủ xây dựng quy hoạch cho thị trường sơ cấp, các nút giao thông; đơn vị khai thác đề xuất các tuyến cho thị trường sơ cấp
Các loại hình dịch vụ và hành trình	Do QLĐH VTHKCC quy định	Xây dựng và áp dụng tiêu chuẩn dịch vụ trên mạng lưới VTHKCC	Xây dựng và áp dụng tiêu chuẩn dịch vụ trên mạng lưới VTHKCC
Thông tin hành khách	Chủ yếu do Nhà nước cung cấp	Phối hợp giữa Nhà nước và đơn vị khai thác	Chủ yếu do đơn vị khai thác
Ứng dụng ITS	Gần như không có	Sử dụng thẻ từ để thanh toán và kiểm soát chuyển đi tự động.	Sử dụng thẻ từ để thanh toán và kiểm soát chuyển đi tự động. Ứng dụng GIS để quản lý dịch vụ trên mạng lưới.

Nguồn: Quy hoạch tổng thể Phát triển vận tải hành khách công cộng TP. HCM đến năm 2025

3) Quy hoạch Bến xe buýt

TP. HCMC hiện tại có 12 bến xe buýt chính được trình bày trong Bảng 2.2.3. Điểm đáng lưu ý là hầu hết các tuyến xe buýt này phục vụ cho cả các tuyến xe buýt liên tỉnh và nội tỉnh. Vì thế các bến xe buýt này có vai trò là các điểm trung chuyển.

Bảng 2.2.3 Bến xe buýt tại TP. HCM

Bến xe buýt	Các tuyến khai thác chính	Diện tích (m ²)	Số tuyến xe buýt		Ga chuyển tiếp trong tương lai
			Liên tỉnh	Nội tỉnh	
Chợ Lớn	Các tuyến đi các tỉnh Miền Tây	10.196	5	27	Tuyến buýt nhanh số 1
Bến Thành	NA	10.000	3	20	Tuyến BRT số 1 & MRT số 1, 2, 3a và 4
Bến xe Miền Đông	Các tuyến đi các tỉnh Miền Đông (bao gồm tỉnh Bình Dương, Bình Phước, Đắc Nông, Đắc Lắc, Gia Lai và Kon Tum, và các tuyến chạy dọc Quốc lộ 13 và 14)	62.600	165	15	Tuyến MRT số 3
Văn Thánh	Không hoạt động (tất cả các tuyến đã được chuyển sang Bến xe Miền Đông)	18.000			
Miền Tây	Các tuyến đi các tỉnh Miền tay (bao gồm Long An và Tiền Giang)	47.400	114	17	Tuyến BRT số 1 & MRT số 3a

Quận 8	NA	7.166	1	7	Không kết nối
An Sương	Các tuyến đi Quảng Nam, Phan Rang, Tây Ninh và Hậu Giang	16.200	13	15	Tuyến BRT số 3 & Tuyến MRT số 2
Ký túc xá ĐHQG		12.000		8	Không kết nối
Ngã tư Ga	Các tuyến đi các tỉnh Miền Bắc và Miền Trung của Việt Nam	22.000	75	5	Không kết nối với các tuyến ĐSĐT (Bến xe này sẽ được chuyển thành các tuyến buýt trong thành phố và vận chuyển hàng hóa)
Hóc Môn		7.200		4	Không kết nối
Củ Chi		7.000		9	Không kết nối
Đền Vua Hùng		6.000		1	Không kết nối


Nguồn: Đoàn Nghiên cứu

Quy hoạch Bến xe Miền Đông: Theo quy hoạch của TP. HCM, Bến xe Miền Đông hiện hữu sẽ được di dời đến Quận 9. Vì thế Bến xe Miền Đông hiện hữu sẽ được điều chỉnh lại làm bến xe buýt cho các tuyến nội thành và tuyến liên tỉnh dọc theo Quốc lộ 14, kết hợp với Trung tâm thương mại, khách sạn và lưu trú. Sau khi hoàn thành việc xây dựng di dời bến xe ra địa điểm mới tại Suối Tiên (quận 9), việc đầu tư xây dựng lại bến bãi tại vị trí Bến xe Miền Đông hiện hữu phải bảo đảm mục tiêu chính là phục vụ cho hoạt động vận tải hành khách công cộng nội tỉnh và liên tỉnh đáp ứng với nhiệm vụ quy hoạch phát triển Giao thông vận tải thành phố Hồ Chí Minh đến năm 2020 và tầm nhìn sau năm 2020;

- Việc nghiên cứu phân chia và xác định vị trí các khu đất nêu trên cần đáp ứng các yêu cầu là Đầu mối trung chuyển hành khách, thuận lợi cho việc tổ chức giao thông với các hướng ra vào hợp lý và phần diện tích đất còn lại sẽ được tổ chức bán đấu giá theo quy định nhằm tạo vốn đầu tư cho dự án bến xe Miền Đông mới.
- Một nửa diện tích của bến xe hiện hữu (3,1ha) sẽ được sử dụng cho các tuyến xe buýt nội tỉnh và xe buýt liên tỉnh đi Bình Dương (gồm cả Thủ Dầu Một) và Mỹ Phước, và các xe du lịch (dự kiến có khoảng 16 tuyến).

Bến xe Miền Đông hiện hữu có tổng diện tích 62.612m² được chia làm 2 phần. Một phần được sử dụng để xây dựng Bến xe mới (gọi là Khu A), phần diện tích còn lại làm Khu phức hợp (gọi là Khu B) bao gồm Trung tâm Thương mại, khách sạn và lưu trú.

Bảng 2.2.4 Tóm tắt Quy hoạch Bến xe Miền Đông

Khu vực	Mô tả	Bố trí chung
Khu A (Bến xe mới)	Diện tích: 31.475 m ² Diện tích xây dựng: 13.580m ² Mật độ xây dựng: 43,15% Tổng diện tích sàn xây dựng: 53.700 m ² Hệ số sử dụng đất: 1,7	
Khu B (Khu phức hợp ¹)	Tổng diện tích khu đất: 31.137m ² Mật độ xây dựng toàn khu: 20% Tổng diện tích sàn toàn khu: 152.571,3m ² Hệ số sử dụng đất toàn khu: 4,9 Tầng cao xây dựng:	

Nguồn: THUYẾT MINH SƠ BỘ - Công trình: Quy hoạch chi tiết Bến xe Miền Đông, Địa điểm: 292 Đình Bộ Lĩnh – Phường 26 – Quận Bình Thạnh – TP. HCM

1) bao gồm Khu thương mại & dịch vụ, văn phòng cho thuê, khách sạn và nhà lưu trú

Quy hoạch Bến xe Suối Tiên: Công ty SAMCO đang lập quy hoạch xây dựng một bến xe mới đảm nhận một phần chức năng của Bến xe Miền Đông hiện hữu ở phía trước Ga đầu mới Suối Tiên - Tuyến ĐSĐT số 1. Ngoài ra, Dự án JICA PPP-FS cũng sẽ được triển khai từ tháng 1 năm 2014 để phát triển đô thị tại khu vực ga theo ý tưởng Phát triển đô thị theo định hướng giao thông (TOD) và quy hoạch Tuyến xe buýt nhanh (BRT) đến thành phố mới Bình Dương.

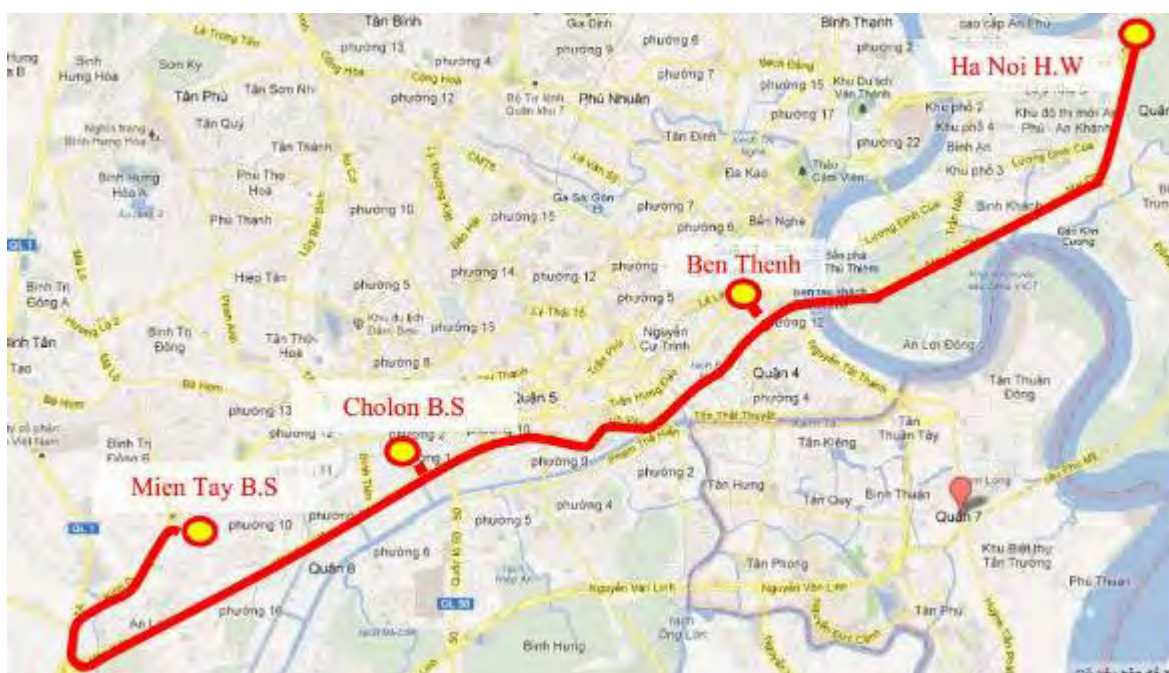
Quy hoạch bến xe Văn Thánh: Theo nội dung làm việc với Sở GTVT và Trung tâm Quản lý và Điều hành vận tải hành khách công cộng vào ngày 23 tháng 12 năm 2013, quy hoạch Bến xe Văn Thánh đã được triển khai. Tuy nhiên thông tin chi tiết và kế hoạch hoàn thành bến xe này vẫn chưa được xác nhận cụ thể.



Hình 2.2.4 - Quy hoạch sử dụng đất hiện tại xung quanh Bến Xe Văn Thánh đã được quy hoạch

4) TuyẾN BRT số 1

Tuyến xe buýt nhanh (BRT) số 1 gồm 22 km có làn đường riêng và 3 km làn ưu tiên dọc theo Đại lộ Võ Văn Kiệt – Mai Chí Thọ (có 36 trạm dừng BRT dọc tuyến và 4 nhà ga). Tại Bến xe miền Tây, tuyến BRT này sẽ được kết nối với các tuyến xe buýt nội tỉnh và các tuyến xe buýt liên tỉnh từ TP. HCM đến các tỉnh Miền Tây. Tại Bến xe buýt Chợ Lớn và Bến Thành, tuyến này sẽ kết nối với các tuyến xe buýt nội tỉnh. Tại Bến Rạch Chiếc, tuyến này sẽ được kết nối với Tuyến ĐSĐT số 1 và các tuyến buýt nội tỉnh. Đoàn phương tiện với khoảng trên 30 xe buýt BRT sẽ được đưa vào khai thác. Việc xây dựng Tuyến buýt này sẽ được triển khai vào tháng 8 năm 2015 và dự kiến tuyến sẽ bắt đầu đi vào hoạt động từ tháng 8 năm 2018. Tuyến BRT được trình bày trong Hình 2.2.5.



Nguồn: Ban Quản lý đầu tư xây dựng công trình giao thông – đô thị (UCCI) – TP. HCM

Hình 2.2.5 - Các tuyến quy hoạch của Tuyến BRT số 1

2.3 Hệ thống xe buýt hiện tại

1) Tóm tắt hoạt động vận chuyển hành khách bằng xe buýt tại TP. HCM

Mạng lưới xe buýt: Mạng lưới xe buýt TP. HCMC có hình dạng nan quạt, bao gồm các tuyến hướng tâm (chiếm trên 40%), kết nối các bến xe từ Chợ Bến Thành đến các quận ở phía Tây, như quận 5, quận 8, quận Phú Nhuận và quận Gò Vấp, v.v. Các tuyến còn lại là các tuyến đường xuyên tâm (12%) và các tuyến hình xương cá và tuyến vành đai (trên 30%). Các tuyến hình xương cá và vành đai ngoài việc đáp ứng nhu cầu của hành khách đi các tuyến đường vành đai/ đường phố nhỏ còn có vai trò quan trọng trong việc thu gom khách đi các tuyến xuyên tâm và hướng tâm. Hiện tại, mạng lưới xe buýt tập trung đông tại khu vực trung tâm như khu vực Chợ Bến Thành, Chợ Lớn, Lê Lai và Hàm Nghi, v.v. do việc phân bổ các tuyến hướng tâm và xuyên tâm này.

Về đặc điểm kết nối, chúng ta có thể nói rằng mạng lưới xe buýt về cơ bản được xây dựng để kết nối các khu vực trung tâm thành phố với khu vực ngoại thành, và kết nối thành phố với các tỉnh lân cận. Nguyên tắc tổ chức mạng lưới xe buýt được xây dựng dựa theo mô hình “Tuyến chính – tuyến nhánh”. Điều này đồng nghĩa với việc chỉ với 1 hoặc 2 chuyến xe buýt, hành khách có thể đi tới điểm đích cuối cùng.

Xe buýt TP. HCM đang ngày càng trở nên hấp dẫn hành khách nhờ một đặc điểm quan trọng là dịch vụ đa dạng, bao gồm các tuyến buýt thường, buýt nhanh, buýt chạy ban đêm và các tuyến buýt phục vụ học sinh/ sinh viên. Chính điểm này đã tạo điều kiện thuận lợi cho hành khách sử dụng xe buýt.

Cùng với việc mở rộng mạng lưới, số lượng các tuyến buýt trợ giá cũng tăng lên. Hiện tại, TP. HCM có 110 tuyến xe buýt trợ giá, chiếm khoảng 75,8% trong số 145 tuyến xe buýt của cả thành phố (Xem Bảng 2.3.1).

Bảng 2.3.1 - Loại xe buýt

Tuyến xe buýt	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013
Tuyến trợ giá	45	66	89	98	118	117	116	112	112	108	110	110
Tuyến không trợ giá	52	38	31	45	28	34	37	36	36	38	40	35
Tổng	97	104	120	143	146	151	153	148	148	146	150	145

Nguồn: Sở GTVT TP. HCM và TT VTHKCC

Tuy nhiên, mạng lưới tuyến hiện tại cũng có nhược điểm vì chưa thực hiện phân cấp các tuyến, hầu hết các tuyến được xây dựng để kết nối với trung tâm thành phố hoặc kết nối

trực tiếp giữa hai khu vực có nhu cầu đi lại cao. Nhược điểm này làm giảm khả năng kết nối các chuyến đi của mạng lưới và tăng độ tập trung tại các cửa ngõ vào thành phố.

Vé xe buýt: Giá vé đồng hạng không phân biệt cự ly di chuyển. Nhìn chung, hệ thống giá vé bao gồm: (1) giá vé đồng hạng từ 5.000 đồng/lượt hành khách (đối với tuyến xe buýt có cự ly dưới 18 km) đến 6.000 đồng/ lượt hành khách (đối với tuyến có cự ly trên 18 km); (2) giá vé ưu đãi 2.000 VND (cho học sinh và sinh viên); (3) Vé bán trước (hay vé tập năm) có giá từ 112.500 đồng (đối với tuyến < 18 km, và cho tất cả các tuyến đối với học sinh/ sinh viên) đến 135.000 đồng (đối với tuyến > 18 km). Các tuyến buýt nhanh có giá cao hơn, như Tuyến số 13 và 90 (7.000 đồng) và Tuyến 96 – Tuyến xe buýt đêm (10.000 đồng).

Các trạm dừng xe buýt: Các trạm dừng xe buýt là các công trình hạ tầng giao thông công cộng được đặt dọc theo các tuyến xe buýt. Các trạm dừng xe buýt được xây dựng trên vỉa hè hoặc trên giải phân cách. Thông tin về dịch vụ vận tải hành khách như bản đồ, tuyến, giá vé, lịch trình tuyến, v.v. đều được cung cấp tại các trạm dừng xe buýt. Một số trạm dừng xe buýt đã được cải tạo để phục vụ người khuyết tật.

Tính đến năm 2013, thành phố đã có 4.174 trạm dừng xe buýt, trong đó 497 trạm dừng có nhà chờ, còn các trạm dừng khác chỉ lắp đặt trụ dừng, bảng treo và 4.066 trạm dừng có ô sơn. Kích thước của các trạm dừng hiện tại là 6,6 m x 1,5 m and 4,3 m x 1,5 m.

Hiện tại thành phố đã có 72 bến đầu/ cuối phục vụ cho mạng lưới xe buýt. Ngày 01/09/2008, Sở GTVT TP. HCM đã ban hành văn bản số 030/SGTCC-VTCN về việc sử dụng lòng lề đường làm chỗ đậu xe buýt trên địa bàn thành phố. Hiện tại có 45 điểm đầu cuối tuyến sử dụng tạm lòng lề đường để cho xe buýt hoạt động (trong 45 điểm đầu cuối tuyến sử dụng tạm lòng lề đường có 31 điểm đầu cuối tuyến được Sở GTVT chấp thuận, còn lại 14 điểm đầu cuối tuyến Trung tâm đang phối hợp với địa phương rà soát, điều chỉnh để trình Sở GTVT xác nhận.

Bãi kỹ thuật xe buýt: Các bãi kỹ thuật chính tại TP. HCM được nêu tóm tắt trong Bảng 2.3.2.

Bảng 2.3.2 - Bãi kỹ thuật tại TP. HCM

STT	Tên	Vị trí	Cơ quan quản lý	Diện tích (m ²)	Chức năng
1	Bắc Việt	Quận Tân Bình	Công ty Xe Khách Sài Gòn	27.000	Đỗ xe ban đêm + Bảo dưỡng + sửa chữa
2	Lạc Long Quân	Quận Tân Phú	Công ty Xe Khách Sài Gòn	30.000	Đỗ xe ban đêm + Bảo dưỡng + sửa chữa
3	Cộng Hòa	Quận Tân Bình	Công ty Xe Khách Sài Gòn	7.000	Đỗ xe ban đêm
4	Phan Văn Trị	Quận Gò Vấp	Công ty Xe Khách Sài Gòn	7.000	Đỗ xe ban đêm
5	Lạc Long	Quận Tân Bình	Hợp tác xã	8.000	Đỗ xe ban đêm

STT	Tên	Vị trí	Cơ quan quản lý	Diện tích (m ²)	Chức năng
	Quân		Quyết Thắng		
6	Hóc Môn	Quận Hóc Môn	Hợp tác xã 19/5	10.000	Đỗ xe ban đêm

Nguồn: Sở GTVT TP. HCM

2) Tình hình khai thác và sử dụng xe buýt dọc Hành lang Tuyến ĐSĐT số 1

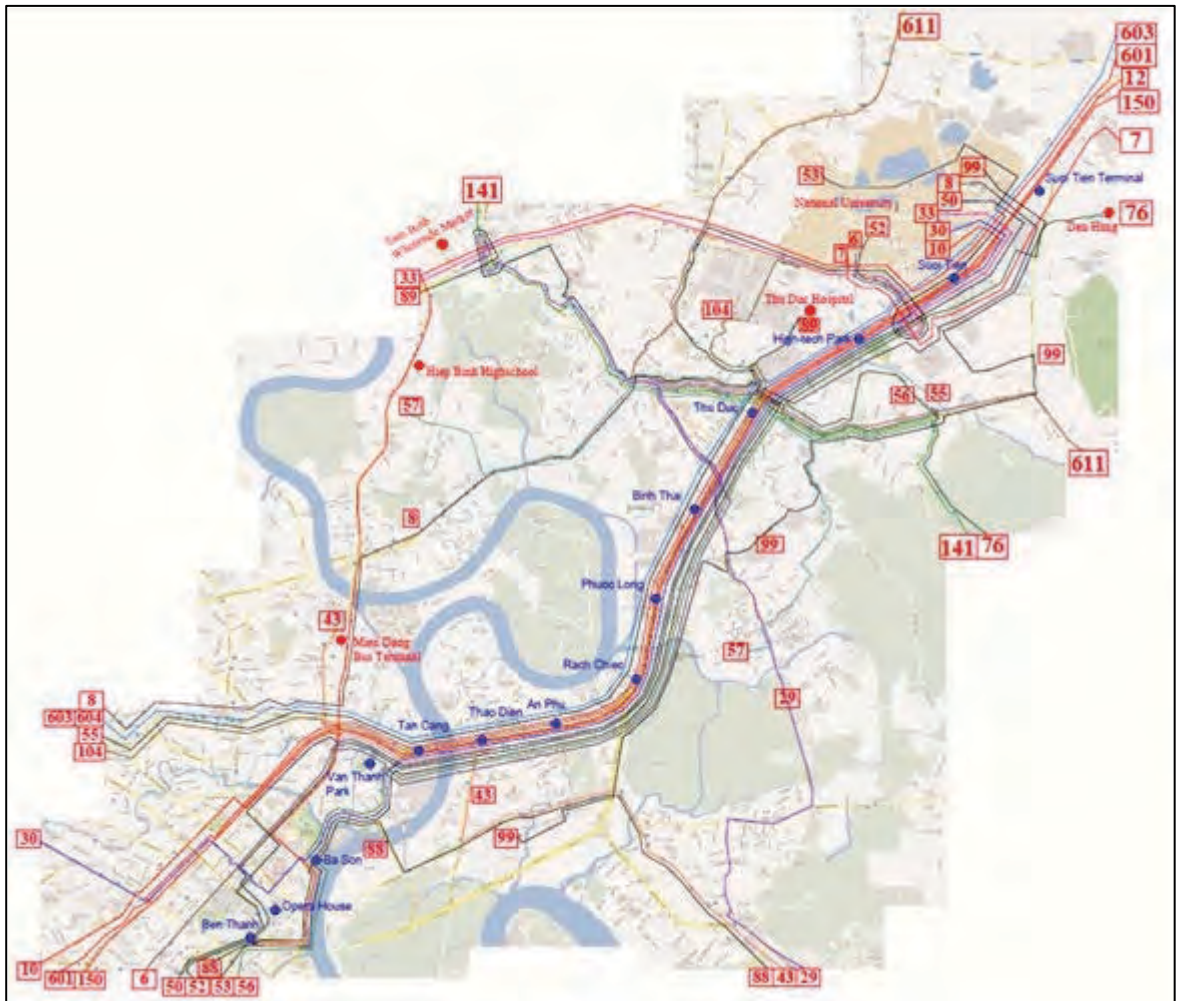
Qua quá trình làm việc với Nhóm công tác, các tuyến xe buýt có thể chịu ảnh hưởng đáng kể do Tuyến ĐSĐT số 1 đi vào hoạt động đã được xác định như trong Bảng 2.3.3. Các tuyến xe buýt mục tiêu này sẽ được điều chỉnh lại.

Bảng 2.3.3 - Các tuyến xe buýt cạnh tranh với Tuyến ĐSĐT TP. HCM số 1

STT	Tuyến xe buýt	Tuyến	Các Ga của Tuyến ĐSĐT gần tuyến xe buýt
1	6	Bến xe Chợ Lớn – Đại học Nông Lâm	(4)Công viên Văn Thánh - (13)Suối Tiên
2	10	Đại học quốc gia – Bến Xe Miền Tây	(4)Công viên Văn Thánh - (14)Ga đầu mỗi Suối Tiên
3	19	Bến Thành – Đại học Quốc Gia	(1)Bến Thành - (2)Nhà hát lớn, (4)Công viên Văn Thánh, (13)Suối Tiên - (14)Ga đầu mỗi Suối Tiên
4	30	Chợ Tân Hương – Đại học Quốc Tế	(2)Nhà hát lớn - (14)Ga đầu mỗi Suối Tiên
5	50	Đại học Bách Khoa – Đại học Quốc Gia	(1)Bến Thành - (2)Nhà hát lớn, (4)Công viên Văn Thánh - (14)Ga đầu mỗi Suối Tiên
6	52	Bến Thành – Đại học Quốc Tế	(1)Bến Thành - (2)Nhà hát lớn, (4)Công viên Văn Thánh - (14)Ga đầu mỗi Suối Tiên
7	53	Lê Hồng Phong – Đại học Quốc Gia	(1)Bến Thành - (14)Ga đầu mỗi Suối Tiên
8	55	Công viên Phần mềm Quang Trung – Khu Công Nghệ Cao	(4)Công viên Văn Thánh - (12)Ga đầu mỗi Suối Tiên
9	56	Bến xe Chợ Lớn – Đại học Giao Thông Vận Tải	(1)Bến Thành - (12)Khu Công nghệ cao
10	99	Chợ Bình Khánh – Đại học Quốc Gia	(8)Rạch Chiếc - (9) Phước Long, (13)Suối Tiên- (14)Ga đầu mỗi Suối Tiên
11	104	Bến xe buýt An Sương – Đại Học Nông Lâm	(4)Công viên Văn Thánh - (11) Thủ Đức, (13)Suối Tiên
12	150	Bến xe Chợ Lớn – Ngã 3 Tân Vạn	(4)Công viên Văn Thánh - (14)Ga đầu mỗi Suối Tiên

Nguồn: Đoàn nghiên cứu

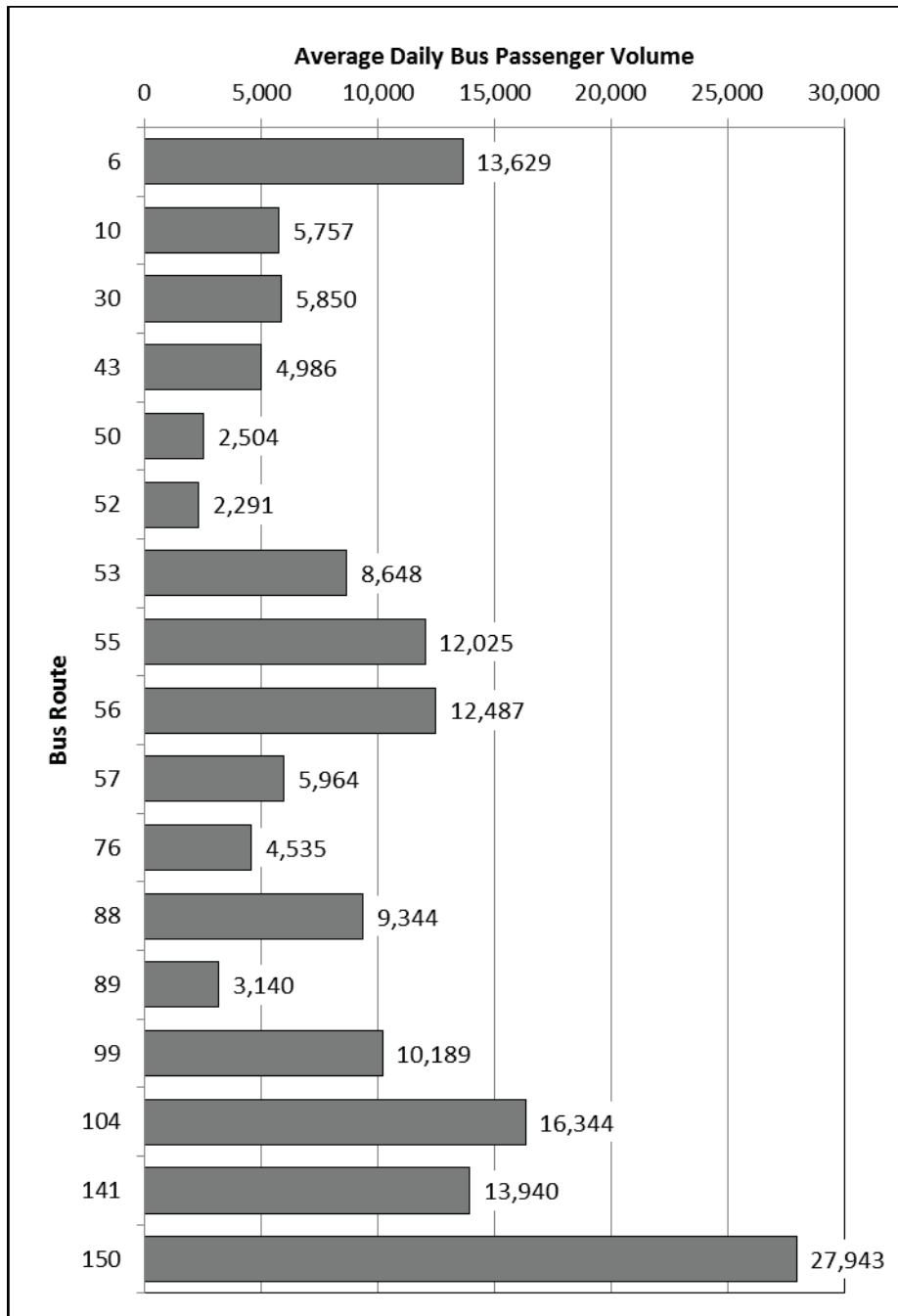
Hình 2.3.1 trình bày về mạng lưới xe buýt hiện hữu dọc theo Hành lang Tuyến ĐSĐT số 1. Đối với mạng lưới xe buýt được quy hoạch trong tương lai, những tuyến xe buýt này cũng sẽ được nghiên cứu.



Nguồn: Đoàn nghiên cứu

Hình 2.3.1 - Mạng lưới xe buýt hiện hữu dọc theo Hành lang Tuyến ĐSDT số 1

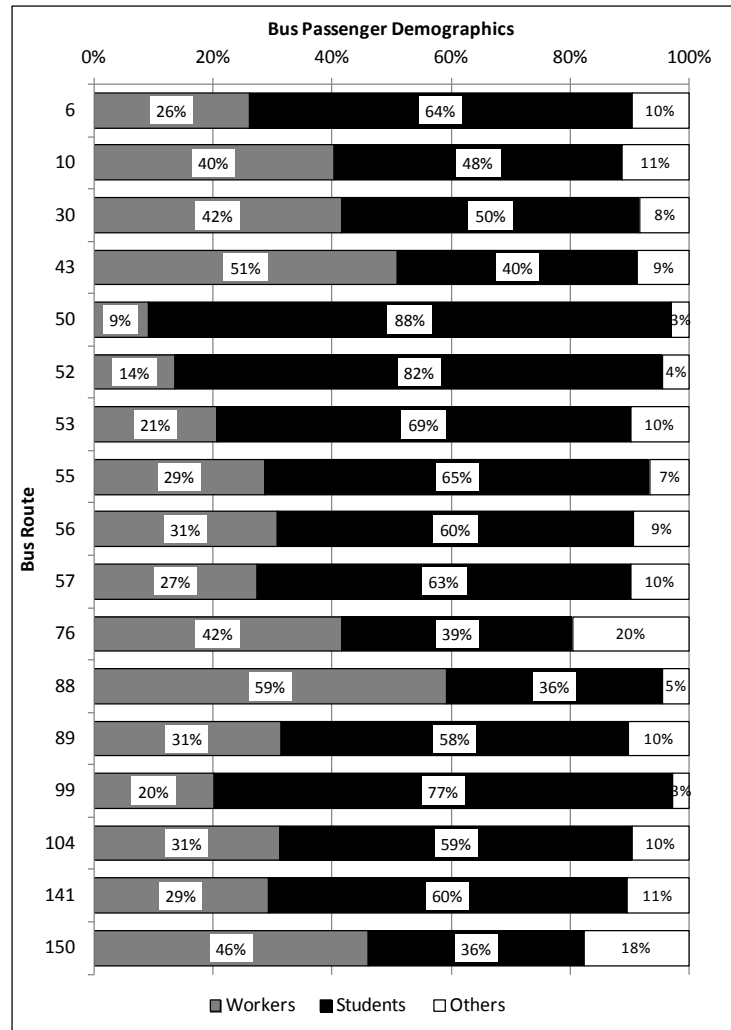
Hình 2.3.2 trình bày về khối lượng hành khách xe buýt hàng ngày vào năm 2013 dọc theo Hành lang Tuyến ĐSĐT số 1. Trong các tuyến này, Tuyến 150 có khối lượng hành khách lớn nhất, khoảng 28.000 hành khách/ ngày, còn Tuyến 52 có khối lượng hành khách nhỏ nhất, khoảng 2.3000 hành khách/ ngày.



Nguồn: TT QL&ĐH VTHKCC

Hình 2.3.2 - Khối lượng hành khách xe buýt hàng ngày trong năm 2013

Hình 2.3.3 trình bày về các tỷ lệ đối tượng hành khách xe buýt dọc theo Hành lang Tuyến ĐSĐT số 1 TP. HCM. Tuyến 50 có tỷ lệ hành khách sinh viên chiếm tỷ lệ cao nhất là 88% do tuyến này kết nối với khu vực của hai trường đại học (Đại học Bách Khoa - Đại học Quốc Gia). Mặt khác trên các Tuyến 76, 88 và 150, hành khách sinh viên chỉ chiếm tỷ lệ dưới 40% trong tổng số hành khách xe buýt.

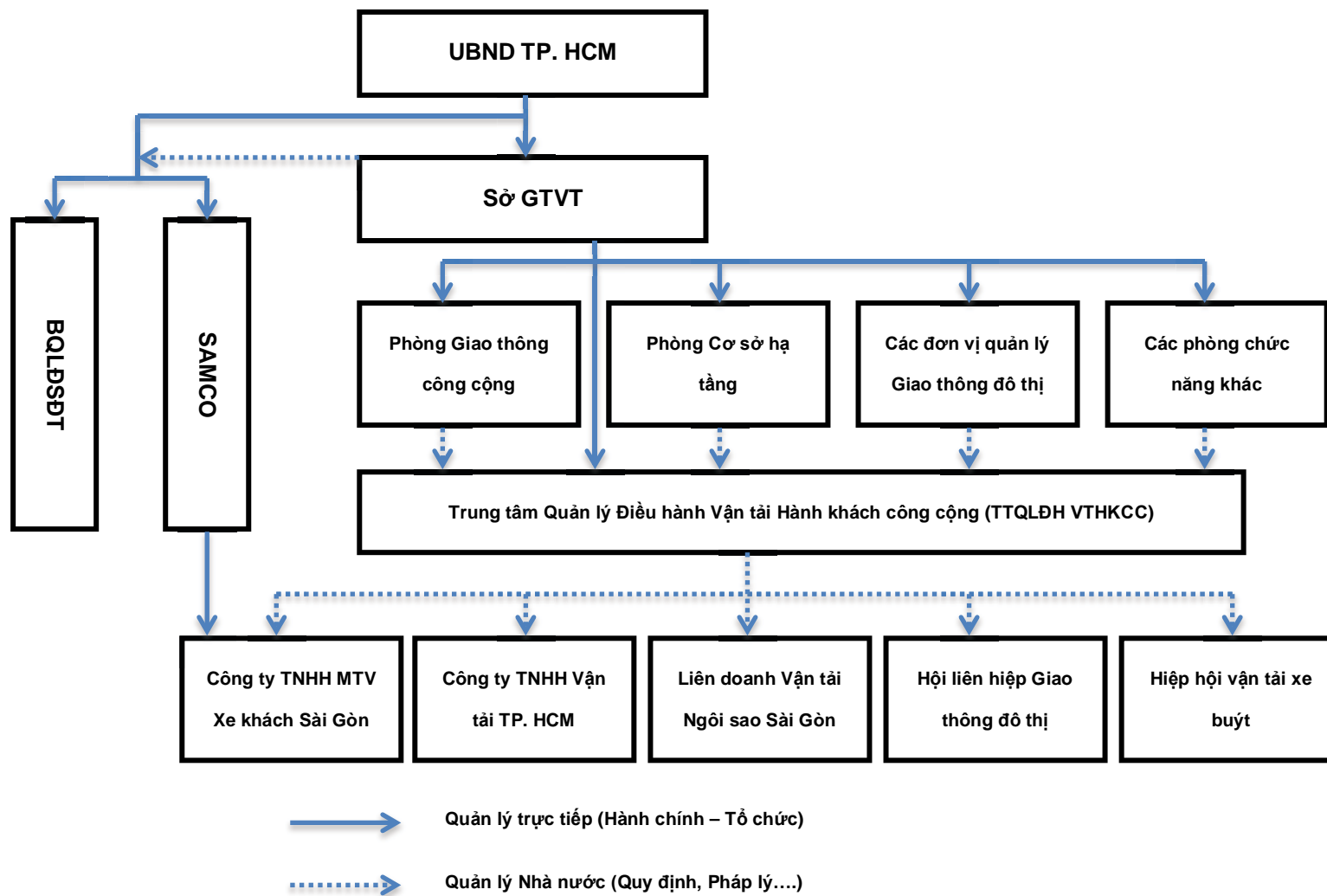


Nguồn: TT ĐH&VT HKCC

Hình 2.3.3 - Tỷ lệ hành khách xe buýt theo Tuyến năm 2013

3) Các thể chế xe buýt hiện hành

Quyết định Số 321/2003/QĐ-UB (ngày 20/12/2003 của UBND TP. HCM) đã quy định cơ cấu tổ chức và quản lý hoạt động vận tải hành khách bằng xe buýt trên địa bàn thành phố. Mô hình quản lý vận hành hệ thống giao thông công cộng được minh họa như trong Hình 2.3.4 dưới đây.



Hình 2.3.4 – Cơ cấu tổ chức Hệ thống Giao thông công cộng của TP. HCM

UBND TP. HCM có thẩm quyền:

- Phê duyệt quy hoạch mạng lưới luồng tuyến và quy hoạch hệ thống cơ sở hạ tầng xe buýt
- Quyết định đầu tư, phê duyệt kết quả đấu thầu các dự án xe buýt
- Công bố các tiêu chuẩn kỹ thuật, các định mức kinh tế - kỹ thuật đối với hoạt động xe buýt; quyết định mức giá vé và các khoản trợ giá cho hoạt động xe buýt
- Ban hành và sửa đổi bổ sung các quyết định và quy định về quản lý hoạt động xe buýt
- Công bố các ưu tiên trong lưu thông của xe buýt
- Ban hành kế hoạch đầu tư bằng vốn ngân sách và các chính sách ưu đãi đầu tư đối với hoạt động xe buýt.

Sở GTVT TP. HCM là cơ quan hỗ trợ UBND TP. HCM trong việc quản lý các hoạt động xe buýt và có thẩm quyền:

- Quyết định và điều chỉnh về lộ trình các tuyến xe buýt, về số lượng và chủng loại phương tiện hoạt động trên từng tuyến. Quyết định cơ sở hạ tầng và công trình tiện ích cho mỗi tuyến và thiết kế mẫu của trạm dừng và bến xe.
- Công bố các loại ưu tiên xe buýt trên từng tuyến đường cụ thể; quyết định kế hoạch, loại hình, và dự toán công tác thông tin, tuyên truyền đối với hoạt động xe buýt
- Nghiên cứu và đề xuất các chính sách ưu đãi của nhà nước đối với các hoạt động xe buýt (như miễn giảm thuế, trợ giá, bù lỗ và miễn giảm các loại phí)
- Thẩm định và quyết định các dự án đầu tư trong lĩnh vực xe buýt từ 1 tỷ đồng trở xuống, thiết kế kỹ thuật và dự toán chi phí đấu thầu dự án liên quan đến xe buýt theo phân công
- Quản lý và cấp phát các loại vé xe buýt cho doanh nghiệp
- Quyết định tạm đình chỉ hoặc đình chỉ quyền khai thác tuyến của doanh nghiệp xe buýt vi phạm những quy định về hoạt động xe buýt
- Phê duyệt kế hoạch bồi dưỡng nghiệp vụ cho tài xế, lơ xe và nhân viên xe buýt
- Quản lý Quỹ phát triển vận tải hành khách công cộng của thành phố

TTQLĐH VTHKCC có thẩm quyền:

- Quyết định luồng tuyến và lịch trình cho từng tuyến xe buýt
- Tổ chức đấu thầu chọn doanh nghiệp khai thác xe buýt theo kế hoạch đã được Sở GTVT TP.HCM phê duyệt; ký kết hợp đồng khai thác với doanh nghiệp khai thác trúng thầu
- Kiểm tra điều kiện hoạt động của doanh nghiệp khi tham gia khai thác dịch vụ xe buýt; kiểm tra các tiêu chuẩn kỹ thuật các xe buýt

- Quản lý, điều phối, hướng dẫn và kiểm tra các tuyến xe buýt để đảm bảo mọi tuyến buýt hoạt động theo đúng biểu đồ
- Tổ chức khảo sát và dự báo nhu cầu cho toàn bộ mạng lưới, đề xuất điều chỉnh luồng tuyến khi cần thiết
- Tiếp nhận, kiểm tra và quyết toán trợ giá cho các doanh nghiệp khai thác xe buýt
- In, cấp và kiểm tra sổ nhật trình chạy xe của các doanh nghiệp khai thác xe buýt
- Lập và thực hiện kế hoạch tập huấn, bồi dưỡng nghiệp vụ cho lái xe và lơ xe
- Giữ vai trò cơ quan chủ đầu tư các dự án xây dựng, bảo dưỡng và cải tạo các cơ sở hạ tầng và các công trình phục vụ hoạt động xe buýt
- Tổ chức các kênh thông tin để tuyên truyền và vận động người dân sử dụng xe buýt, cung cấp thông tin và giải đáp thắc mắc của hành khách đi xe buýt

4) Cơ chế hoạt động hiện tại của xe buýt

Kết quả rà soát công tác quản lý dịch vụ xe buýt và tính toán trợ giá xe buýt ở TP. HCM được trình bày trong phần dưới đây:

1. Quy trình kiểm tra và cấp phép cho các đơn vị khai thác vận tải hành khách công cộng mới

- a. Tổ chức đấu thầu cho phần lớn các tuyến theo luật đấu thầu để xây dựng, vận hành và thanh toán theo các quy định sau:
 - i. Luật đấu thầu số 43/2013/QH13 (thay thế Luật số 61/2005/QH11)
 - ii. Nghị định 85/2009/NĐ-CP ngày 15/10/2009 Hướng dẫn thi hành Luật Đấu thầu và lựa chọn nhà thầu xây dựng theo Luật Xây dựng
 - iii. Nghị định số 27/2007/BTC ngày 03/4/2007 và Nghị định số 130/2007/BTC ngày 02/11/2007 hướng dẫn quản lý, thanh toán vốn đầu tư và vốn sự nghiệp có tính chất đầu tư thuộc nguồn vốn ngân sách nhà nước.
 - iv. Quyết định số 34/2006/QĐ-BGTVT của Bộ GTVT ban hành Quy định về quản lý vận tải khách công cộng bằng xe buýt.
 - v. Quyết định số 62/2009/QĐ-TTg ngày 20/4/2009 về miễn thuế đất để xây dựng trạm bảo dưỡng, sửa chữa, Bãi đỗ xe của doanh nghiệp kinh doanh vận tải hành khách công cộng
- b. Đối với một số tuyến xe buýt không thực hiện đấu thầu thì sẽ thực hiện chỉ định thầu. Sở GTVT sẽ đề xuất và UBND sẽ là cơ quan quyết định. Các tuyến chỉ định thầu là các tuyến phục vụ cho mục đích chính trị, xã hội và an ninh quốc phòng.

2. Biện pháp xác định giá vé được xây dựng dựa theo các tiêu chí sau (ngay cả khi không có quy định chính thức)

- a. Được tính toán theo nhóm có thu nhập thấp, tổng chi phí đi lại bằng xe buýt không được vượt quá 10% thu nhập của nhóm này.
- b. Cân đối với mức trợ giá: Hàng năm Sở Tài chính sẽ cân đối ngân sách thành phố để xác định tổng mức trợ giá cho hệ thống xe buýt.
 - i. Trong thời gian trước, mức trợ giá vào khoảng 50% - 55%
 - ii. Hiện tại, chính sách của UBND TP. tập trung vào việc đảm bảo:
 1. Mức trợ giá phải thấp hơn doanh thu từ vé
 2. Mức trợ giá của năm sau phải thấp hơn năm trước đó (Quyết định số 2184/QĐ-UBND).
- c. Các nhóm đối tượng ưu tiên không phải trả tiền vé xe buýt bao gồm học sinh tiểu học và trung học cơ sở, thương binh, người tàn tật và người già (theo quy định hiện tại là 80 tuổi và dự kiến sẽ giảm xuống 70 tuổi). Tỷ lệ hành khách nhóm này ước tính khoảng 10% tổng số hành khách.
- d. Khung giá vé xe buýt được xác định theo:
 - i. Thông tư liên bộ số 129/2010/TTLT-BTC-BGTVT hướng dẫn giá cước vận tải đường bộ và giá dịch vụ hỗ trợ vận tải đường bộ
 - ii. Tại TP. HCM, khung giá vé (có trợ giá) từ 4.000 VND – 10.000 VND/ hành khách. TP. HCM áp dụng mức vé 6.000 VNĐ/ hành khách (Quyết định số 2184/QĐ-UBND ngày 29/4/2011 của UBND TP. HCM)
 - iii. TP.HCM: Quyết định số 4059/QĐ-UBND (ngày 09/8/2005) quy định mức vé xe buýt có trợ giá từ 2.000 đến 5.000 VNĐ/khách. Các tuyến xe buýt không trợ giá sẽ do Giám đốc Sở GTVT quyết định để xác định giá vé dựa theo đề xuất của các doanh nghiệp vận tải để đảm bảo lợi nhuận, nhưng không vượt quá 2 lần giá vé xe buýt được trợ giá của tuyến có khoảng cách tương đương.

3. Quy định và công thức tính mức trợ giá

- a. Tham khảo báo cáo của TRANSENCO về các quy định
- b. Tham khảo báo cáo của TRANSENCO về công thức tính mức trợ giá
- c. Bảng tính chi phí vận chuyển xe buýt (Quyết định số 23/2012/QĐ-UBND, tiếng Anh và tiếng Việt)

4. Chính sách bảo hộ của Nhà nước (thành phố) đối với các doanh nghiệp vận tải hành khách công cộng

- a. Chưa có quy định của Nhà nước
- b. Nếu một doanh nghiệp phải dừng hoạt động một hoặc nhiều chuyến, thành phố sẽ xem xét bổ sung các xe buýt này sang các tuyến khác do cùng doanh nghiệp hoặc do các doanh nghiệp khác khai thác nếu như có nhu cầu tăng tần suất chuyến.
- c. Đối với các doanh nghiệp đầu tư mua mới thiết bị để khai thác các tuyến mới, thành phố có thể xem xét gia hạn thời gian hợp đồng từ 3 năm đến 5 năm để giảm thiểu rủi ro do không trúng thầu hợp đồng mới sau khi hợp đồng cũ hết hạn.

3. ĐÁNH GIÁ CÁC BIỆN PHÁP CẢI THIỆN CHUYỂN ĐỔI LIÊN PHƯƠNG THỨC TRÊN THẾ GIỚI

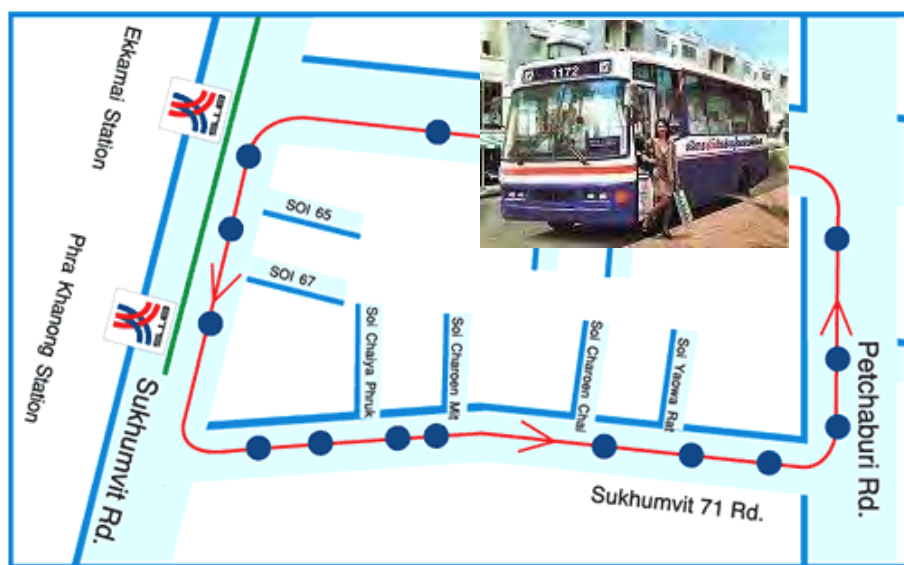
3.1 Tích hợp Mạng lưới xe buýt với Đường sắt đô thị

1) Quy hoạch xe buýt gom khách

Sự tích hợp mạng lưới xe buýt với đường sắt đô thị có vai trò rất quan trọng trong việc tối đa hóa sự tiện ích và thu hút hành khách sử dụng đường sắt đô thị.

Đối với các ga đầu mối, các ga phục vụ khu vực ngoại ô hay khu công nghiệp, một số thành phố đã cung cấp dịch vụ xe buýt đưa đón cho người dân và công nhân sử dụng đường sắt đô thị. Do mô hình nhu cầu nên dịch vụ này sẽ hoạt động ngoài các giờ cao điểm, và chiều hoạt động buổi sáng sẽ ngược chiều với buổi tối. Với hoạt động như vậy, dịch vụ này cần phải được trợ giá. Giá vé được xây dựng còn thấp hơn chi phí đầu xe. Hành khách có thể mua vé hàng ngày trên tàu điện/ xe buýt hoặc vé theo mùa tại các phòng vé của ga hoặc các máy bán vé tự động tại các điểm tập trung ở ga. Mô hình "tích hợp đường sắt xe buýt" này được hỗ trợ bởi một loạt các tín hiệu chỉ dẫn, bảng hiển thị chất lượng cao, bảng điện tử... cung cấp thông tin về thời gian, lịch trình thực tế của dịch vụ xe buýt và đường sắt địa phương.

Vấn đề khó khăn trong việc tích hợp đầy đủ xe buýt và đường sắt đô thị là tổ chức nào sẽ gánh chịu chi phí. Chính sách khuyến khích để các nhà cung cấp dịch vụ khác có thể được cung cấp "chuyến đi miễn phí", tức là hưởng lợi từ dịch vụ chung mà không chia sẻ chi phí. Trong trường hợp của đường sắt Băng Cốc, nhằm thu hút thêm hành khách, đơn vị khai thác đã cung cấp dịch vụ xe buýt đưa đón miễn phí tới các ga cho bảy tuyến. Ở một số thành phố khác, các công ty tư nhân đã cung cấp một chiếc xe buýt đưa đón miễn phí cho các sự kiện quảng bá đặc biệt, hoặc cho hành khách đi/ đến trung tâm mua sắm hoặc văn phòng của họ.

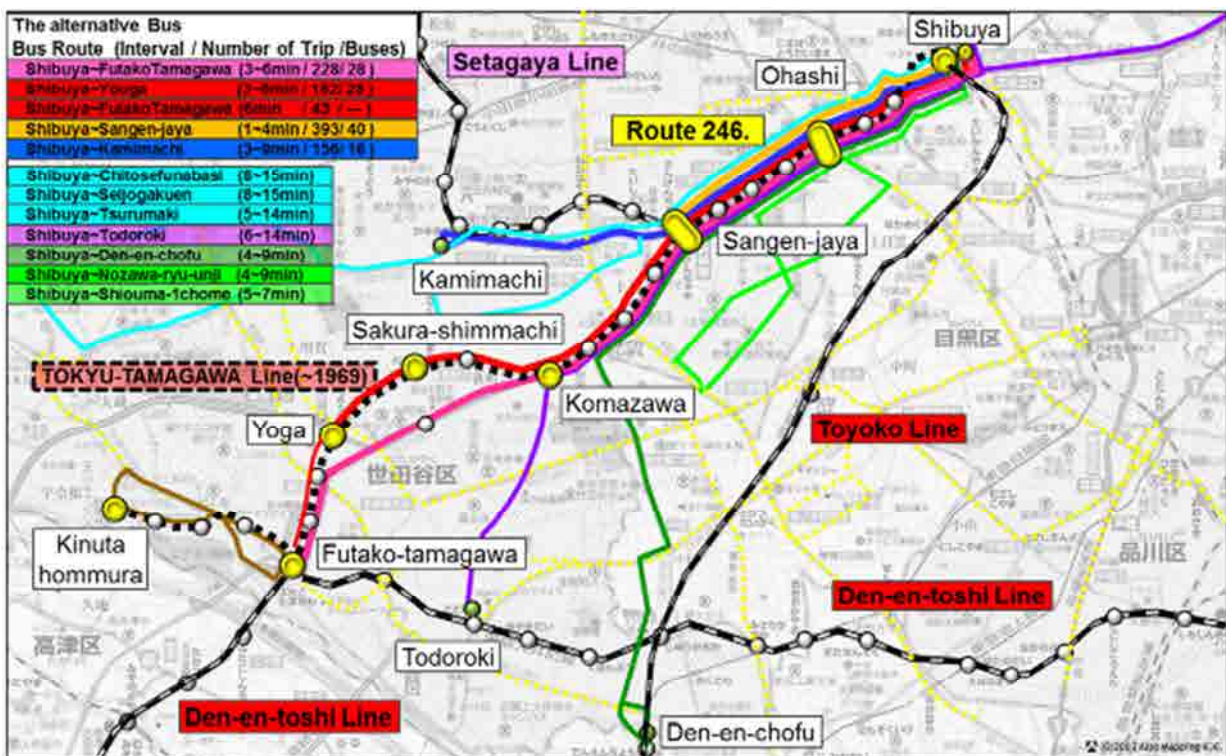


Nguồn: Đoàn Nghiên Cứu

Hình 3.1.1 Tuyến buýt đưa đón tới 2 Ga BTS, Băng Cốc

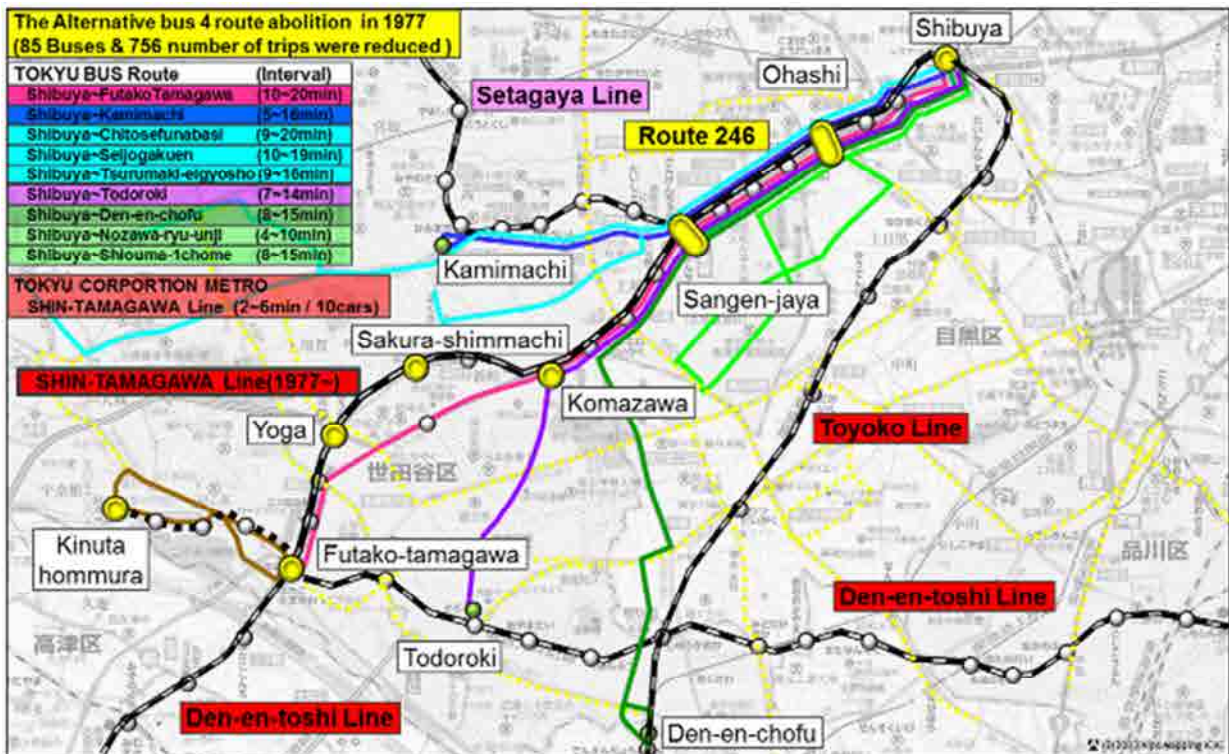
Khi Tuyến Tokyu Shin-Tamagawa (tuyến tàu điện ngầm) đi vào hoạt động năm 1977, phương thức VTHKCC bằng xe buýt đã ngừng hoạt động. Số lượng đoàn xe buýt của bốn tuyến đã giảm đi 85 đoàn. Sau đó, đoạn này được sáp nhập vào Tuyến Den-en-toshi vào năm 2000.

Khu vực giữa Tuyến Toyoko và Tuyến Den-en-toshi tập trung đông dân cư nằm cách nhà ga gần nhất khoảng trên 1km. Có 9 tuyến xe buýt kết nối trực tiếp các khu vực này với Ga Shibuya thông qua một ga trung gian của Tuyến Den-en-toshi. Các tuyến buýt này đã tồn tại từ thời kỳ Tuyến Tamagawa và vẫn duy trì hoạt động ngay cả sau khi Tuyến Den-en-toshi đi vào hoạt động. Hầu hết các hành khách của các tuyến này tự lái xe đến Ga đầu mối Shibuya thay vì chuyển sang tàu điện tại ga trung gian do khoảng cách di chuyển bằng tàu điện tới điểm đến là ngắn hơn.



Nguồn: Tập đoàn Tokyu

Hình 3.1.3 Các tuyến buýt thay thế Tuyến Tokyu Tamagawa (1969-1977)



Nguồn: Tập đoàn n9-19

Hình 3.1.4 Các tuyến buýt hiện hữu

Futako tamagawa – Chuo rinkan (22.1km)

Trước khi Tuyến Tokyu Den-en-toshi được mở rộng, không có tuyến đường sắt nào trong khu dân cư Tama Den-En-Toshi, vì vậy VTHKCC bằng xe buýt từ khu dân cư tới ga hiện hữu có khoảng cách từ 5-10km là hình thức vận tải công cộng chính của khu vực.

Sau khi Tuyến Tokyu Den-en-toshi được mở rộng tới Ga Nagatsuta vào năm 1966 thì vận tải đường sắt giữ vai trò là phương thức vận tải chính và vận tải xe buýt trở thành “phương thức gom khách cho ga đường sắt”. Vai trò của mạng lưới xe buýt gom khách ngày càng trở nên quan trọng hơn trong tình hình tăng trưởng dân số hiện nay.

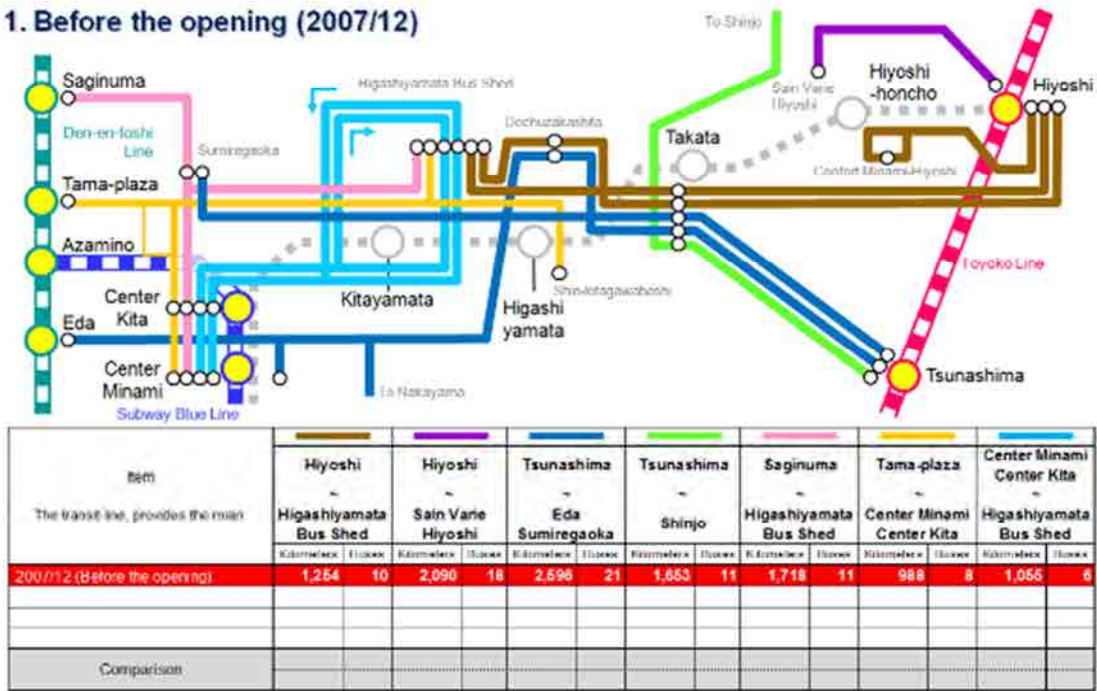
Tuyến đường sắt xanh Thành phố Yokohama – Xe buýt Tokyu

Tuyến đường sắt xanh TP. Yokohama (Nakayama - Hiyoshi, 13,1km) dọc theo khu đô thị mới Kohoku với dân số ngày càng tăng đã bắt đầu hoạt động vào năm 2008. Tokyu Bus đã thực hiện điều chỉnh cung và cầu cho bảy tuyến xe buýt dọc Tuyến đường sắt xanh (Green Line) cho phù hợp với hoạt động của tuyến đường sắt này.

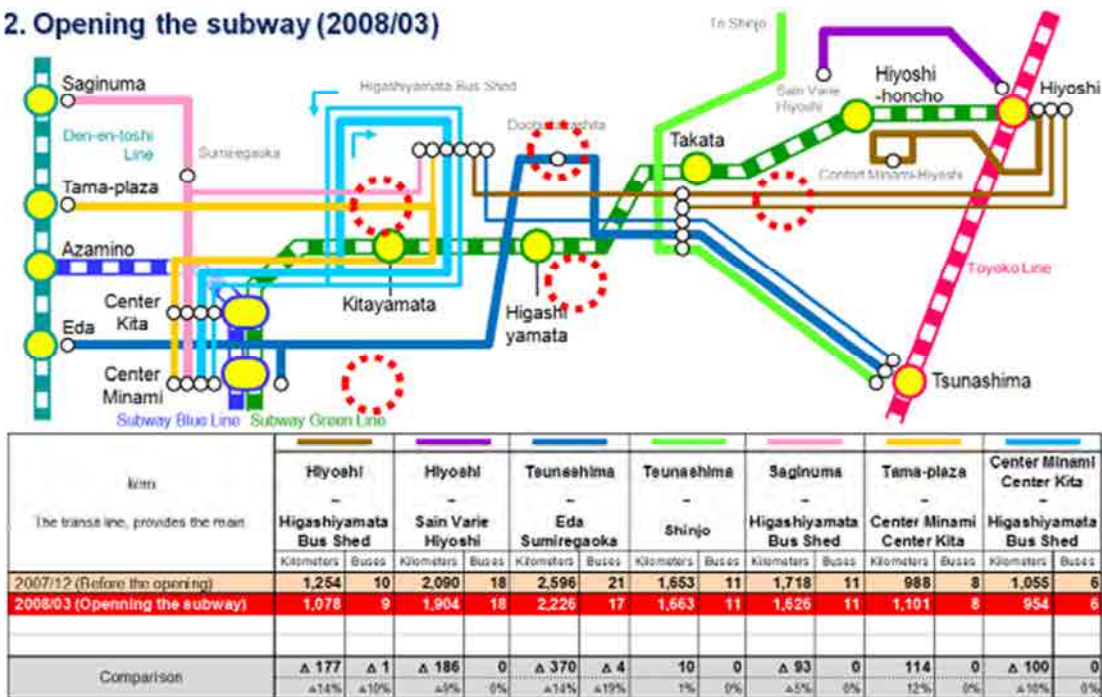
Để xây dựng kế hoạch thực hiện điều chỉnh cung và cầu, việc khảo sát hành khách xe buýt đã được thực hiện trên các tuyến xe buýt mục tiêu. Ngay cả sau khi Tuyến Green Line đi vào hoạt động, công tác khảo sát hành khách xe buýt vẫn tiếp tục được tiến hành và theo đó cung và cầu cũng được điều chỉnh cho phù hợp với sự thay đổi về số lượng

hành khách xe buýt. Sau ba lần thực hiện điều chỉnh trong vòng hai năm, số lượng các đoàn xe buýt hoạt động đã giảm từ 85 xuống còn 63. Việc khảo sát hành khách xe buýt liên tục và theo đó điều chỉnh nhu cầu khi Tuyến 1 đi vào hoạt động có một vai trò rất quan trọng.

1. Before the opening (2007/12)



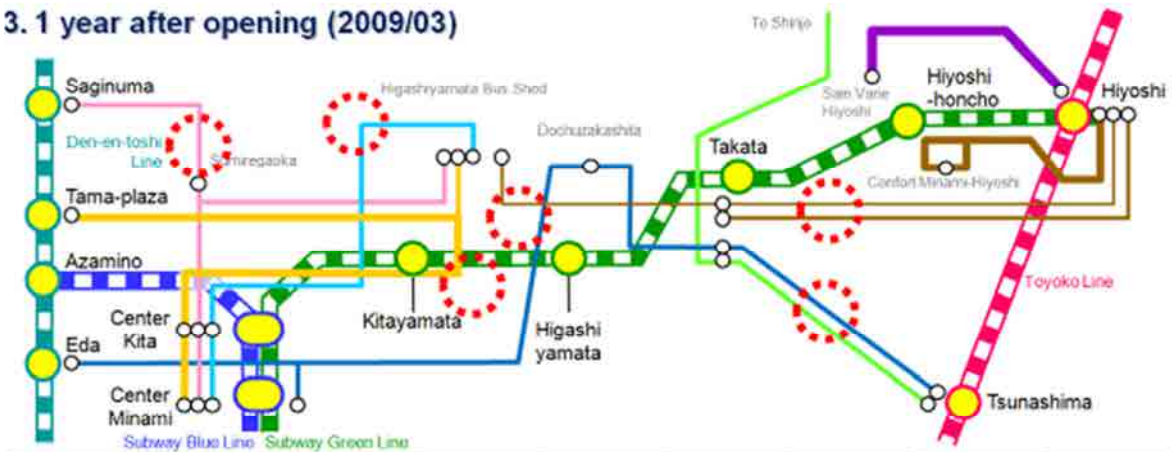
2. Opening the subway (2008/03)



Nguồn: Tập đoàn Tokyu

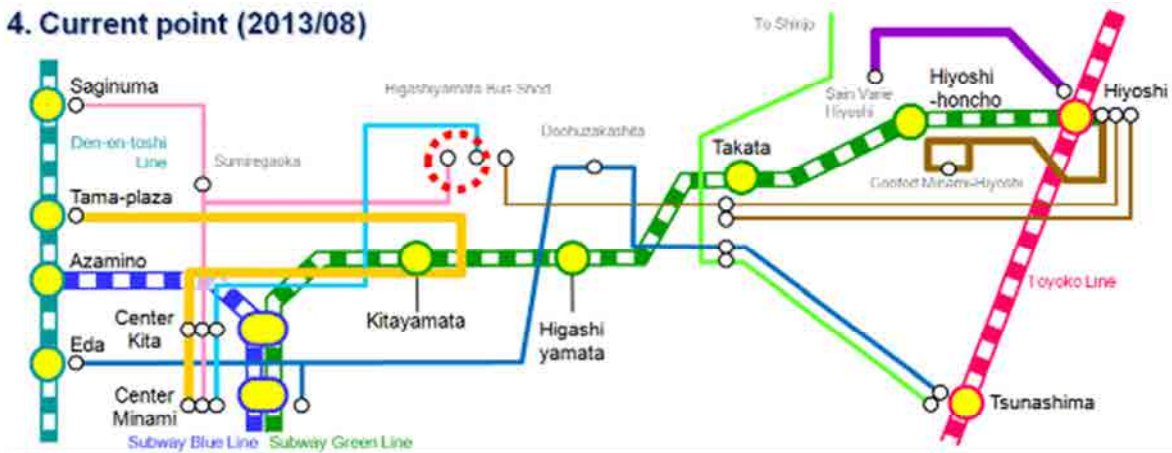
Hình 3.1.5 Điều chỉnh tuyến và Điều chỉnh cung cầu của các tuyến buýt cũ dọc Tuyến đường sắt xanh Thành phố Yokohama (1)

3. 1 year after opening (2009/03)



Item	Hiyoshi		Hiyoshi		Tsunashima		Tsunashima		Saginuma		Tama-plaza		Center Minami	
	Higashiyamata Bus Shed		Sain Varie Hiyoshi		Eda Sumiregaoka		Shinjo		Higashiyamata Bus Shed		Center Minami Center Kita		Higashiyamata Bus Shed	
	Kilometers	Buses	Kilometers	Buses	Kilometers	Buses	Kilometers	Buses	Kilometers	Buses	Kilometers	Buses	Kilometers	Buses
2007/12 (Before the opening)	1,264	10	2,090	18	2,596	21	1,663	11	1,718	11	988	8	1,065	6
2008/03 (Opening the subway)	1,078	9	1,904	18	2,226	17	1,663	11	1,626	11	1,101	8	954	6
2009/03 (1 year after opening)	704	6	1,901	18	1,726	12	1,551	11	1,570	9	1,101	8	466	3
Comparison	Δ 551	Δ 4	Δ 189	0	Δ 870	Δ 9	Δ 102	0	Δ 148	Δ 2	114	0	Δ 588	Δ 3
	Δ44%	Δ40%	Δ9%	0%	Δ34%	Δ17%	Δ6%	0%	Δ9%	Δ18%	12%	0%	Δ56%	Δ50%

4. Current point (2013/08)



Item	Hiyoshi		Hiyoshi		Tsunashima		Tsunashima		Saginuma		Tama-plaza		Center Minami	
	Higashiyamata Bus Shed		Sain Varie Hiyoshi		Eda Sumiregaoka		Shinjo		Higashiyamata Bus Shed		Center Minami Center Kita		Higashiyamata Bus Shed	
	Kilometers	Buses	Kilometers	Buses	Kilometers	Buses	Kilometers	Buses	Kilometers	Buses	Kilometers	Buses	Kilometers	Buses
2007/12 (Before the opening)	1,264	10	2,090	18	2,596	21	1,663	11	1,718	11	988	8	1,065	6
2008/03 (Opening the subway)	1,078	9	1,904	18	2,226	17	1,663	11	1,626	11	1,101	8	954	6
2009/03 (1 year after opening)	704	6	1,901	18	1,726	12	1,551	11	1,570	9	1,101	8	466	3
Current point	704	6	1,917	17	1,660	10	1,467	10	1,600	9	1,317	8	466	3
Comparison	Δ 551	Δ 4	Δ 173	Δ 1	Δ 946	Δ 11	Δ 196	Δ 1	Δ 119	Δ 2	330	0	Δ 588	Δ 3
	Δ44%	Δ40%	Δ9%	Δ6%	Δ36%	Δ52%	Δ12%	Δ9%	Δ7%	Δ18%	33%	0%	Δ56%	Δ50%

Nguồn: Tập đoàn Tokyu

Hình 3.1.6 Tái định tuyến và Điều chỉnh cung cầu của các tuyến buýt cũ dọc Tuyến đường sắt xanh Thành phố Yokohama (2)

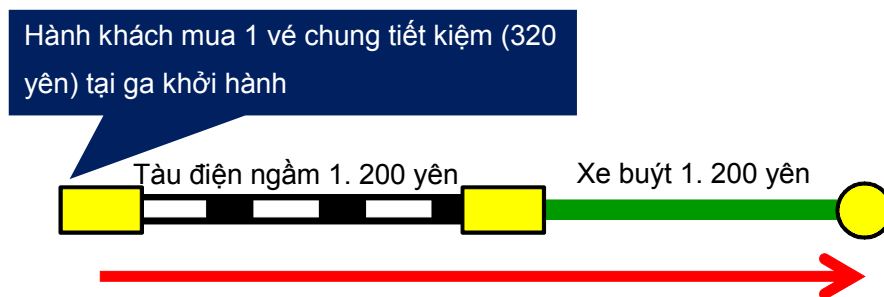
2) Giá vé giảm giá chung giữa đường sắt và xe buýt/xe điện

Nhiều thành phố ở các nước phát triển có hệ thống vé chung giữa các phương thức giao thông công cộng để khuyến khích hành khách. Khái niệm này rất đơn giản: một vé chung mua trên một chiếc xe buýt có thể được sử dụng hoặc được chấp nhận trên tuyến đường sắt, và ngược lại. Ngoài việc tiết kiệm thời gian cho xếp hàng và mua vé tại các ga hoặc điểm trung chuyển thì giá vé chung rẻ hơn giá vé riêng của xe buýt và tàu.

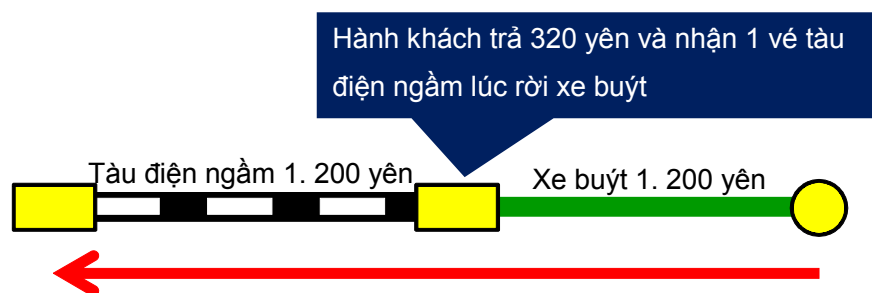
Thành phố Sapporo, Nhật Bản

Trong hệ thống giá vé này, nếu hành khách chuyển giao giữa tàu điện ngầm thành phố và xe buýt hoặc xe điện thành phố, họ sẽ được giảm 80 yên (khoảng 0,8 USD). Hệ thống này giúp giảm các tổn thất tâm lý và tổn thất tiền bạc khi chuyển đổi phương thức.

A. Tàu điện ngầm sang xe buýt



B. Xe buýt sang tàu điện ngầm



Nguồn: Đoàn Nghiên Cứu

Hình 3.1.7 Giá vé chung tiết kiệm giữa Tàu điện ngầm và Xe buýt tại Thành phố Sapporo

3) Hệ thống vé thẻ IC

Hệ thống vé thẻ IC được sử dụng trong giao thông công cộng tại nhiều thành phố trên thế giới.

Hình 3.1.8 cho thấy Thẻ FeliCa AFC được sử dụng trong hệ thống giao thông công cộng tại Nhật Bản và đã góp phần giúp quá trình chuyển đổi phương thức được thuận lợi hơn.

Ngoài ra, có nhiều loại hệ thống vé có thể sử dụng được với hệ thống thẻ IC. Ví dụ, Đường sắt nhanh Toyama tại Nhật Bản phát hành vé chung đặc biệt tiết kiệm cho các hành khách sử dụng thẻ IC chuyển tiếp giữa xe điện và xe buýt gom khách. Ở Istanbul tại Thổ Nhĩ Kỳ, thẻ IC (được gọi là 'Akbil', xem Hình 3.1.9) được sử dụng cho tất cả các phương thức giao thông nội thành như xe buýt, xe điện, xe dây cáp, tàu điện ngầm, và phà. Đó là một loại thẻ lưu trữ giá trị có một khoản tiền ký quỹ nhỏ được hoàn trả và có thể nạp thêm tiền lại tại các quầy vé. Khi người sử dụng chuyển sang phương thức khác trong vòng 90 phút, giá vé tiếp theo sẽ được giảm 50% (đôi khi tỉ lệ này cũng được thay đổi).

Hệ thống này giúp giảm tổn thất tiền bạc khi chuyển đổi phương thức. Nếu hệ thống giá vé chung tiết kiệm cho người dùng thẻ ID được áp dụng thì tổn thất sẽ càng được giảm.



Nguồn: Phòng Kinh doanh FeliCa,
Nhóm Giải pháp chuyên nghiệp, IP&S,
Tổng Công ty Sony

Hình 3.1.8 Thẻ Felica - AFC



Hình 3.1.9 Akbil

4) Lịch trình tích hợp giữa đường sắt và xe buýt

Trạm xe buýt Ga Shizu Đường sắt Keisei, Nhật Bản

Tại trạm xe buýt này, các xe buýt gom khách điều chỉnh thời gian khởi hành trùng với thời gian cập bến của các chuyến tàu để đảm bảo cho hành khách chuyển giao giữa hai phương thức này một cách thuận tiện. Tài xế xe buýt gom khách nhận biết tàu đến nhờ dấu hiệu trụ dừng xe buýt (xem Hình 3.1.10). Hệ thống này giúp giảm tổn thất thời gian khi chuyển đổi phương thức.



Nguồn: Bộ :ất Bến đờ sờ hạ tầng, Giao thphương thứcịch (MLIT), Nhật Bản

Hình 3.1.10 Dấu hiệu tàu đến

5) Thông tin về thời điểm hoạt động thực tế của đường sắt và xe buýt

Đường sắt Odakyu, Xe buýt Odakyu và Xe buýt Kanagawa Chuo (Tập đoàn Odakyu), Nhật Bản

Đường sắt Odakyu, Xe buýt Odakyu và Xe buýt Kanagawa Chuo cùng phối hợp cung cấp hệ thống thông tin cho biết thời điểm hoạt động thực tế của đường sắt và xe buýt. Khi hành khách nhập thông tin điểm xuất phát (trạm dừng xe buýt hay nhà ga đường sắt) và điểm đến, thì hệ thống thông tin thời điểm hoạt động thực tế sẽ cho họ biết phải bắt hay chuyển giao tại chuyến tàu/chuyến xe buýt nào. Hệ thống này giúp giảm tổn thất tâm lý khi chuyển đổi phương thức.



Nguồn: Odakyu Bus Navi Web Site <http://www.odakyubus-navi.com/blsys/loca>

Hình 3.1.11 Kết quả tìm kiếm tuyến và thời gian từ điểm xuất phát tới điểm đến

3.2 Quy hoạch công trình liên phương thức

1) Tóm tắt quy hoạch công trình liên phương thức trên thế giới

Để tham khảo cho quy hoạch công trình liên phương thức của Tuyến ĐSĐT Số 1 TP. HCM, những ví dụ hữu ích về công trình liên phương thức ở nước ngoài được trình bày tóm tắt trong phần dưới đây (xem Bảng 3.2.1)

Bảng 3.2.1 Tóm tắt quy hoạch công trình liên phương thức trên thế giới

Loại công trình liên phương thức		Ví dụ
Quảng trường ga	Quảng trường ga hai bên kết nối với cầu bộ hành	<ul style="list-style-type: none"> • Ga JR Inazawa, Nhật Bản • Ga JR Biwajima, Nhật Bản
	Quảng trường ga phía dưới cầu đoạn ĐSĐT trên cao	<ul style="list-style-type: none"> • Ga JR Niigata, Nhật Bản • Ga Shakujii-Kouen, Đường sắt Seibu, Nhật Bản
Trạm dừng xe buýt	Trạm dừng xe buýt dạng cột dọc theo đường phố chính	<ul style="list-style-type: none"> • Ga Busan, Hàn Quốc
Cầu bộ hành	Không gian đi bộ lý tưởng	<ul style="list-style-type: none"> • Ga JR Kawasaki, Nhật Bản
	Thang cuốn và Thang máy	<ul style="list-style-type: none"> • Ga JR Sendai, Nhật Bản • Ga JR Takasaki, Nhật Bản
	Lối đi bộ di động	<ul style="list-style-type: none"> • Ga Sakuragi-cho, Nhật Bản
	Pin mặt trời và chiếu sáng	<ul style="list-style-type: none"> • Ga JR Kokura, Nhật Bản
Bãi đậu xe	Bãi đậu ô-tô con dưới ga trên cao	<ul style="list-style-type: none"> • Ga Sân bay Sendai, Nhật Bản • Ga JR Shin-tosu, Nhật Bản
	Bãi đậu xe đạp phía dưới cầu đoạn ĐSĐT trên cao	<ul style="list-style-type: none"> • Ga Otagawa thuộc Đường sắt Nagoya, Nhật Bản
Đường tiếp cận	Cầu vượt quay xe	<ul style="list-style-type: none"> • Cầu vượt quay xe trên Xa lộ Số 7, Băng Cốc
Các công trình tận dụng hiệu quả khu vực đường sắt khác	Cửa hàng bán lẻ phía dưới cầu đoạn ĐSĐT trên cao	<ul style="list-style-type: none"> • Cửa hàng Tokyu, Ga Takatsu thuộc Đường sắt Tokyu, Nhật Bản

Nguồn: Đoàn Nghiên Cứu

2) Ví dụ về các vấn đề phát sinh do không có các Công trình Liên phương thức phục vụ khu vực nhà ga

Một số ví dụ tiêu biểu về các vấn đề về giao thông phát sinh tại khu vực ga do không có các công trình liên phương thức được trình bày tại Hình Hình 3.2.1. Trong những ví dụ này, tình trạng thiếu các công trình liên phương thức như quảng trường ga, đường tiếp cận và bãi đậu xe dẫn đến ùn tắc giao thông và gây trở ngại cho người đi bộ.



Nguồn: Đoàn Nghiên cứu

Hình 3.2.1 Các vấn đề phát sinh tại khu vực ga không có công trình liên phương thức

3) Quảng trường ga

(1) Quảng trường ga hai bên kết nối với cầu bộ hành (Ga JR Inazawa, Quận Aichi, Nhật Bản)

Các quảng trường ga tại ga Inazawa là một ví dụ về quảng trường ga hai bên kết nối với cầu bộ hành (xem Hình 3.2.1). Ga Inazawa là ga trên cao có sân ga trên mặt đất và có khoảng 14.000 hành khách trung bình mỗi ngày. Do các khu vực đô thị xung quanh nhà ga được chia theo đường ray với độ rộng tổng cộng 100m, các quảng trường ga được xây dựng ở cả hai phía đông và tây của khu vực ga. Cầu bộ hành dài 110m và rộng 8m cũng được xây dựng để kết nối giữa hai khu đô thị nhằm đảm bảo khả năng tiếp cận không những của hành khách của ga mà còn của người đi bộ nói chung, thang máy và thang cuốn được lắp đặt hai bên cầu thuận tiện lợi người khuyết tật. Quảng trường phía đông với diện tích 6.000 m² bao gồm không gian liên phương thức và không gian mở có giá trị về mặt cảnh quan. Không gian liên phương thức gồm tuyến đường một chiều và các điểm trung chuyển cho xe buýt, taxi, ô-tô con được đặt ở các vị trí có khoảng cách vừa đủ và không gian đi bộ rộng 6m hoặc lớn hơn. Không gian mở nằm giữa cầu bộ hành và không gian liên phương thức được trồng cây xanh theo mùa để tạo cảnh quan tự nhiên.



Nguồn: Đoàn Nghiên Cứu

Hình 3.2.2 Quảng trường ga hai bên kết nối với cầu bộ hành (Ga JR Inazawa)

(2) Quảng trường ga hai bên kết nối với cầu bộ hành (Ga JR Biwajima, Quận Aichi, Nhật Bản)

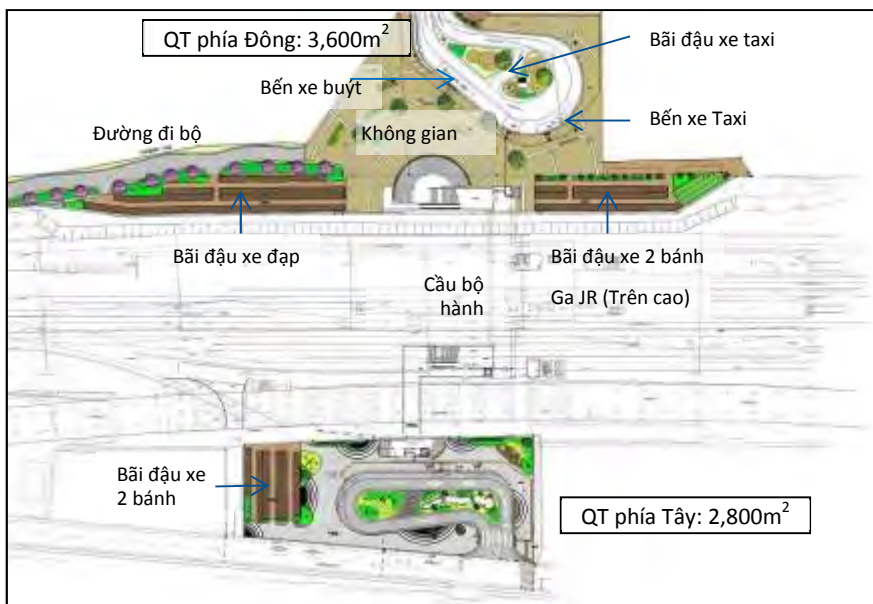
Các quảng trường ga tại ga Biwajima cũng là những ví dụ về quảng trường ga hai bên kết nối với cầu bộ hành (xem Hình 3.2.3, 3.2.4). Ga Biwajima là ga trên cao có sân ga trên mặt đất và có khoảng 7.000 hành khách trung bình mỗi ngày. Mặc dù công trình ga trước đây đã được xây dựng trên mặt đất và đối diện với khu đô thị phía tây nhưng chính quyền thành phố đã xây nhà ga trên cao vào năm 2008 và cầu bộ hành dài 100m và rộng 5m. Cầu bộ hành có thang máy và thang cuốn hai bên nhằm đảm bảo khả năng tiếp cận cho hành khách. Khu vực nhà máy trước đây ở phía đông đã được phát triển lại thành khu dân cư và thương mại theo dự án tái điều chỉnh đất từ năm 2001 tới năm 2007. Các quảng trường ga được phát triển phía tây trên một phần đất thuộc khu vực đường sắt và ở phía đông là đất thuộc dự án tái điều chỉnh. Quảng trường ga phía tây với diện tích 2.800 m² gồm không gian liên phương thức cho taxi và ô-tô con mà không bao gồm xe buýt vì không có dịch vụ xe buýt hoạt động khu vực đô thị phía tây. Quảng trường ga phía đông với diện tích 3.600 m²

không gian liên phương thức và không gian mở. Không gian liên phương thức gồm tuyến đường một chiều và điểm trung chuyển cho xe buýt, taxi và ô-tô con được đặt ở các vị trí có khoảng cách vừa đủ và không gian đi bộ rộng rãi 6,0 mét hoặc hơn. Ngoài ra, còn có bãi đậu xe miễn phí cho xe máy và xe đạp ở hai bên có sức chứa tổng cộng là 2.014 chỗ (tây: 586, đông: 1.428) để tạo điều kiện thuận tiện cho hành khách.



Nguồn: Thành phố Kiyosu

Hình 3.2.3 Quảng trường ga hai bên kết nối với cầu bộ hành (Ga JR Biwajima)



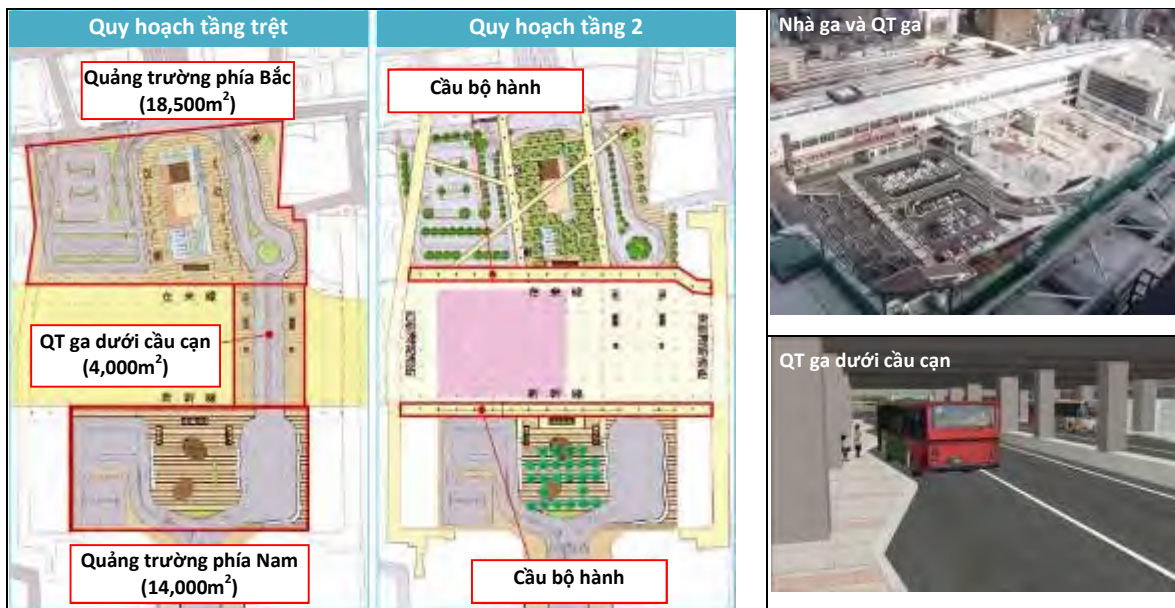
Nguồn: Thành phố Kiyosu

Hình 3.2.4 Quảng trường ga hai bên kết nối với cầu bộ hành (Ga JR Biwajima)

(3) Quảng trường ga phía dưới cầu đoạn ĐSĐT trên cao (Ga JR Niigata, Quận Niigatai, Nhật Bản)

Quảng trường ga tại Nhà ga Niigata là một ví dụ về quảng trường ga phía dưới cầu đoạn ĐSĐT trên cao (xem Hình 3.2.5). Ga Niigata là ga đầu mối kết nối với đường sắt địa phương và đường sắt cao tốc và có khoảng 37.000 hành khách trung bình mỗi ngày. Hiện tại, dự án cải tạo khu vực ga vẫn đang tiếp tục được thực hiện từ năm 2007. Dự án bao gồm các công tác nâng cao đường sắt, cải tạo nhà ga và tái phát triển quảng trường ga. Quảng trường mới phía nam và cầu bộ hành đã được hoàn thành vào năm 2009 và đường sắt trên cao sẽ được hoàn thành vào năm 2021. Sau đó quảng trường ga phía dưới cầu đoạn ĐSĐT trên cao sẽ bắt đầu hoạt động vào năm 2022.

Quảng trường ga được xây dựng phía dưới cầu đoạn ĐSĐT trên cao với diện tích 4.000 m² nhằm mục đích sử dụng hiệu quả phạm vi khu vực đường sắt để xây dựng cầu vượt bộ hành giữa hai phía nhà ga và tạo thuận lợi cho dịch vụ xe buýt. Đối với hành khách đường sắt, quảng trường ga này có thể giúp họ rút ngắn khoảng cách di chuyển giữa cổng bán vé và bến xe buýt cũng như có không gian chờ thoải mái tránh mưa nắng.



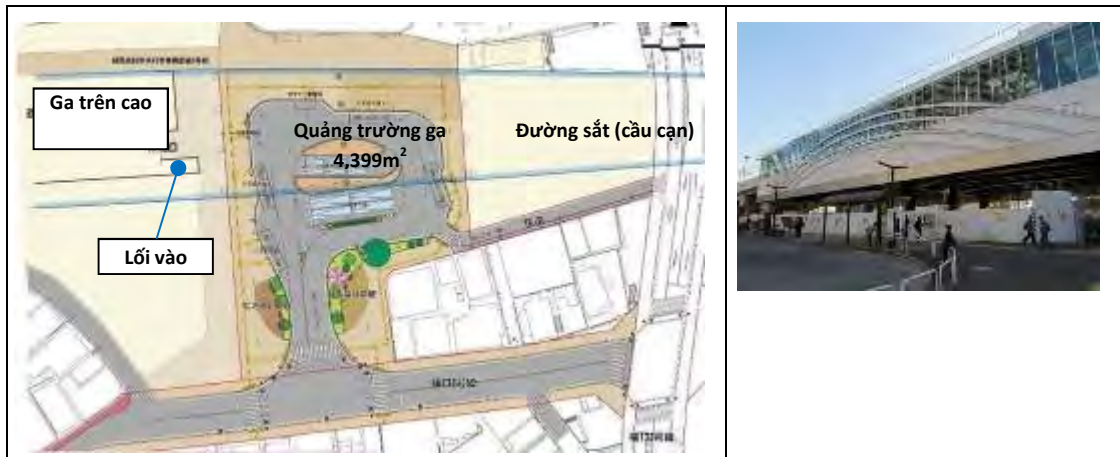
Nguồn: Thành phố Niigata

Hình 3.2.5 Quảng trường ga phía dưới cầu đoạn ĐSĐT trên cao (Ga JR Niigata)

(4) Quảng trường ga phía dưới cầu đoạn ĐSĐT trên cao (Đường sắt Seibu, Ga Shakujii-kouen, Tokyo, Nhật Bản)

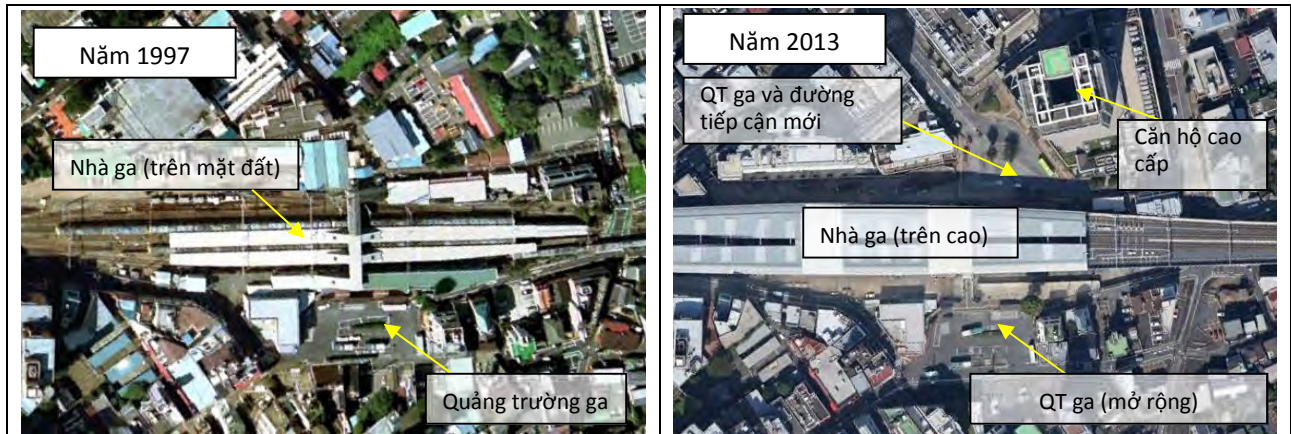
Quảng trường ga tại ga Shakujii-kouen cũng là một ví dụ về quảng trường ga phía dưới cầu đoạn ĐSĐT trên cao (xem Hình 3.2.6, 3.2.7). Ga Shakujii-kouen là ga thuộc đường sắt tư nhân của Công ty Đường sắt Seibu và được sử dụng bởi xấp xỉ 71.000 hành khách trung bình mỗi ngày. Dự án đường sắt trên cao sẽ được hoàn thành vào năm 2013. Hiện tại, dự án cải tạo các công trình liên phương thức vẫn đang được tiếp

tục tại khu vực xung quanh ga và dự kiến sẽ hoàn thành năm 2014. Do thiếu đất phát triển, quảng trường ga mới với diện tích 4.399 m² dự kiến sẽ nằm phía dưới cầu đoạn ĐSĐT trên cao. Nhìn chung, quảng trường ga tại Nhật Bản được xây dựng trên đất của chính quyền thành phố, không thuộc lộ giới của đường sắt. Vị trí của quảng trường ga mới sẽ tạo không gian thoải mái và tiện lợi cho hành khách. Hành khách có thể dễ dàng qua lại giữa nhà ga và điểm trung chuyển xe buýt vì khoảng cách gần và có thể đi bộ mà không ảnh hưởng bởi điều kiện thời tiết mưa và nắng.



Nguồn: Đường sắt Seibu

Hình 3.2.6 Quảng trường ga phía dưới cầu đoạn ĐSĐT trên cao (Ga Shakujii-Kouen, Đường sắt Seibu)



Nguồn: Đoàn Nghiên cứu

Hình 3.2.7 Sự thay đổi của Khu vực Ga Shakujii-Kouen

4) Trạm dừng xe buýt

(1) Các trạm dừng xe buýt dạng cột dọc theo trục đường chính (Ga Busan, Busan, Hàn Quốc)

Trạm dừng xe buýt tại ga Busan là một ví dụ và trạm dừng xe buýt dạng cột dọc đường phố chính (xem Hình 3.2.8). Ga Busan là ga đầu mối kết nối với đường sắt địa phương và đường sắt cao tốc, có khoảng 41.000 hành khách trung bình mỗi ngày. Một quảng trường ga khổng lồ với diện tích khoảng từ 20.000 m² ở trước nhà ga hầu hết được tận dụng làm không gian mở công cộng. Các trạm dừng xe buýt và bến xe taxi nằm ở phía ngoài cùng quảng trường ga và dọc theo đường phố chính. Mặc dù khá bất tiện cho hành khách đường sắt do khoảng cách xa so với cổng ga, các trạm xe buýt dạng cột dọc trục đường chính phục vụ những tuyến buýt chính là mô hình hợp lý để điều hành dịch vụ xe buýt hiệu quả.



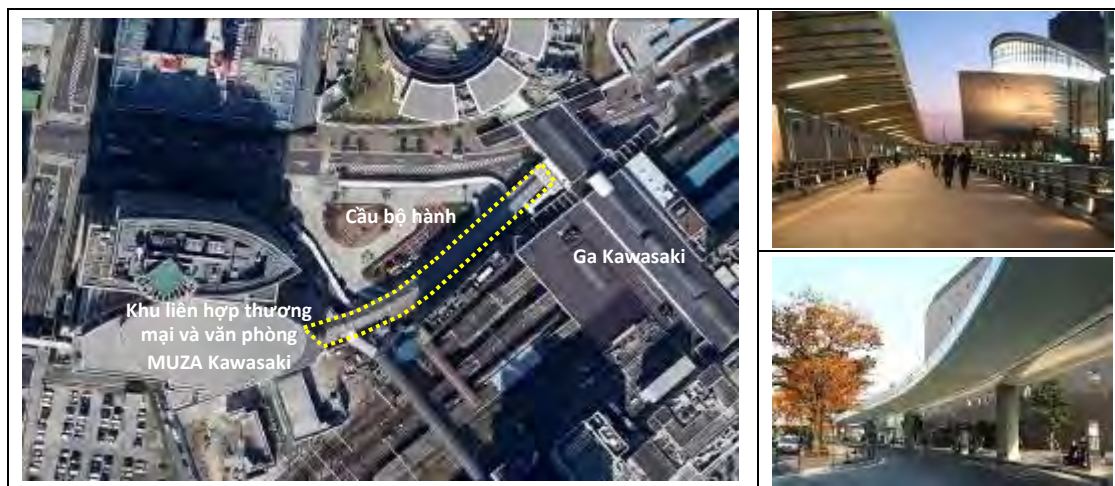
Nguồn: Đoàn Nghiên Cứu

Hình 3.2.8 Trạm dừng xe buýt dạng cột trên lề đường (Ga Busan, Hàn Quốc)

5) Cầu bộ hành

(1) Cầu bộ hành có không gian đi bộ lý tưởng ('Cầu Kawasaki MUZA' tại Ga JR Kawasaki, tỉnh Kanagawa, Nhật Bản)

Cầu bộ hành có tên là "Kawasaki Muza" tại ga JR Kawasaki là một ví dụ về cầu bộ hành có không gian đi bộ lý tưởng (xem Hình 3.2.9). Ga Kawasaki là ga trên cao của tuyến JR, có khoảng 188.000 hành khách trung bình mỗi ngày. Cầu bộ hành dài 125m và rộng 7,5m được xây dựng kết nối giữa cổng tây của ga Kawasaki và khu liên hợp thương mại và văn phòng "Muza Kawasaki" vào năm 2003. Cây cầu này đã được Hiệp hội Kỹ sư Xây dựng Nhật Bản trao giải Công nghệ Xây dựng năm 2010. Cầu có dạng hơi cong, một bên cầu có mái che làm bằng kính trắng mờ. Các bóng đèn được lắp đặt trên dầm mái và chân cột nhằm tạo hiệu ứng hình ảnh. Kết cấu của cầu đồng thời cũng được sử dụng làm nhà chờ xe buýt trên mặt đất và được lắp đặt đèn trần để chiếu sáng bến xe buýt. Như vậy, cây cầu có cả hai chức năng là lối đi bộ và không gian lý tưởng cho hành khách đường sắt.



Nguồn: Đoàn Nghiên Cứu

Hình 3.2.9 Cầu bộ hành có không gian đi bộ lý tưởng (Ga Kawasaki)

(2) Cầu bộ hành có thang máy và thang cuốn (Ga JR Sendai, tỉnh Miyagi, Nhật Bản)

Cầu bộ hành ở cửa ngõ phía đông của ga JR Sendai là một ví dụ về cầu bộ hành được lắp đặt thang máy và thang cuốn (xem Hình 3.2.10). Ga Sendai là ga đầu mối kết nối với đường sắt địa phương, đường sắt cao tốc và tuyến tàu điện ngầm. Tại ga có khoảng 118.000 hành khách trung bình mỗi ngày. Nhà ga cao 4 tầng trong đó gồm khu vực nhà chờ 2 tầng cho tuyến đường sắt nội tỉnh ở tầng 2 và cho tuyến đường sắt cao tốc ở tầng 3.

Quảng trường ga phía đông có 9 bến xe buýt phục vụ cho 18 tuyến buýt bao gồm cả tuyến gom khách và tuyến đường dài. Một cầu bộ hành được xây dựng để kết nối giữa phòng chờ nhà ga ở tầng 2 với bến xe buýt ở quảng trường. Để tiếp cận dễ dàng, cầu được lắp đặt 2 thang máy và 2 cầu thang với thang cuốn 2 chiều đáp ứng được nhu cầu đi lại và thuận tiện cho người khuyết tật. Cầu thang dài 22m và rộng khoảng 4 đến 5m có mái che bằng kính cho thang cuốn.

Hiện tại, dự án cải tạo khu vực cửa ngõ phía đông vẫn đang được tiếp tục thực hiện từ tháng 3 năm 2013. Dự án bao gồm 3 hợp phần: 1) hành lang đi bộ đông – tây, 2) nâng cấp nhà ga, 3) phát triển khu liên hợp khách sạn và thương mại trong phạm vi đường sắt. Dự án dự kiến hoàn thành vào năm 2016.



Nguồn: Đoàn Nghiên Cứu

Hình 3.2.10 Cầu bộ hành có Thang cuốn và Thang máy (Ga JR Sendai)

(3) Cầu bộ hành có thang máy (Ga JR Takasaki, tỉnh Gunma, Nhật Bản)

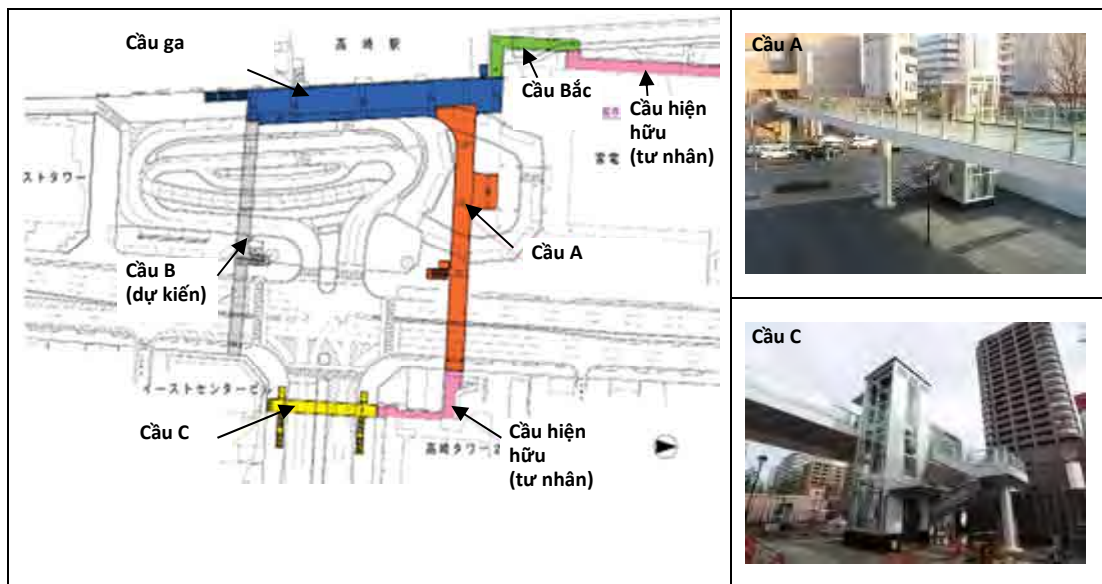
Các cầu bộ hành tại Ga JR Takasaki là ví dụ về cầu bộ hành có thang máy (xem Hình 3.2.11). Ga Takasaki là ga đầu mối kết nối với đường sắt địa phương, đường sắt cao tốc và có khoảng 31.000 hành khách trung bình mỗi ngày. Nhà ga được kết cấu gồm tuyến đường sắt nội tỉnh ở tầng trệt và tuyến đường sắt cao tốc trên cao.

Quảng trường ga phía đông đã được nâng cấp vào năm 2012. Quảng trường với diện tích 10.000 m² gồm một bến xe có 18 bến xe buýt gom khách và xe buýt đường dài, 4 bến xe taxi, bãi đỗ xe taxi 30 chỗ, điểm đỗ ô-tô con cá nhân tại 14 bến và 2 bến dành cho người khuyết tật. Về việc kết nối giữa nhà ga và các điểm trung chuyển này, một dự án cải thiện mạng lưới đi bộ đã được thực hiện từ năm 2007 (xem Bảng 3.2.2). Mỗi cầu được lắp đặt một đến hai thang máy để tiếp cận không gian đi bộ chính trên quảng trường ga và trực đường chính gần các khu thương mại phức hợp. Như vậy cầu bộ hành sẽ rút ngắn khoảng cách tiếp cận so của hành khách với phương thức di chuyển trên mặt đất bị gián đoạn bởi các làn đường tại quảng trường ga. Ngoài ra, kích thước của lồng thang máy được thiết kế đảm bảo đủ không gian trong trường hợp sử dụng xe lăn.

Bảng 3.2.2 Cầu bộ hành có thang máy (Ga JR Takasaki)

	Cầu ga	Cầu A	Cầu C	Cầu Bắc
Ngày hoạt động	12/2010	12/2008	03/2010	12/2011
Chiều dài	90,4m	97,4m	40,0m	41,4m
Chiều rộng	12,0m	6,0m	4,0m	4,0m
Diện tích	1.100,0m ²	823,5m ²	160,0m ²	198,7m ²
Tiện ích	Thang máy: 1 Cầu thang: 1 Đèn chiếu sáng	Thang máy: 1 Cầu thang: 1 Đèn chiếu sáng	Thang máy: 2 Cầu thang: 2 Đèn chiếu sáng	Đèn chiếu sáng

Nguồn: Thành phố Takasaki



Nguồn: Thành phố Takasaki

Hình 3.2.11 Cầu bộ hành có thang máy (Ga JR Takasaki)

(4) Cầu bộ hành có lối đi bộ di động (Ga Sakuragi-cho, Yokohama, Nhật Bản)

Cầu bộ hành tại ga Sakuragi-cho là một ví dụ về cầu bộ hành được lắp đặt lối đi bộ di động (xem Hình 3.2.12). Ga Sakuragi là ga đầu mối kết nối với tuyến JR và tuyến tàu điện ngầm, có khoảng 77.000 hành khách trung bình mỗi ngày. Phòng chờ của ga JR được bố trí trên tầng 2.

Cầu bộ hành dài 230m và rộng 12m được xây dựng vào năm 1989, để kết nối giữa nhà ga và hướng đi tới Tháp Yokohama Landmark tại trung tâm thành phố. Nó được lắp đặt lối đi bộ di động để tiện lợi cho việc tiếp cận của người đi bộ. Ngoài ra, tấm pin năng lượng mặt trời đã được lắp đặt trên mái vào năm 2009. Tấm pin năng lượng mặt trời có diện tích 1.773 m² tạo ra năng lượng điện tối đa (75.000kWh/năm) để sử dụng cho lối đi bộ di động và đèn chiếu sáng, và cung cấp 20% năng lượng điện cho lối đi bộ di động.



Nguồn: Đoàn Nghiên Cứu

Hình 3.2.12 Cầu bộ hành với lối đi bộ di động (Ga Sakuragi-cho, Yokohama)

(5) Cầu bộ hành có mái bằng các tấm pin năng lượng mặt trời (Ga JR Kokura, TP. Kita kyushuu, Nhật Bản)

Cầu bộ hành tại ga JR Kokura là một ví dụ về cầu bộ hành có mái bằng các tấm pin năng lượng mặt trời (xem Hình 3.2.13). Ga JR Kokura là ga đầu mối kết nối với tuyến JR, đường sắt cao tốc và đường sắt đô thị (đường sắt một ray-monorail), có khoảng 54.000 hành khách trung bình mỗi ngày. Nhà ga được xây trên cao có sân ga cho các tuyến đường sắt nội thành ở tầng 2 và sân ga đường sắt cao tốc và đường sắt một ray ở tầng 4.

Cầu bộ hành rộng 5-11m được xây dựng vào năm 1997 để kết nối giữa cổng nam của ga và khu thương mại xung quanh. Mặc dù nó là cầu không được làm tường chắn kín nhưng mái bằng tấm pin năng lượng mặt trời dài 210 mét và hệ thống đèn LED chiếu sáng đã được lắp đặt trên cầu chính để kết nối với một khu liên hợp thương mại vào năm 2012. Mái che tạo nên không gian đi bộ thoải mái không bị ảnh hưởng bởi mưa nắng và tấm pin mặt trời tạo ra năng lượng điện phục vụ chiếu sáng, thang cuốn và thang máy. Hệ thống đèn LED chiếu sáng được lắp đặt có 83 bóng để đảm bảo cường độ chiếu sáng và 42 chiếc để tạo ra hiệu ứng hình ảnh. Việc trang trí ánh sáng theo mùa và theo từng sự kiện góp phần nâng cao sự sống động của khu vực nhà ga.



Nguồn: Đoàn Nghiên Cứu

Hình 3.2.13 Cầu bộ hành với đèn chiếu và tấm pin năng lượng mặt trời (Ga Kokura, TP. Kitakyushuu)

6) Bãi đậu xe

(1) Bãi đậu ô-tô con dưới ga trên cao (Ga Sân bay Sendai, tỉnh Miyagi, Nhật Bản)

Bãi đậu ô-tô con tại ga Sân bay Sendai là một ví dụ về bãi đậu ô-tô con dưới ga trên cao (xem Hình 3.2.14). Ga trên cao kết nối với tuyến tiếp cận Sân bay Sendai được bố trí gần Sân bay Sendai, có khoảng 3.700 hành khách trung bình mỗi ngày. Tầng trệt của nhà ga được sử dụng làm bãi đậu ô-tô con, có tổng sức chứa là 1.162 chỗ.



Nguồn: Đoàn Nghiên Cứu

Hình 3.2.14 Bãi đậu ô-tô con dưới Ga trên cao (Ga Sân bay Sendai, TP. Sendai)

(2) Bãi đậu ô-tô con dưới ga trên cao (Kyushu-shinkansen, Ga Shin-tosu, Quận Saga, Nhật Bản)

Bãi đậu ô-tô con tại ga Shin-tosu cũng là một ví dụ về bãi đậu ô-tô con dưới ga trên cao (xem Hình 3.2.15). Ga kết nối với tuyến đường sắt nội tỉnh và đường sắt cao tốc, có khoảng 836 hành khách trung bình mỗi ngày. Tầng trệt của nhà ga được sử dụng làm bãi đậu xe với diện tích 2.519 m² và 63 chỗ đỗ xe. Hành khách đường sắt mua vé theo mùa sẽ được giảm phí đỗ xe.



Nguồn: Đoàn Nghiên Cứu

Hình 3.2.15 Bãi đậu ô-tô con dưới Ga trên cao (Ga Shin-tosu, TP. Tosu)

(3) Bãi đậu xe đạp phía dưới cầu đoạn ĐSĐT trên cao (Đường sắt Nagoya, Ga Otagawa, TP. Tokai, Nhật Bản)

Bãi đậu xe đạp tại ga Otagawa là một ví dụ về bãi đậu xe đạp phía dưới cầu đoạn ĐSĐT trên cao (xem Bảng 3.2.3 và Hình 3.2.16). Ga Otagawa là ga thuộc Hãng đường sắt tư nhân – Nagoya Railway, có khoảng 13.000 hành khách trung bình mỗi ngày. Dự án tái phát triển khu vực ga hiện đang được thực hiện từ năm 2003. Dự án bao gồm các công tác nâng cao đường sắt và nhà ga, tái phát triển quảng trường ga và dự án tái điều chỉnh đất xung quanh ga. Hiện tại, dự án đang gần như hoàn thành và sẽ hoàn thành toàn bộ vào năm 2015.

Sau khi hoàn tất tuyến đường sắt và quảng trường ga trên cao, hai bãi đậu xe đạp đã được xây phía dưới cầu đoạn ĐSĐT trên cao vào năm 2012. Tổng sức chứa là 1.928 chỗ cho xe đạp và xe máy. Miễn phí gửi xe trong vòng ba giờ đầu và miễn phí gửi xe cho sinh viên và hành khách mua vé theo mùa.

Bảng 3.2.3 Bãi đậu xe đạp tại Ga Otagawa

	Bắc	Nam
Ngày hoạt động	Tháng 10/2012	Tháng 11/2012
Sức chứa	Xe đạp: 765 Xe máy: 142	Xe đạp: 1,021
Diện tích xây dựng	130 m ²	847 m ²
Kết cấu	1 tầng	2 tầng

Nguồn: Thành phố Tokai



Nguồn: Đoàn Nghiên Cứu

Hình 3.2.16 Bãi đậu xe đạp phía dưới cầu đoạn ĐSĐT trên cao (Ga Otagawa, TP. Tokai)

7) Đường tiếp cận

- Cầu vượt quay xe trên xa lộ (Băng Cốc, Thái Lan)

Cầu vượt quay xe trên Xa lộ số 7 tại Băng Cốc là một ví dụ về cầu vượt quay xe trên xa lộ (xem Hình 3.2.17). Xa lộ số 7 là đường cao tốc kết nối giữa Sân bay quốc tế Suvarnabhumi và trung tâm thành phố Băng Cốc. Đây là tuyến đường trên mặt đất với 8 làn xe và rộng 70m. Để cải thiện khả năng kết nối trên mạng lưới đường cao tốc, các cầu vượt quay xe một chiều đã được xây dựng trên đường. Chi phí xây dựng cầu đã được hạn chế do không cần thực hiện thu hồi đất.



Nguồn: Đoàn Nghiên Cứu

Hình 3.2.17 Cầu vượt quay xe trên xa lộ (Băng Cốc)

8) Các công trình khác tận dụng hiệu quả khu vực đường sắt

- Cửa hàng bán lẻ phía dưới cầu đoạn ĐSĐT trên cao (Cửa hàng Tokyu, Ga Takatsu, Đường sắt Tokyu, TP. Kawasaki, Nhật Bản)

Cửa hàng Tokyu tại ga Takatsu là một ví dụ về cửa hàng bán lẻ phía dưới cầu đoạn ĐSĐT trên cao tận dụng hiệu quả khu vực đường sắt. (xem Hình 3.2.18) Khu vực xung quanh ga Takatsu là khu dân cư nơi nhiều gia đình trẻ sinh sống. Tuy nhiên khu vực đó lại không có siêu thị trong khi người dân có nhu cầu. Vì vậy, vào tháng 10 năm 2013, Đường sắt Tokyu đã xây dựng một siêu thị có tên là “Cửa hàng Tokyu” phía dưới cầu đoạn ĐSĐT trên cao - được hình thành bởi dự án xây dựng tuyến đường sắt có 2 ray trên một chiều. Cửa hàng gồm một khu bán hàng rộng 672 m² bán thức ăn nhanh và thực phẩm, mặt ngoài được sơn màu nâu nhạt trang trí với nhiều loại cây tạo cảm giác yên bình và thoải mái cho người dân.



Nguồn: Đường sắt Tokyu

Hình 3.2.18 Cửa hàng bán lẻ phía dưới cầu đoạn ĐSĐT trên cao (Cửa hàng Tokyu, Ga Takatsu thuộc Đường sắt Tokyu)

9) Các biện pháp phù hợp với các công trình liên phương thức của Tuyến ĐSĐT Số 1 TP. HCM

Các biện pháp thực tiễn phù hợp với các công trình liên phương thức của Tuyến ĐSĐT Số 1 TP. HCM từ những ví dụ tại các quốc gia khác được trình bày trong Bảng 3.2.4 dưới đây.

Bảng 3.2.4 - Các biện pháp phù hợp với các công trình LPT của Tuyến ĐSĐT Số 1 TP. HCM

Công trình LPT	Các biện pháp	Ga mục tiêu
Quảng trường ga	<ul style="list-style-type: none"> Về chức năng, bố trí khu vực để chuyển đổi sang phương thức xe buýt, taxi và ô-tô con Không gian đi bộ và không gian mở thích hợp Không gian cảnh quan với đài tưởng niệm và cây xanh 	Tất cả các ga
	<ul style="list-style-type: none"> Cung cấp không gian chuyển đổi phương thức 2 bên ga 	Các ga dọc XLHN
	<ul style="list-style-type: none"> Sử dụng hiệu quả khu vực dưới ga và gầm cầu đoạn ĐSĐT trên cao 	Các ga trên cao
Trạm dừng xe buýt	<ul style="list-style-type: none"> Tận dụng lề đường xây dựng trạm dừng xe buýt để tiết kiệm không gian công trình 	Các ga dọc XLHN
Cầu bộ hành	<ul style="list-style-type: none"> Đảm bảo độ rộng phù hợp Thang máy và thang cuốn cho người khuyết tật Lối đi bộ di động đảm bảo năng lực giao thông Hệ thống đèn LED chiếu sáng tạo hiệu ứng hình ảnh Tám pin mặt trời để tạo năng lượng điện cho các công trình tùy chọn 	Các ga trên cao
	<ul style="list-style-type: none"> Mạng lưới cầu bộ hành kết nối với các công trình xung quanh 	Ga Tan Cang
Bãi đậu xe	<ul style="list-style-type: none"> Bãi đậu xe bên dưới ga và gầm cầu đoạn ĐSĐT trên cao Tỷ lệ chiết khấu cho hành khách đường sắt sử dụng vé theo mùa 	Các ga trên cao
Đường tiếp cận	<ul style="list-style-type: none"> Cầu vượt quay xe để cải thiện khả năng tiếp cận 	Các ga dọc XLHN
Các công trình tận dụng hiệu quả khu vực đường sắt khác	<ul style="list-style-type: none"> Cửa hàng bán lẻ bên dưới ga và gầm cầu đoạn ĐSĐT trên cao 	Các ga trên cao

Nguồn: Đoàn Nghiên Cứu

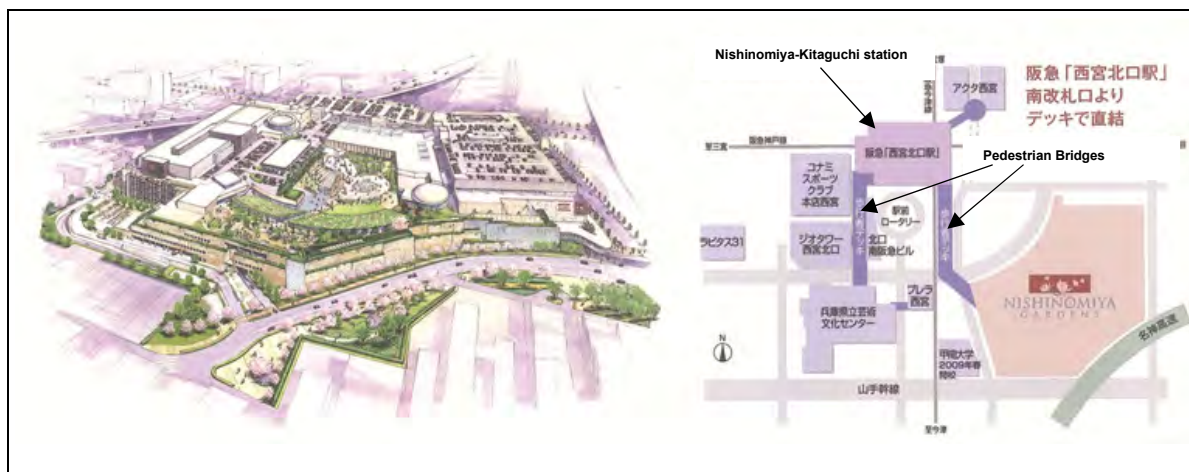
3.3 Phát triển khu vực nhà ga

1) Phát triển đô thị dọc theo tuyến đường sắt tư nhân tại Nhật Bản

(1) Phát triển đô thị của Tập đoàn Hankyu ở tỉnh Hyogo, Nhật Bản

Tập đoàn Hankyu (Hankyu) có trụ sở tại Kansai, phía tây Nhật Bản là đơn vị tiên phong về mô hình kinh doanh tích hợp giữa phát triển đô thị và xây dựng các tuyến ĐSĐT. Một trong những dự án tiêu biểu cho mô hình kinh doanh này là thi công Tuyến Hankyu Takarazuka tại khu vực cánh đồng ở tỉnh Hyogo trong nửa đầu thế kỷ 20. Để đảm bảo đủ cũng như tăng lượng hành khách khi tuyến ĐSĐT này hoàn thành, Hankyu đã phát triển các trung tâm thương mại và giải trí dọc tuyến cũng như phát triển bất động sản nhà ở. Dự án này đã rất thành công, và ngày nay khu vực dọc theo Tuyến Hankyu Takarazuka đã được đô thị hoá hoàn toàn nhờ những nỗ lực của Hankyu.

Gần đây, trong năm 2008, Hankyu đã phát triển "Hankyu Nishinomiya Gardens", một khu phức hợp thương mại có quy mô lớn bao gồm một cửa hàng bách hoá, các cửa hàng, nhà hàng và một nhà hát đa công năng, v.v. tiếp giáp với nhà ga Nishinomiya-Kitaguchi. Nhà ga Nishinomiya-Kitaguchi là một trong những nhà ga trung chuyển chính giữa tuyến Hankyu's Kobe và tuyến Imazu. Khu thương mại có quy mô lớn này được kết nối với nhà ga qua các cầu bộ hành trên cao để tạo không gian ưu tiên cho người đi bộ ở khu vực xung quanh nhà ga.



Thông tin tóm tắt về Hankyu Nishinomiya Gardens:

Ngày khai trương: 26/11/2008

Diện tích mặt bằng: Khoảng 70.000 m²

Số cửa hàng: 268

Diện tích cho thuê: 107,000 m²

Không gian đỗ xe: 3000

Các đơn vị thuê mặt bằng hàng đầu: Cửa hàng bách hoá Hankyu, TOHO Cinemas, Siêu thị

Tiếp cận: 3 phút đi bộ qua cầu bộ hành từ nhà ga Hankyu's Nishinomiya-Kitaguchi

Thông kê từ năm tài khoá 2011:

Số lượng hành khách: 18.830.000

Doanh số: Khoảng 71.300.000.000 yên

Nguồn: Hankyu Hanshin Holdings, Inc.

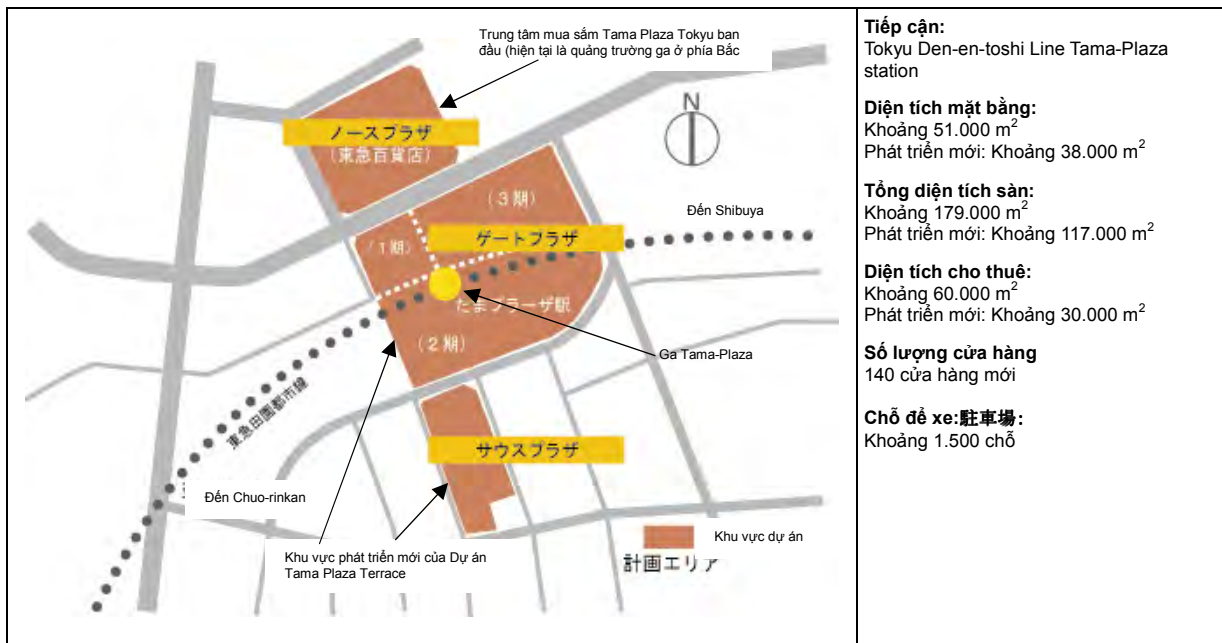
Hình 3.3.1 – Khu phức hợp thương mại Hankyu Nishinomiya Gardens

(2) Phát triển đô thị của tập đoàn Tokyu ở tỉnh Kanagawa, Nhật Bản

Tập đoàn Tokyu, được thành lập vào năm 1922, đã phát triển các khu dân cư tích hợp với các mạng lưới đường sắt kéo dài đến miền tây nam của Khu đô thị Tokyo. Bên cạnh kinh doanh vận tải đường sắt và phát triển bất động sản, Tập đoàn Tokyu còn thực hiện nhiều loại hình kinh doanh khác nhau như kinh doanh thương mại và bán lẻ (khách sạn, du lịch và nghỉ dưỡng, v.v.).

"Tama Denen Toshi" (Thành phố vườn Tama) dọc tuyến Tokyu's Den-en-toshi là một trong những ví dụ thành công dọc tuyến đường sắt. Với diện tích 490 km² dọc theo tuyến đường sắt và có khoảng 5 triệu dân, đây là một trong những khu dân cư ngoại ô có chất lượng cao thành công ở Khu vực đô thị Tokyo. Có các mạng lưới xe buýt do Tokyu khai thác có chức năng là các tuyến gom khách kết nối các khu vực phát triển ở ngoại ô xa hơn với Tuyến Den-en-toshi.

Ga Tama-Plaza, một trong những nhà ga trên tuyến Den-en-toshi là ví dụ tiêu biểu về những cố gắng của Tokyu trong việc phát triển các khu thương mại tích hợp với nhà ga ĐSDT. Năm 1982, lần đầu tiên Tokyo đã khai trương Trung tâm mua sắm Tama Plaza Tokyu ở phía bắc của nhà ga. Để đáp ứng nhu cầu trong thế kỷ 21 và dựa trên ý tưởng "thu hút giới trẻ trong khi vẫn phục vụ số lượng người cao tuổi đang gia tăng để duy trì sức sống cho khu vực xung quanh", Trung tâm mua sắm Tama Plaza Tokyu đã được cải tạo và mở rộng. Cùng với đó, công trình thương mại Tama Plaza Terrace mới đây đã được khai trương vào năm 2010. So với công trình trước đó, Tama Plaza Terrace đã được xây dựng dựa trên ý tưởng tích hợp tổng thể với nhà ga đường sắt đô thị. Thông tin tóm tắt về công trình thương mại Tama Plaza Terrace được tóm tắt trong hình dưới đây.



Nguồn: Tập đoàn Tokyu

Hình 3.3.2 – Thông tin tóm tắt về Cơ sở thương mại Tama Plaza Terrace



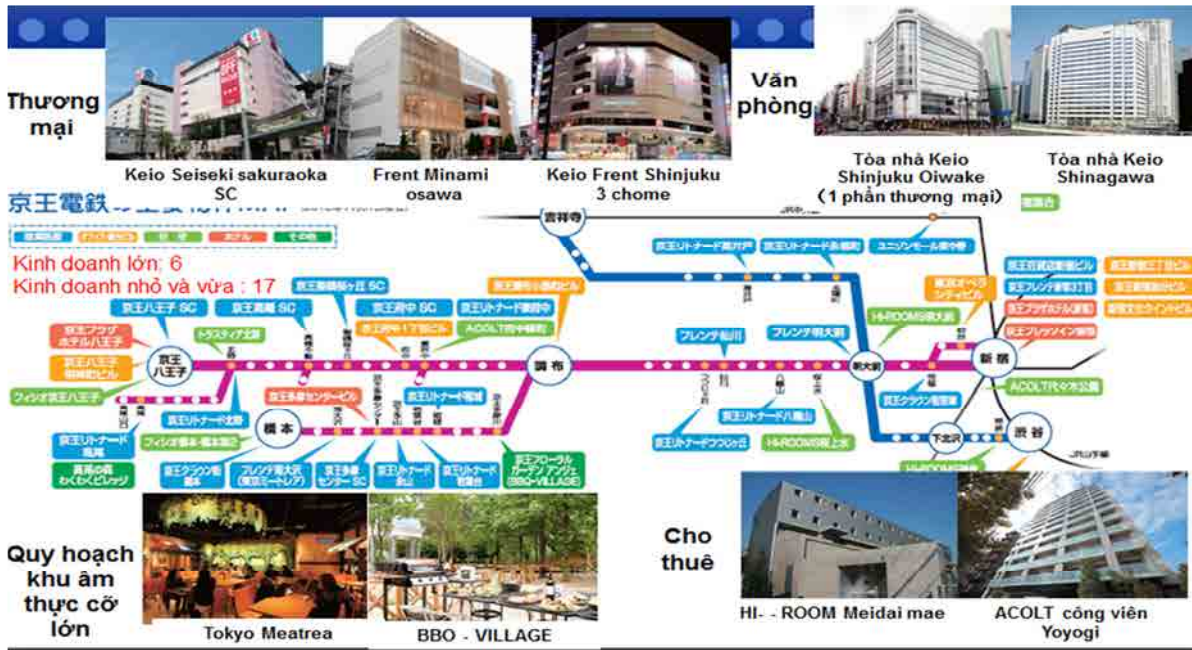
Nguồn: Tập đoàn Tokyu

Hình 3.3.3 – Hình ảnh công trình thương mại Tama Plaza Terrace

(3) Phát triển đô thị của Tập đoàn ở Tokyo, Nhật Bản

Các tuyến đường sắt của Đường sắt Keio mở rộng ra phía tây của Tokyo thu hút một lượng hành khách đến và đi lớn nhất trên thế giới.

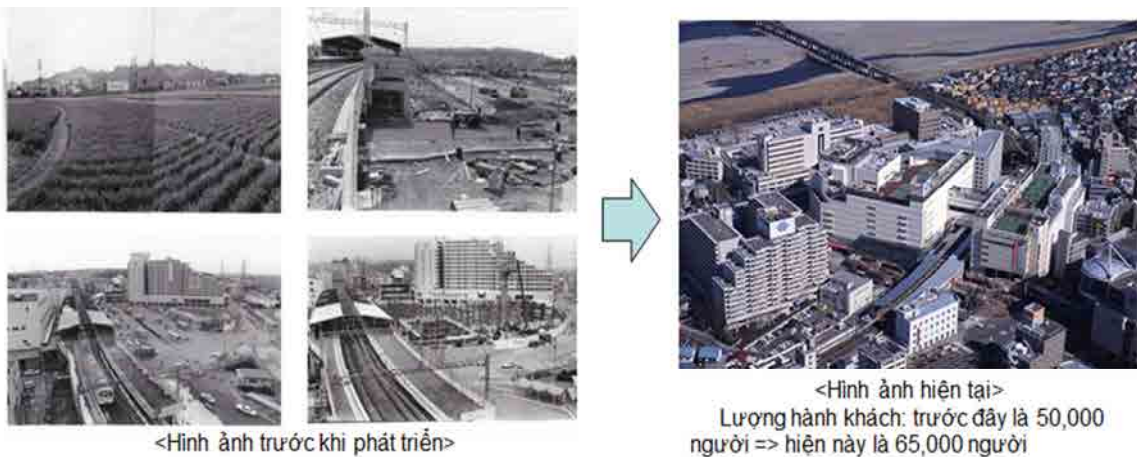
Keio đã có trên 50 năm kinh nghiệm để hiểu về việc phát triển đô thị dọc theo các tuyến đường sắt. Keio đã thực hiện phát triển đô thị tại các ga đầu mối chính là Shinjuku và Shibuya cũng như nhiều nhà ga khác dọc theo hai tuyến kết nối khu vực trung tâm của Tokyo với khu ngoại ô - Tuyến Keio Main và tuyến Inokashira Line. Các dự án phát triển đô thị khác nhau từ Keio được trình bày trong hình dưới đây.



Nguồn: Tập đoàn Keio

Hình 3.3.4 – Phát triển đô thị dọc các tuyến ĐSDT của Keio

Trung tâm mua sắm Seiseki-Sakuragaoka ở nhà ga Seiseki-Sakuragaoka là một trong những ví dụ về những nỗ lực của Keio trong việc phát triển các khu phức hợp thương mại có quy mô lớn ở nhà ga đường sắt. Theo “Quy hoạch cơ sở Khu nhà ga thành phố Tama” năm 1981, Keio đã quy hoạch một khu đô thị mới dựa trên ý tưởng về phát triển toàn diện khu ngoại ô. Năm năm sau khi có quy hoạch ban đầu, Trung tâm mua sắm Seiseki-Sakuragaoka với tổng diện tích 80.000 m² đã được khai trương. Hiện tại, đây là khu phức hợp mua sắm lớn nhất ở vùng ngoại ô phía tây của Tokyo được rất nhiều người dân địa phương ưa chuộng.



Nguồn: Tập đoàn Keio

Hình 3.3.5 – Phát triển đô thị Seseki-Sakuragaoka của tập đoàn Keio

(4) Phát triển đô thị của Công ty đường sắt Nishi-Nippon, Fukuoka, Nhật Bản

Bên cạnh dịch vụ đường sắt, Công ty Đường sắt Nishi-Nippon (Nishitetsu) còn thực hiện nhiều loại hình kinh doanh, bao gồm cả hoạt động xe taxi và xe buýt (khoảng cách ngắn và dài), bất động sản, khách sạn, giải trí, dịch vụ phân phối... tại thành phố Fukuoka, các thành phố chính phía nam Nhật Bản và các khu vực xung quanh. Các tòa nhà đa chức năng quy mô lớn (Solaria Terminal, Solaria Stage, Solaria Plaza) đã được xây dựng tích hợp với ga đường sắt trung tâm, Ga Nishitetsu Fukuoka. Ga Nishitetsu Fukuoka đồng thời cũng là một bến xe buýt liên tỉnh.

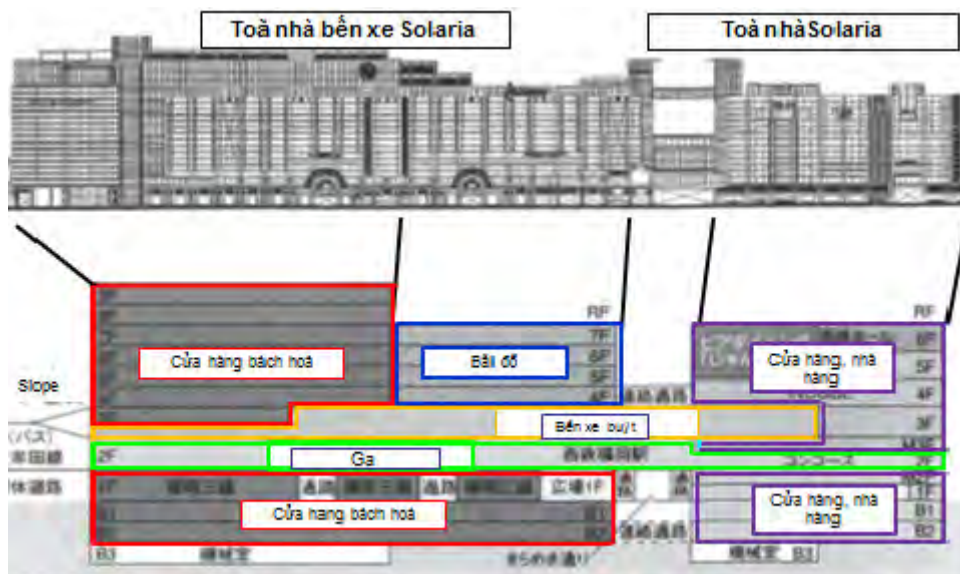


Nguồn: Công ty đường sắt Nishi-Nippon.

Hình 3.3.6 – Phát triển đô thị Bird's Eye View của Nishitetsu ở Fukuoka

Nhà ga Fukuoka của Nishitetsu có các chức năng khác nhau, bao gồm các công trình thương mại và khách sạn. Đây là yếu tố để tối đa hoá sự tiện nghi cho hành khách sử dụng đường sắt và xe buýt tại ga.

Ngoài ra, các bến xe buýt tại nhà ga Fukuoka của Nishitetsu phục vụ các dịch vụ xe buýt khác nhau như (tốc hành, nhanh) trên các tuyến có cự ly trung bình và cự ly dài. Đây là bến xe buýt hàng đầu xét về số lượng người sử dụng xe buýt trên các tuyến có cự ly dài hàng năm ở Nhật Bản. Trong bến xe buýt, có tường kính ngăn chia khu vực đợi xe buýt và khu vực đón và trả khách của xe buýt. Vì vậy hành khách đợi xe buýt không chịu ảnh hưởng từ khí thải của các xe buýt đang hoạt động. Tại ga Fukuoka của Nishitetsu trung bình có khoảng 128.500 hành khách ĐSĐT và 20.000 hành khách xe buýt mỗi ngày.



Nguồn: Công ty Đường sắt Nishi-Nippon

Hình 3.3.7 - Mặt cắt Ga Fukuoka của Nishitetsu

2) Phát triển đô thị mới dọc các tuyến Đường sắt do lĩnh vực công thực hiện tại Nhật Bản

(1) Phát triển đô thị mới quy mô lớn của khu vực công – Khu đô thị mới Tama, ở Tokyo, Nhật Bản

Thành phố mới Tama là khu dân cư lớn được phát triển, trải dài khắp bốn thành phố tại Tokyo, Hachioji, Tama, Inagi và Machida với diện tích khoảng 28.000 ha. Thành phố mới đã được Chính quyền thành phố thiết kế vào năm 1965, trải dài trên khoảng 14 km theo hướng Đông-Tây với chiều rộng 1-3 km, nằm trong phần mở rộng của ngọn đồi Tama Hills – cách phía tây trung tâm của Tokyo khoảng 20 km. Sự phát triển của khu vực đã được thực hiện chủ yếu bởi các khu vực công, chỉ có một vài khu vực nhỏ người dân muốn ở lại được áp dụng phương pháp tái điều chỉnh đất. Trong hợp đồng, các tuyến đường sắt được khai thác bởi các công ty đường sắt tư nhân, Tổng công ty đường sắt Keio và Tổng công ty Odakyu, với hai tuyến và hơn 10 ga, kết nối với trung tâm phụ của Tokyo là Shinjuku.



Nguồn: Đoàn Nghiên Cứu

Hình 3.3.8 Cấu trúc đô thị của Đô thị mới Tama

(2) Phát triển đô thị của Cơ quan chấn hưng đô thị (Urban Renaissance Agency) dọc theo tuyến đường sắt cao tốc - Tsukuba Express, Khu đô thị Tokyo, Nhật Bản

Tuyến đường sắt cao tốc kéo dài đến phía đông của Tokyo (Quận Chiba, Saitama và Ibaraki), Tsukuba Express (sau đây gọi là TX), đã hoạt động từ năm 2005 với tổng chiều dài là 58,3km (thời gian hoạt động nhanh nhất 38 phút với tốc độ tối đa 130km/h) và tổng số ga là 20 ga. Để phát triển khu vực ngoại ô dọc theo TX, "Các dự án Tái điều chỉnh đất tích hợp" đã được thực hiện bởi Cơ quan chấn hưng đô thị (UR) nhờ việc phát triển tích hợp tuyến đường sắt, cơ sở hạ tầng và các công trình đô thị.

Về phát triển đô thị dọc theo tuyến TX, UR đã chịu trách nhiệm về phát triển đô thị cho 6 vùng phát triển, chiếm 1/3 trong tổng số khu vực phát triển dọc tuyến. Khi tính tổng diện tích các khu vực do UR phụ trách, UR đã chịu trách nhiệm về 1.400 ha, chiếm khoảng một nửa tổng diện tích đất phát triển đô thị dọc tuyến. Bảng dưới đây trình bày chi tiết về những cố gắng của UR trong việc phát triển đô thị dọc tuyến TX.

Bảng 3.3.1 – Tóm tắt công tác phát triển đô thị dọc tuyến Tsukuba Express của UR

Khu vực hành chính	Số lượng vùng	Di lượng vùng chính hên đô thị (ha)	D(ha)ổ quy hoạch (người)	Nội dung tóm tắt
Khu đô thị Tokyo	2	78	9.300	
Tỉnh Saitama (Khu vực do UR phụ trách)	4 (2)	374 (187)	39.900 (20.400)	Misato-chuo (115 ha): Ga Misato-chuo Yashio-nanbu-chuo (72 ha): Ga Yashio
Tỉnh Chiba (Khu vực do UR phụ trách)	6 (2)	1.081 (456)	104.900 (45.600)	Kashiwa-hokubu-higashi (170 ha): Ga Kashiwa-Tanaka Shin-shigaichi (286 ha): Ga Nagareyama-otakanomori
Tỉnh Ibaraki (Khu vực do UR phụ trách)	6 (2)	1.375 (778)	83.200 (46.000)	Katsuragi (485 ha): Ga Kenkyu-gakuen Kayamaru (293 ha): Ga Midorino
Tổng (Tổng khu vực do UR phụ trách)	18 (6)	2.908 (1421)	237.300 (112.000)	7 khu vực bao gồm cả Nakane-kondadai có tổng diện tích khoảng 1.611 ha. 20 khu vực bao gồm Nakane-kondadai, Kami-kawarazaki và Naka-nishi có tổng diện tích khoảng 3.264 ha

Nguồn: Cơ quan chấn hưng đô thị



Nguồn: Cơ quan chấn hưng đô thị

Hình 3.3.8 - Phát triển đô thị ở khu vực Misato-chuo dọc tuyến Tsukuba Express

Một trong những khu vực phát triển chính dọc theo TX là khu vực xung quanh ga Campus Kashiwanoha. UR cùng với các đơn vị tư nhân, người dân và các trường đại học đã tiến hành các hoạt động khác nhau, bao gồm cả việc soạn thảo tầm nhìn phát triển đô thị và thành lập trung tâm thiết kế đô thị. Ngoài ra, các nhà phát triển tư nhân đang là các đơn vị đi đầu cho sự phát triển đô thị thế hệ mới của khu vực ga khi đưa vào sử dụng các chức năng đô thị hỗn hợp, bao gồm nhà ở, các công trình thương mại, các công trình y tế và phúc lợi, và một công trình ươm tạo công nghệ cao.



Nguồn: Đoàn nghiên cứu dựa theo Sổ tay “Thiết kế đô thị Trung tâm Kashiwa-no-ha”

Hình 3.3.10 Ga Kashiwa-no-ha

3) Đổi mới khu đô thị tích hợp với hệ thống giao thông vận tải mới

(1) Hệ thống BRT và Quy hoạch tích hợp - Curitiba, Brazil

Curitiba có một hệ thống giao thông vận tải đặc biệt được phát triển một cách cục bộ nhưng đang thu hút sự quan tâm của toàn thế giới. Sự phổ biến của BRT Curitiba đã tạo nên sự thay đổi phương thức từ đi ô-tô con sang đi xe buýt, kết quả là 28 phần trăm số người đi BRT hiện tại trước đây đã sử dụng ô-tô con. Quy hoạch tổng thể của Curitiba trong đó quy hoạch sử dụng đất được tích hợp với quy hoạch giao thông vận tải cần có được sự chuyển biến về mặt văn hóa, xã hội và kinh tế của thành phố. Quy hoạch hạn chế sự phát triển của trung tâm thành phố, trong khi khuyến khích sự phát triển dọc theo trục giao thông chính tỏa ra từ trung tâm thành phố.



Nguồn: Báo cáo “Dự án phát triển đô thị và tích hợp hệ thống UMRT tại Hà Nội - Việt Nam”

Hình 3.3.11 Tuyến BRT tại Curitiba

(2) Dự án tái phát triển trung tâm thành phố với sự ra đời của LRT và cải thiện không gian đi bộ - Bilbao, Tây Ban Nha

Bilbao là nơi từng phát triển mạnh mẽ các ngành công nghiệp sản xuất và khai thác mỏ đã bị suy thoái kinh tế kể từ năm 1970. Tuy nhiên, các dự án tái phát triển trung tâm thành phố với khẩu hiệu "Thành phố Sáng tạo", đã được thực hiện từ cuối những năm 1990, bao gồm việc mở cửa Bảo tàng Guggenheim Bilbao được thiết kế bởi kiến trúc sư nổi tiếng người Mỹ vào năm 1997. Và hiện nay, các dự án tái phát triển thành công đã được quốc tế công nhận. Các dự án tái phát triển bao gồm sự ra đời của hệ thống LRT vào năm 2002, kết nối bảo tàng và phòng triển lãm quốc tế, và cải thiện không gian cho người đi bộ bao gồm cầu bộ hành băng qua sông chạy qua khu vực trung tâm của thành phố. Các dự án đã tăng cường sự tiện lợi và tiện nghi cho người đi bộ dọc theo con sông.



Nguồn: Đoàn Nghiên Cứu

Hình 3.3.12 Tuyến LRT tại Bilbao

(3) Toyama, Nhật Bản

Thành phố Toyama là một trong những thành phố địa phương Nhật Bản đang trải qua giai đoạn giảm số lượng dân số, giảm số lượng trẻ em và già hóa dân số. Vấn đề quy hoạch đô thị chính của thành phố là làm sao để tổ chức lại các khu vực đô thị mở rộng trở nên nhỏ gọn. Để giải quyết vấn đề quy hoạch đô thị này, thành phố đã tiếp quản các tuyến đường sắt hiện hữu từ các công ty đường sắt quốc gia và chuyển đổi sang tuyến LRT được trang bị các công trình không rào cản để tăng lượng khách cao tuổi. Tuyến LRT dự kiến sẽ hỗ trợ việc tổ chức lại đô thị với một cấu trúc nhỏ gọn nhằm khôi phục trung tâm đô thị.



Nguồn: Visit Toyama, Toyama City Global Site

Hình 3.3.13 Tuyến LRT tại Toyama

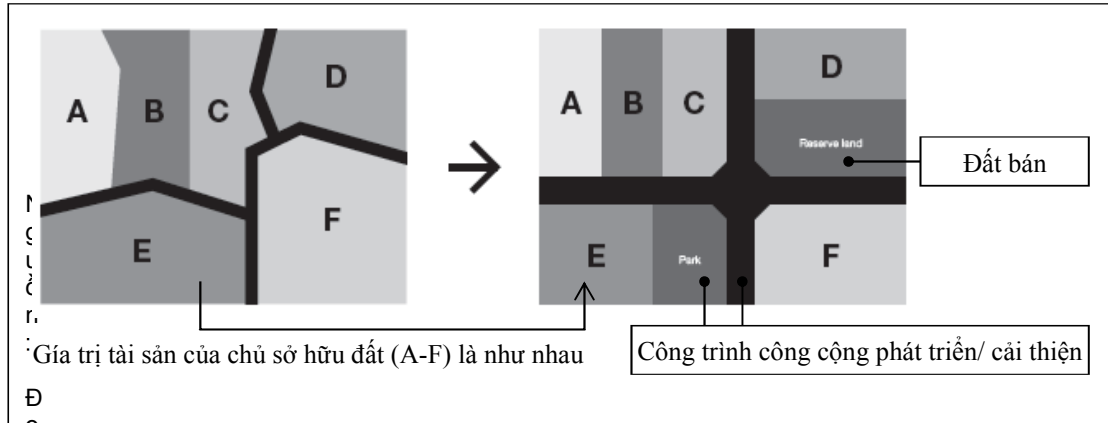
4) Phát triển các công trình giao thông vận tải dựa vào lợi ích phát triển

(1) Phát triển các công trình giao thông thông qua Dự án Tái điều chỉnh đất – Shiodome, Tokyo, Nhật Bản

Dự án áp dụng "Phương pháp Tái điều chỉnh đất" là dự án phát triển hoặc cải thiện các công trình công cộng như đường xá, công viên, và các con sông để tổ chức lại các ranh giới đất, nhằm thiết lập một kết cấu thành phố hợp lý trong khu vực đô thị hóa hiện hữu nơi các kết cấu hạ tầng đô thị chưa được phát triển đầy đủ. Chủ sở hữu đất trong khu vực dự án cung cấp (hoặc đóng góp) một phần thửa đất của họ để sử dụng công cộng như để xây dựng đường xá hoặc công viên, hoặc để bán. Nguồn vốn thu được từ việc bán đất và từ khu vực công cộng được sử dụng để phát triển các công trình công cộng (xem Hình 3.3.14).

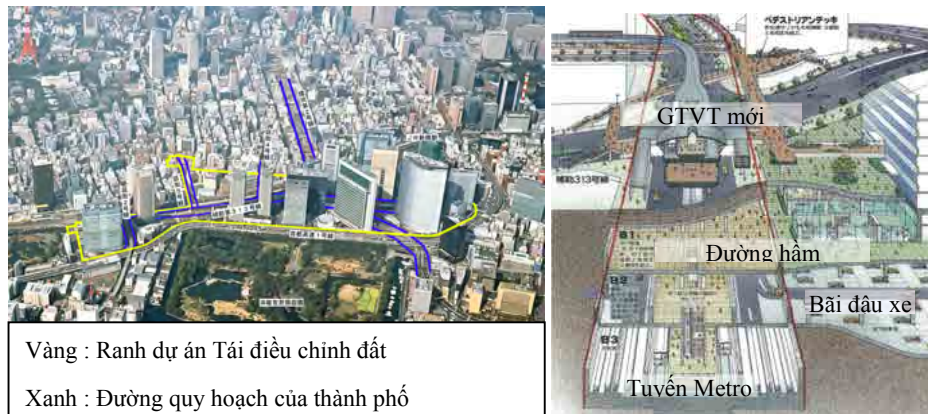
Phương pháp tái điều chỉnh đất thường được áp dụng để phát triển khu dân cư trong khu đất nông nghiệp hoặc khu vực gần ga đường sắt – nơi có tiềm năng phát triển đô thị rất lớn. Shiodome, Quận Kinh doanh, nằm tại khu vực trung tâm của Tokyo, là một ví dụ điển hình về việc áp dụng phương pháp tái điều chỉnh đất trong khu vực ga vận chuyển hàng hóa trước đây (xem Hình 3.3.15). Trong trường hợp này, phương pháp tái điều chỉnh đất đã được sử dụng với sự tái thiết lập hệ số sử dụng đất (FAR) để

nâng cao lợi ích phát triển, và các công trình công cộng như đường giao thông, đường hầm... đã được phát triển.



Nguồn: Đoàn Nghiên cứu dựa trên “Kiến trúc và Đô thị Số Đặc biệt Tháng 10/2013”

Hình 3.3.14 Đề án của Phương pháp Tái điều chỉnh đất



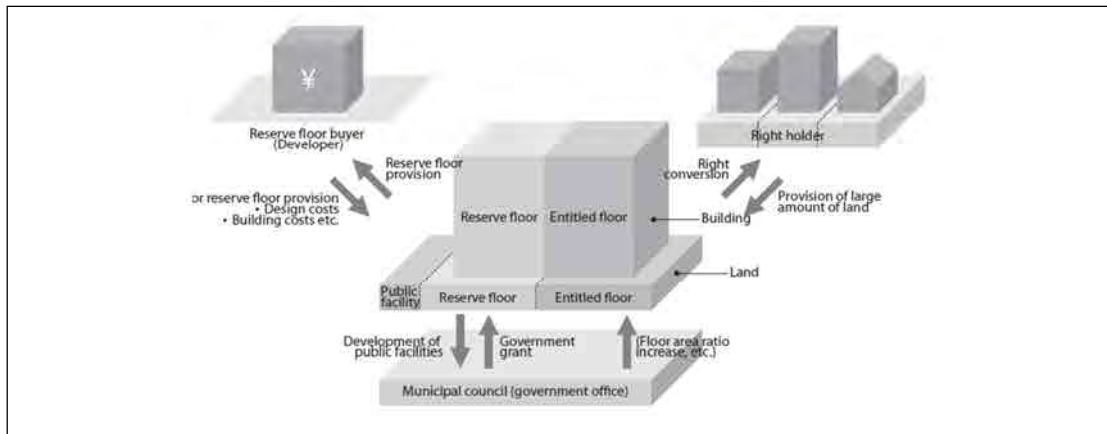
Nguồn: (Trái) Đoàn Nghiên cứu dựa trên tài liệu của Chính quyền Thủ đô Tokyo/ (Phải) Tài liệu dự án

Hình 3.3.15 Dự án áp dụng Phương pháp Tái điều chỉnh đất – Shiodome, Tokyo

(2) Phát triển Quảng trường ga thông qua Phương pháp Tái phát triển đô thị – Yurakucho, Tokyo, Nhật Bản

“Phương pháp Tái phát triển đô thị” thường được coi là phương pháp tái điều chỉnh đất về mặt “không gian”. Trong các dự án áp dụng phương pháp tái phát triển đô thị, chủ đầu tư dự án sẽ sở hữu các tầng trong toàn nhà mới và chi phí xây dựng sẽ được bù đắp nhờ việc bán các khu vực trong tòa nhà mới được xây dựng, trong khi đó ở các dự án điều chỉnh đất, chi phí phát triển dự án chủ yếu được bù đắp nhờ việc bán các khu đất tái điều chỉnh (xem Hình 3.3.16).

Phương pháp tái phát triển đô thị được áp dụng cho Khu vực Ga Yurakucho, nằm trong khu vực trung tâm của Tokyo, nơi có rất nhiều khu đất nhỏ và các tòa nhà cũ (xem Hình 3.3.17). Trong dự án áp dụng phương pháp này, các công trình công cộng như quảng trường ga, đường giao thông chỉ định trong các quy hoạch đô thị... đã được phát triển bằng cách tích hợp vào các tòa nhà thương mại mới được phát triển. Trong trường hợp này, các đơn vị khai thác kinh doanh cửa hàng bách hóa mua quyền xây dựng khu vực trên tầng ở phía trước của quảng trường ga, và khai thác các công trình bán lẻ để phục vụ hành khách sử dụng nhà ga.



Nguồn: Đoàn Nghiên cứu dựa trên “Kiến trúc và Đô thị Số Đặc biệt Tháng 10/2013”

Hình 3.3.16 Đề án của Phương pháp Tái phát triển đô thị



Nguồn: Đoàn Nghiên cứu dựa trên tài liệu của Chính quyền Thủ đô Tokyo

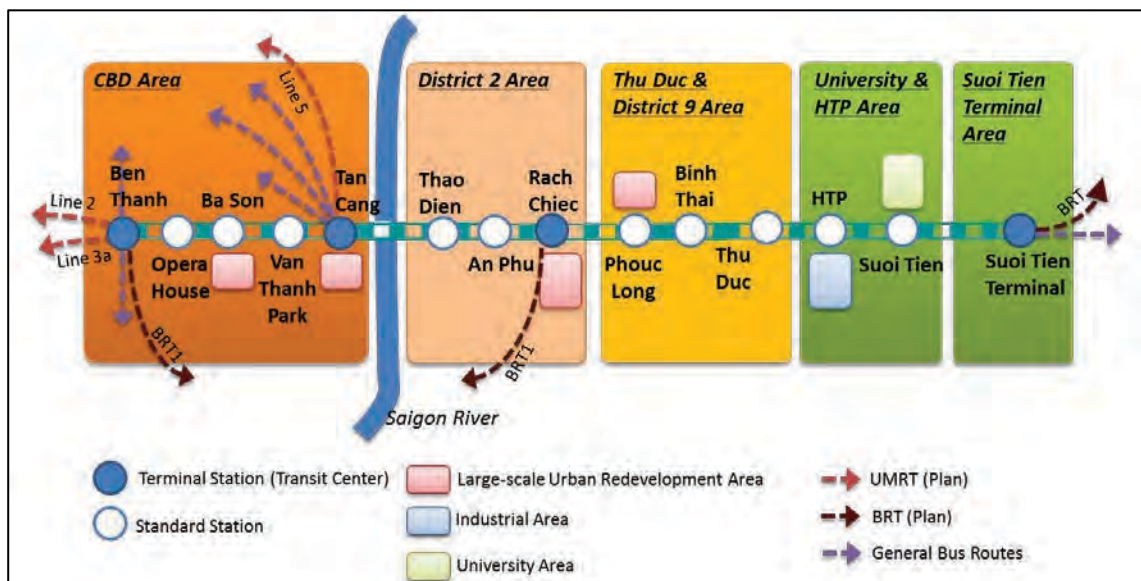
Hình 3.3.17 Dự án áp dụng Phương pháp Tái phát triển đô thị - Yurakucho, Tokyo

4. ĐỊNH HƯỚNG QUY HOẠCH HÀNH LANG TRUNG CHUYÊN CỦA TUYẾN ĐSĐT SỐ 1 TP. HCM

4.1 Các vấn đề về quy hoạch Hành lang trung chuyển của Tuyến ĐSĐT số 1 TP. HCM

Phạm vi Tuyến ĐSĐT Số 1 TP. HCM trải dài từ khu vực trung tâm đến khu vực ngoại ô với nhiều chức năng sử dụng đất đô thị đa dạng. Các chức năng này cần phải được phát triển một cách đầy đủ để phù hợp với các hoạt động kinh tế xã hội và sự đi lại của người dân tại các khu vực ga, bên cạnh đó, Tuyến 1 dự kiến sẽ khuyến khích sự phát triển và hình thành của "Hành lang trung chuyển ĐSĐT" một cách tích hợp. Sự hình thành của các nút giao thông đô thị kết hợp với sự phát triển khu vực ga được minh họa trong Hình 4.1.1.

Ga Bến Thành, Ga Tân Cảng, Ga Rạch Chiếc và Ga đầu mối Suối Tiên sẽ là các ga trung chuyển chính kết nối với các tuyến ĐSĐT và các tuyến BRT khác. Để thúc đẩy việc sử dụng ĐSĐT, sự phát triển của các công trình trung chuyển liền mạch và kết nối tốt với các dịch vụ xe buýt tại các ga này là vô cùng cần thiết. Ngoài ra còn có những phát triển đô thị tại các khu vực ga dọc theo hành lang trung chuyển của Tuyến ĐSĐT Số 1 TP. HCM, chẳng hạn như khu vực nhà máy đóng tàu Ba Son, khu vực cảng Tân Cảng và Thành phố Thể thao. Các ga của Tuyến ĐSĐT Số 1 TP. HCM tạo ra các cơ hội tích hợp các hoạt động đô thị trong các khu vực này theo hình thức Phát triển dựa vào Giao thông (TOD). Bảng 4.1.1 tóm tắt chiến lược phát triển các khu vực ga nhằm đạt được mức độ sử dụng kỳ vọng cho Tuyến ĐSĐT Số 1 TP.HCM.



Hình 4.1.1 - Hành lang trung chuyển của Tuyến ĐSĐT Số 1 TP. HCM

Bảng 4.1.1 - Vài nét về phát triển Giao thông/ Đô thị theo khu vực trên Hành lang Tuyến ĐSĐT Số 1 TP. HCM

Khu vực	Phát triển đô thị	Phát triển giao thông
Khu vực trung tâm	- Thúc đẩy phát triển khu vực ga như khu vực nhà máy đóng tàu Ba Son hay khu vực cảng Tân Cảng	- Cung cấp các dịch vụ xe buýt trung chuyển thích hợp bằng cách tái định tuyến các tuyến xe buýt hiện hữu - Thúc đẩy sự chuyển giao liên mạch cho xe buýt tại Ga Tân Cảng
Khu vực Quận 2	- Thúc đẩy phát triển Thành phố Thể thao	- Cung cấp các dịch vụ xe buýt trung chuyển thích hợp
Khu vực Quận Thủ Đức và Quận 9	- Thúc đẩy và định hướng phát triển khu vực ga bằng cách sử dụng ý tưởng TOD - Cung cấp đất đô thị trước quá trình đô thị hóa nhằm ngăn chặn sự mở rộng đô thị	- Tái định tuyến các tuyến xe buýt hiện hữu tại các đoạn trùng lặp với Tuyến ĐSĐT Số 1 TP. HCM - Phát triển các quảng trường ga - Cung cấp các công trình đậu xe
Khu Đại học và Khu Công nghệ cao	- Thúc đẩy quy hoạch tổng thể Khu ĐHQG và Khu Công nghệ cao	- Thúc đẩy sự chuyển giao liên mạch cho Tuyến BRT Số 1 tại Ga Rạch Chiếc
Khu vực Ga đầu mối Suối Tiên	- Thúc đẩy và định hướng phát triển khu vực ga bằng cách sử dụng ý tưởng TOD	- Thúc đẩy sự chuyển giao liên mạch cho Tuyến BRT/ xe buýt tại Ga đầu mối Suối Tiên

1) Tóm tắt các vấn đề về quy hoạch

Theo kết quả phân tích các quy hoạch khác nhau được trình bày trong Chương 2, các vấn đề về quy hoạch để tăng lượng hành khách sử dụng Tuyến ĐSĐT số 1 TP. HCM được trình bày tóm tắt trong phần dưới đây.

Tăng khả năng tiếp cận với Nhà ga: Các khu vực dọc theo Tuyến ĐSĐT số 1 của TP. HCM sẽ ảnh hưởng trực tiếp đến việc cung cấp các dịch vụ giao thông công cộng hiện đại và có chất lượng cao. Ảnh hưởng này có một vai trò quan trọng và mang tích cực. Tuy nhiên lợi ích từ việc hoạt động của Tuyến ĐSĐT số 1 TP. HCM có thể sẽ không được khai thác tối đa nếu như không có các biện pháp thích hợp để đảm bảo khả năng tiếp cận với nhà ga, ví dụ như phát triển hệ thống xe buýt gom khách hoặc phát triển quảng trường ga. Cần cung cấp Dịch vụ thuận tiện, an toàn và tiện nghi cùng với các hệ thống xe buýt gom khách và các công trình trung chuyển liên phương thức tại các quảng trường ga đã được quy hoạch tốt.

Điều kiện hiện tại ở các Khu vực nhà ga: Điều kiện hiện tại ở từng khu vực nhà ga cần được đánh giá trên hai yếu tố là quỹ đất và các công trình công cộng chính dọc trên XLHN để thực hiện xây dựng các công trình liên phương thức ở khu vực nhà ga.

Vị trí và Hướng tuyến của Nhà ga: Các nhà ga nằm ở phía đông sông Sài Gòn dọc theo XLHN. Về quy hoạch các công trình liên phương thức, khả năng tiếp cận với nhà ga từ bên kia đường cần được xem xét sau khi phân tích đặc điểm của tuyến đường này.

2) Các vấn đề quy hoạch tại Khu vực ga

Các vấn đề quy hoạch được đánh giá theo khả năng tiếp cận với nhà ga theo như nội dung tóm tắt về các khu vực nhà ga như sau:

Khu vực trung tâm:

- i) **Ga Bến Thành:** Đây là ga trung tâm của TP. HCM. Vòng xoay hiện hữu trước Chợ Bến Thành được chuyển thành quảng trường cho người đi bộ và Đường Lê Lợi sẽ được chuyển thành tuyến đường đi bộ (tuyến đường cấm xe cơ giới). Các trạm xe buýt ngầm để kết nối các tuyến ĐSĐT với xe buýt cũng sẽ được phát triển.
- ii) **Ga Nhà hát lớn:** Theo Quy hoạch vùng, Vòng xoay tại Ngã tư Lê Lợi và Nguyễn Huệ sẽ không còn, và những đường này sẽ trở thành đường đi bộ (tuyến đường cấm xe cơ giới) theo quy hoạch phân vùng.
- iii) **Ga Ba Son:** Theo quy hoạch vùng, Ga Ba Son sẽ được tích hợp với dự án tái phát triển đô thị ở khu vực Ba Son, hiện đang là Nhà máy đóng tàu của quân đội. Nhà ga sẽ là một ga đầu mối giao thông kết hợp cho các loại hình giao thông khác nhau, như xe buýt đường thủy, LRT hoặc BRT và xe buýt. Tuy nhiên khu vực Ba Son hiện đang thuộc quản lý của hải quân nên chính quyền thành phố chưa hoàn toàn kiểm soát được việc phát triển đô thị theo Quy hoạch vùng đã được phê duyệt.
- iv) **Ga Văn Thánh:** Dân cư ở phía Nam Khu Tân Cảng và khu vực phát triển xung quanh sẽ sử dụng Ga Văn Thánh. Cần đảm bảo điều kiện cho người đi bộ tiếp cận được với nhà ga của Tuyến ĐSĐT số 1. Tuyến đường tiếp cận được kết nối từ các tuyến đường đô thị trên đường Điện Biên Phủ và Đường Nguyễn Hữu Cảnh.
- v) **Ga Tân Cảng:** Theo Quy hoạch vùng, quảng trường ga được phát triển ở góc phía Bắc của Khu Tân Cảng bao gồm bến xe buýt và bãi đỗ taxi, hiện đang làm Cảng container của hải quân. Cũng giống như Ga Ba Son, khu vực này hiện đang thuộc quản lý của quân đội nên chính quyền thành phố chưa hoàn toàn kiểm soát được việc phát triển đô thị theo Quy hoạch vùng đã được phê duyệt. Nhà ga cần phải đảm bảo được việc chuyển tiếp thuận lợi giữa Tuyến ĐSĐT số 1 và xe buýt từ/ tới trung tâm thành phố và phía tây của TP. HCM trong giai đoạn đầu (năm 2018). Đặc biệt, bến xe buýt và bãi đỗ taxi là hai công trình không thể thiếu ở phía trước nhà ga để đảm bảo việc chuyển tiếp liền mạch giữa Tuyến 1 và xe buýt & taxi. Nhà ga được đặt ở nút giao và khu đô thị hiện hữu trải dài về phía Bắc. Khả năng tiếp cận với nhà ga từ Quận 1, Đường Nguyễn Hữu Cảnh và Đường Điện Biên Phủ Cao. Tuy nhiên nút giao này khá phức tạp và lái xe cần có thông tin giao thông chuẩn xác để không bị lạc đường khi tiếp cận với nhà ga.



Hình 4.1.2 - Khả năng tiếp cận với Ga Văn Thánh và Ga Tân Cảng

Khu vực Quận 2:

- i) **Ga Thảo Điền:** Đây là ga chính ở khu vực phục vụ cho dân cư tại các khu nhà cao cấp ở Thảo Điền, các khu dân cư hiện hữu phía Nam và các khu dân cư đang phát triển. Tuy nhiên, cần nghiên cứu để dân cư ở các khu dân cư phía Nam cũng có thể sử dụng các tuyến đi đến trung tâm thành phố qua Đại lộ Đông Tây (Hàm Thủ Thiêm) và Cầu Thủ Thiêm. Vì thế, xe buýt gom khách và các bãi đỗ xe cần được phát triển để cải thiện khả năng tiếp cận với nhà ga.
- ii) **Ga An Phú:** Tính đến khả năng tiếp cận với Nhà ga và quy mô của khu vực phục vụ, ngoài các căn hộ nằm trong phạm vi đi bộ, số lượng hành khách sử dụng ga ở khu vực phía bắc cũng không lớn. Trong phạm vi nhất định, dân cư ở khu vực phía Nam (Khu An Khanh-An Phu New Town) cũng sẽ được tính là hành khách. Tuy nhiên, cũng tương tự như Ga Thảo Điền, cần phát triển mạng lưới xe buýt gom khách và các bãi đỗ xe để cải thiện khả năng tiếp cận với nhà ga.
- iii) **Ga Rạch Chiếc:** Cũng giống như Ga An Phú, số lượng hành khách sử dụng ga ở Khu vực phía Bắc sẽ không nhiều; tuy nhiên, khi tính đến các khu căn hộ cao tầng hiện hữu và được quy hoạch dọc theo Xa lộ Hà Nội và các đường tiếp cận mới được quy hoạch từ Khu vực Bình Quới – Thanh Đa (trung tâm đô thị mới ở phía đối diện với Sông Sài Gòn), một số lượng hành khách đáng kể có thể ước tính được trong tương lai. Trong một phạm vi nhất định, dân cư ở khu vực phía Nam (Saigon Sports City, v.v.) cũng sẽ được tính là hành khách. Xe buýt gom khách và các bãi đỗ xe cần được phát triển để cải thiện khả năng tiếp cận với nhà ga. BRT1 cũng sẽ được quy hoạch kết nối với nhà ga này vì thế cần đảm bảo việc chuyển tiếp liền mạch giữa Tuyến ĐSĐT số 1 và BRT số 1.

Khu vực Thủ Đức và Quận 9:

- i) **Ga Phước Long:** Do khu vực ở phía Tây của Nhà ga hiện đang là nhà máy xi măng và kho container sẽ được chuyển thành các khu dân cư và thương mại nên việc tái đô thị hóa trên quy mô lớn sẽ được thực hiện trong tương lai tại khu vực dự kiến phát triển nhà ga. Ở khu vực phía Đông của Nhà ga, có các khu vực dân cư hiện hữu và đang được quy hoạch, vì thế, nếu quảng trường ga, xe buýt gom khách và các tuyến tiếp cận với nhà ga được xây dựng thì có thể ước tính được một lượng khách đáng kể. Hiện tại, phần lớn dân cư hiện đang làm việc hoặc học tập tại khu vực lân cận.
- ii) **Ga Bình Thái:** Ga Bình Thái và Thủ Đức sẽ phục vụ cho dân cư tại các khu vực mới phát triển ở phía tây của Xa Lộ Hà Nội nếu đường dẫn đã được xây dựng phù hợp. Tuy nhiên, cần nghiên cứu để dân cư ở phía Tây của Quận Thủ Đức có thể sử dụng các tuyến đến trung tâm thành phố qua Đường quốc lộ 13 và Tuyến ĐSĐT 3b trong tương lai. Ở khu vực phía đông nhà ga, như đã nêu tại Ga Phước Long, hiện có các khu dân cư hiện hữu và quy hoạch mới; vì thế nếu quảng trường ga và xe buýt gom khách đến nhà ga được phát triển, một số lượng hành khách đáng kể có thể ước tính được trong tương lai.
- iii) **Ga Thủ Đức:** Khu vực phía tây của nhà ga, nơi có nhiều tòa nhà có ý nghĩa lịch sử như Ủy Ban Nhân Dân quận là khu trung tâm Quận Thủ Đức kể từ thời kỳ Pháp thuộc. Khu vực này được chia thành các cụm nhỏ vì thế việc tái phát triển khu vực này có thể gặp khó khăn. Ở khu vực phía Đông, như đã nêu trong phần Ga Phước Long và Ga Bình Thái, nếu quảng trường ga và xe buýt gom khách đến nhà ga được phát triển, một số lượng hành khách đáng kể có thể ước tính được trong tương lai. Nhà ga này sẽ là ga chính trong khu vực phục vụ cho các khu dân cư Quận Thủ Đức, vì thế cần kết hợp các tuyến xe buýt hiện hữu và các tuyến xe buýt gom khách mới được kết nối với nhà ga.

Đại học Quốc gia và Khu công nghệ cao:

- i) **Ga Khu Công nghệ cao:** Ở phía bắc của Nhà ga, có các khu công nghiệp như Khu Công nghiệp Linh Trung và Làng Đại học quốc gia. Đây là khu vực nhiều hành khách và sinh viên sinh sống ở các khu vực lân cận. Tuy nhiên, trong tương lai, chúng ta phải tính đến việc mô hình đi làm và đi học này sẽ được thay đổi vì lối sống thay đổi do việc phát triển đường sắt đô thị. Trong một phạm vi nhất định, công nhân và người dân sinh sống ở khu vực phía Nam của nhà ga nơi có Khu công nghệ cao và các khu vực dân cư hiện hữu có thể được coi là hành khách.

Dịch vụ xe buýt gom khách cần được cung cấp để kết nối giữa nhà ga và các khu vực tiềm năng.

- ii) **Ga Suối Tiên:** Trong quy hoạch tổng thể của Đại học Quốc Gia, các tuyến xe buýt và bến xe buýt hiện chưa được kết nối phù hợp với Ga Suối Tiên; vì thế, Đoàn nghiên cứu sẽ tiếp tục thảo luận với Trường đại học về các phương án liên quan đến quy hoạch xe buýt. Do Khu Du lịch Suối Tiên ở phía Nam của nhà ga có kế hoạch mở rộng kết hợp công viên với khu đô thị gồm khu dân cư và khu thương mại, văn phòng nên dân cư và công nhân ở khu vực phát triển mới này có thể coi là hành khách trong tương lai. Xe buýt gom khách và các bãi đỗ xe cũng rất cần thiết để cải thiện khả năng tiếp cận với nhà ga.

Khu vực Ga đầu mối Suối Tiên:

- i) **Ga đầu mối Suối Tiên:** Ga đầu mối Suối Tiên là Ga chính của Tuyến ĐSĐT số 1. Dự kiến khu vực Ga sẽ phát triển tích hợp với khu vực xung quanh, đảm bảo vai trò là ga trung chuyển và chuyển tiếp không đường nối.

3) Các vấn đề quy hoạch liên quan đến Điều kiện hiện trạng của Khu vực ga

Trong phần này, điều kiện hiện trạng của khu vực ga được đánh giá dựa trên quỹ đất để phát triển các công trình liên phương thức bao gồm quảng trường ga, khả năng tiếp cận ga và các tiện ích công cộng cũng như các vấn đề liên quan đến phát triển các công trình liên phương thức. Hiện trạng của khu vực ga được tóm tắt trong Bảng 4.2.1.

Bảng 4.1.2 – Các vấn đề về quy hoạch phát triển công trình liên phương thức

	Ga	Quỹ đất cho quảng trường ga	Các công trình công cộng chính cần được xem xét
1	Bến Thành	Không có vì là khu vực trung tâm	-
2	Nhà hát lớn	Không có vì là khu vực trung tâm	-
3	Ba Sơn	Không có vì đất thuộc sở hữu của quân đội	-
4	Công viên Văn Thánh	Trong vùng đất ngập nước thuộc sở hữu của công ty nhà nước	Không có
5	Tân Cảng	Bên trong đường lên cầu và một số không gian bên ngoài đường lên cầu thuộc sở hữu công cộng	Không có
6	Thảo Điền	Hai miếng đất hình tam giác ở hai bên thuộc sở hữu công cộng, các hành lang an toàn	Đường ống nước, đường điện
7	An Phú	Trong khu vực phát triển đô thị phía bắc, các hành lang an toàn	Đường ống nước, đường điện
8	Rạch Chiếc	Trong khu vực phát triển đô thị phía nam, các hành lang an toàn và bên trong đường lên cầu	Đường ống nước, đường điện
9	Phước Long	Trong khu vực phát triển đô thị phía bắc, các hành lang an toàn	Đường ống nước, đường điện
10	Bình Thái	Các hành lang an toàn	Đường ống nước, đường điện
11	Thủ Đức	Trong khu vực phát triển phía nam, các hành lang an toàn	Đường ống nước
12	Khu Công	Trong khu vực phát triển phía nam, các hành lang an toàn	Đường ống nước

	nghệ cao		
13	Suối Tiên	Trong khu vực phát triển phía nam, các hành lang an toàn	Đường ống nước
14	Ga đầu mối Suối Tiên	Trong khu vực phát triển phía bắc và phía nam, các hành lang an toàn	Đường ống nước

Nguồn: Đoàn nghiên cứu

Chi tiết về mỗi hạng mục được giải thích dưới đây:

(1) Quỹ đất phát triển công trình liên phương thức

Ga Bến Thành, Ga Nhà hát lớn

Không có quỹ đất trong Khu vực trung tâm mở rộng này.

Ga Ba Son:

Theo quy hoạch phân khu đã phê duyệt, ga Ba Son sẽ được tích hợp với dự án tái phát triển đô thị và đầu mối giao thông. Tuy nhiên, rất khó để UBND TP. HCM thu hồi đất để phát triển các công trình liên phương thức cho Tuyến Metro Số 1 vì hiện quân đội đang sở hữu đất của khu vực này.

Ga Công viên Văn Thánh:

Vùng đất ngập nước bên trong Công Viên Văn Thánh thuộc sở hữu của Công ty Du lịch Sài Gòn (doanh nghiệp nhà nước có trụ sở tại TP. HCM) và có thể sẽ thu hồi được một số đất để phát triển các công trình liên phương thức trong vùng đất ngập nước này.

Phía Nam nhà ga làm một khu đất trống. Tuy nhiên khu vực này khó tiếp cận do được bao quanh bởi các ngôi nhà nhỏ hiện hữu. Vì vậy, khu vực này này không phù hợp để phát triển các công trình liên phương thức



Nguồn: Đoàn nghiên cứu sử dụng Bản đồ Google Maps

Hình 4.1.3 - Quỹ đất tại Ga Công viên Văn Thánh

Ga Tân Cảng:

Phần đất bên trong đường lên Cầu Sài Gòn và khu vực phía trước của Nhà hàng Tân Cảng đều thuộc đất công cộng. Vì vậy các khu vực này có thể được sử dụng để phát triển các công trình liên phương thức.



Nguồn: Đoàn nghiên cứu sử dụng Bản đồ Google Maps

Hình 4.1.4 - Quỹ đất tại Ga Tân Cảng

Ga Thảo Điền:

Hai miếng đất hình tam giác bên cạnh ga và đối diện ga là đất công. Cũng có thể sử dụng hành lang an toàn của XLHN vì đất đã được thu hồi trong phạm vi Dự án mở rộng XLHN.



Nguồn: Đoàn nghiên cứu sử dụng Bản đồ Google Maps

Hình 4.1.5 - Quỹ đất tại Ga Thảo Điền

Ga An Phú:

Ở phía bắc ga có một dự án phát triển đô thị của doanh nghiệp tư nhân. Các công trình liên phương thức có thể được xây dựng trong khu vực phát triển đô thị này sau thương thảo với nhà đầu tư. Tuy nhiên, phía nam ga là công trình thương mại (Siêu thị Metro) và khu dân cư đã phát triển nên không có quỹ đất.

Có thể sử dụng các hành lang an toàn của XLHN nhưng diện tích đất rất hạn chế.



Nguồn: Đoàn nghiên cứu sử dụng Bản đồ Google Maps

Hình 4.1.6 - Quỹ đất tại Ga An Phú

Ga Rach Chiéc:

Ở phía bắc ga là khu dân cư hiện hữu nên không có quỹ đất. Ở phía nam, có thể sử dụng đất công cộng bên trong đường lên cầu. Hiện có một dự án phát triển đô thị (Dự án Thành phố thể thao Sài Gòn) của doanh nghiệp tư nhân nên các công trình liên phương thức có thể được xây dựng trong khu vực phát triển đô thị này sau khi thương thảo với nhà đầu tư.



Nguồn: Đoàn nghiên cứu sử dụng Bản đồ Google Maps

Hình 4.1.7 - Quy đất tại Ga Rạch Chiếc

Ga Phước Long:

Ở phía bắc trước đây là khu đất bỏ trống trước đây do nhà máy xi măng quảng lý đang có dự án phát triển đô thị của doanh nghiệp tư nhân (chủ đầu tư dự án là máy xi măng và nhà đầu tư địa ốc Nhật Bản). Các công trình liên phương thức có thể được xây dựng trong khu vực phát triển đô thị này sau khi thương thảo với nhà đầu tư.

Có thể sử dụng hành lang an toàn của XLHN nhưng diện tích đất rất hạn chế.



Nguồn: Đoàn nghiên cứu sử dụng Bản đồ Google Maps

Hình 4.1.8 - Quy đất tại Ga Phước Long

Ga Bình Thái:

Phía bắc ga là khu dân cư hiện hữu còn ở phía nam là một công ty xây dựng điện. Vì vậy rất khó để thu hồi đất ở cả hai khu vực này. Chỉ có thể sử dụng đất công phần phía trong hành lang an toàn của XLHN.



Nguồn: Đoàn nghiên cứu sử dụng Bản đồ Google Maps

Hình 4.1.9 - Quỹ đất tại Ga Bình Thái

Ga Thủ Đức:

Phía bắc ga là khu dân cư hiện hữu và không có quỹ đất để xây dựng các công trình liên phương thức. Ở phía nam là dự án phát triển trường học/bệnh viện bên cạnh các nhà máy hiện hữu. Một số phần đất có thể được tận dụng để xây dựng các công trình liên phương thức. Ngoài ra còn có thể sử dụng hành lang an toàn của XLHN nhưng diện tích đất rất hạn chế.



Nguồn: Đoàn nghiên cứu sử dụng Bản đồ Google Maps

Hình 4.1.10 - Quỹ đất tại Ga Thủ Đức

Ga Khu Công nghệ cao:

Ở phía bắc ga là khu dân cư hiện hữu và không có quỹ đất để phát triển công trình liên phương thức. Phía nam phía trước cổng Khu Công nghệ cao có thể sử dụng để phát triển công trình liên phương thức sau khi thương thảo với Khu Công nghệ cao. Hành lang an toàn của XLHN cũng có thể sử dụng được nhưng diện tích đất rất hạn chế.



Nguồn: Đoàn nghiên cứu sử dụng Bản đồ Google Maps

Hình 4.1.11- Quỹ đất tại Ga Khu CNC

Ga Suối Tiên:

Phía bắc ga là khu dân cư hiện hữu và không có quỹ đất để phát triển công trình liên phương thức. Ở phía Nam, chủ đầu tư sở hữu Khu Du lịch Suối Tiên đang có kế hoạch phát triển đô thị, trong đó có một số khu vực có thể được sử dụng để phát triển công trình liên phương thức dựa sau khi thương thảo với Khu Du lịch Suối Tiên. Hành lang an toàn của XLHN cũng có thể sử dụng được nhưng diện tích đất rất hạn chế.



Nguồn: Đoàn nghiên cứu sử dụng Google Maps using Google Map

Hình 4.1.12 - Quỹ đất tại Ga Suối Tiên

Ga đầu mới Suối Tiên:

Ở phía bắc là dự án phát triển đô thị của Becamex IDC tại tỉnh Bình Dương. Ở phía nam, Công ty SAMCO đang quy hoạch bến xe buýt (Bến xe Miền Đông mới). Các công trình liên phương thức cũng như quảng trường ga sẽ được xây dựng trong các khu vực phát triển này nhưng phần quy hoạch của các công trình này sẽ được nghiên cứu trong Dự án JICA PPP FS.

(2) Các tiện ích công cộng cần được xem xét

Trong hành lang an toàn của Xa lộ Hà Nội, có các đường ống nước (đường ống lớn nhất có đường kính 2 m) được quản lý bởi SAWACO (Tổng Công ty Cấp nước Sài Gòn) và các đường dây điện 65 kV được quản lý bởi EVN (Điện lực Việt Nam).

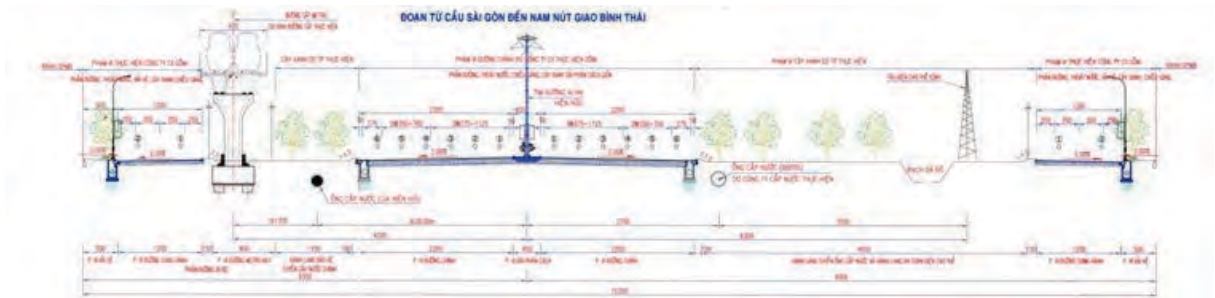
Để phát triển các CTLPT, nên tận dụng một số khu vực trong phạm vi hành lang an toàn của Xa lộ Hà Nội nhưng không gian bị giới hạn, và kế hoạch phát triển các công trình bị hạn chế bởi các tiện ích công cộng do nhiều cơ quan khác nhau quản lý.

4) Các vấn đề về quy hoạch liên quan đến Vị trí và Hướng tuyến của Nhà ga

Cầu đoạn ĐSĐT trên cao của Tuyến ĐSĐT Số 1 ở phía đông Sông Sài Gòn băng qua XLHN (QL1A) – trục đường chính kết nối giữa TP. HCM và TP. Biên Hòa (tỉnh Đồng Nai). Hiện tại, dự án mở rộng XLHN đang được thực hiện theo chương trình BOT và công tác thực hiện đang bị chậm tiến độ do vấn đề thu hồi đất. Dự kiến toàn bộ tuyến đường sẽ

được hoàn thành trước năm 2018. Mặt cắt ngang điển hình của XLHN được thể hiện như trong Hình 4.1.4.

Mặt cắt 1: Từ Cầu Sài Gòn đến Nút giao Bình Thái: Lộ giới 153,5 m.



- Vĩa hè hai bên: $2 \times 5,0\text{m} = 10,0 \text{ m}$
- Các đường song hành: $2 \times 12,0\text{m} = 24,0\text{m}$
- Hành lang ĐSĐT (hành lang đường sắt rộng 12m. Tuy nhiên các đường song hành sẽ lấn từ 1,5 – 4m hành lang trên mặt đất) $8,0 - 10,5\text{m}$
- Làn đường chính: có 10 làn xe ô tô và 2 làn dừng khẩn cấp $2 \times 22,0\text{m} = 44,0\text{m}$
- Giải phân cách $1 \times 4,0 \text{ m} = 4,0\text{m}$
- Hành lang an toàn đường ống nước (bên trái vạch giữa) $1 \times 12,0\text{m} = 12,0\text{m}$
- Khu cây xanh và hành lang an toàn lưới điện (bên phải vạch giữa) $= (51,5 - 49,0)\text{m}$

Mặt cắt 2: Nút giao Bình Thái – Nút giao Trạm 2: Lộ giới 113,5 m.



- Vĩa hè hai bên: $2 \times 5,0\text{m} = 10,0 \text{ m}$
- Các đường song hành: $2 \times 12,0\text{m} = 24,0\text{m}$
- Hành lang đường sắt đô thị (hành lang đường sắt rộng 12m. Tuy nhiên các đường song hành sẽ lấn từ 1,5 – 4m hành lang trên mặt đất) $1 \times 10,5\text{m} = 10,5 \text{ m}$
- Làn đường chính: có 8 làn xe ô tô và $2 \times 18,5\text{m} = 37,0\text{m}$

- 2 làn dừng khẩn cấp
- Giải phân cách 1 x 4,0 m = 4,0 m
 - Hành lang an toàn đường ống nước 1x 15,5m = 15,5 m
(bên trái vạch giữa)
 - Khu cây xanh và hành lang an toàn 1 x 12,5 m= 12,5m
lưới điện (bên phải vạch giữa)

Mặt cắt 3: Nút giao Trạm 2 – Nút giao Tân Vạn: Lộ giới 113,5 m.



- Vĩa hè hai bên: 2 x 5,0m = 10,0 m
- Các đường song hành: 2 x 12,0m = 24,0m
- Hành lang đường sắt đô thị (hành lang đường sắt rộng 12m. Tuy nhiên các đường song hành sẽ lấn 1,5 m hành lang trên mặt đất) 1x10,5m= 10,5m
- Làn đường chính: có 8 làn xe ô tô 2x 16,0m = 32,0m
- Giải phân cách 1 x 4,0m = 4,0m
- Hành lang an toàn đường ống nước 1x 18,0m = 18,0m
(bên trái vạch giữa)
- Khu cây xanh và hành lang an toàn 1 x 15,0m = 15,0m
lưới điện (bên phải vạch giữa)

Nguồn: Công ty CP Đầu tư Hạ tầng Kỹ thuật TP. HCM (CII)

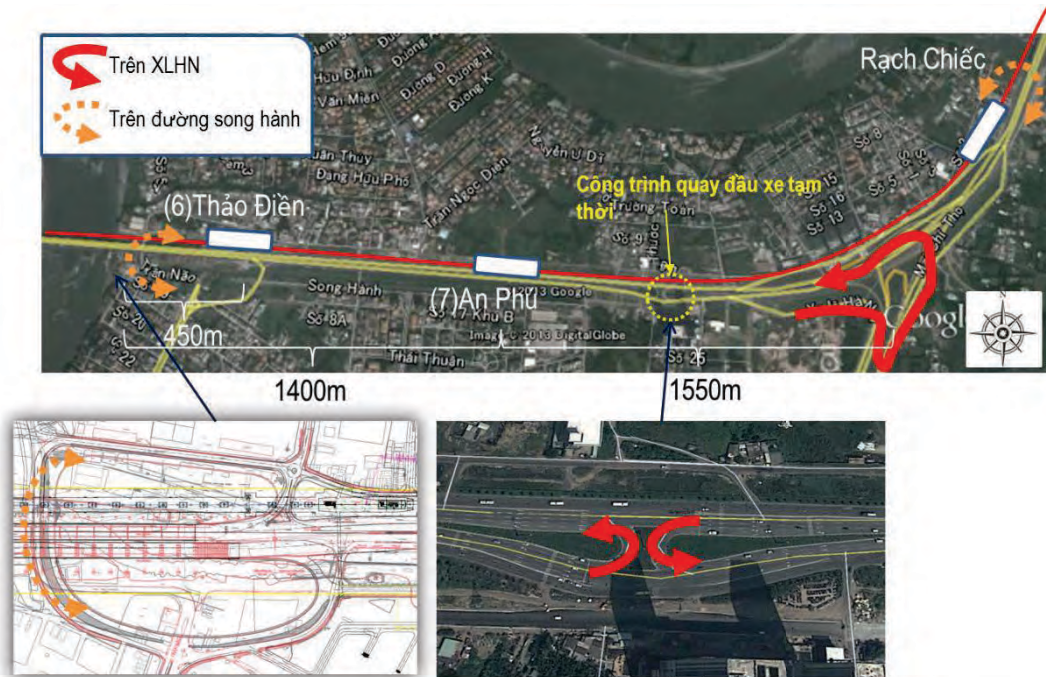
Hình 4.1.13 - Mặt cắt ngang điển hình của Xa lộ Hà Nội

Như thể hiện trong Hình 4.1.4, XLHN chạy dọc theo khu vực này và hai bên đường rộng khoảng 113m – 153m. Khi tiếp cận từ hai bên ở bất kỳ bên nào của XLHN, việc tiếp cận bằng cầu chui, nút giao đồng mức và nút giao khác mức từ các trục được chính như Đại lộ Đông Tây (Mai Chí Thọ) và đường Vành Đai 2 rất cần thiết nhưng lại bị hạn chế cho quy hoạch hiện tại của Dự án mở rộng XLHN như thể hiện trong Hình 4.1.5.

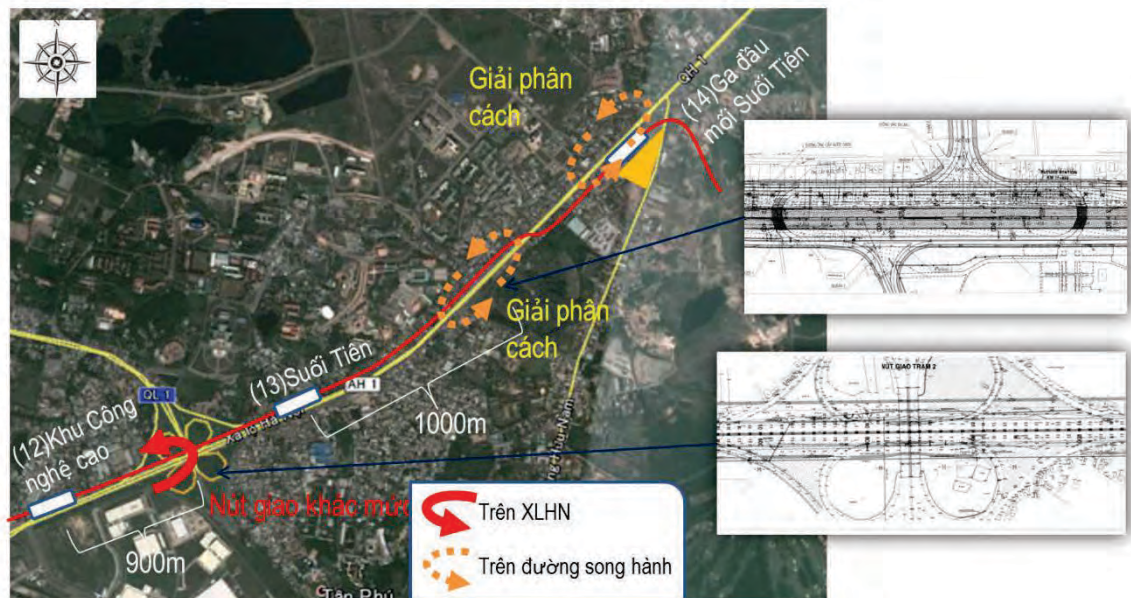
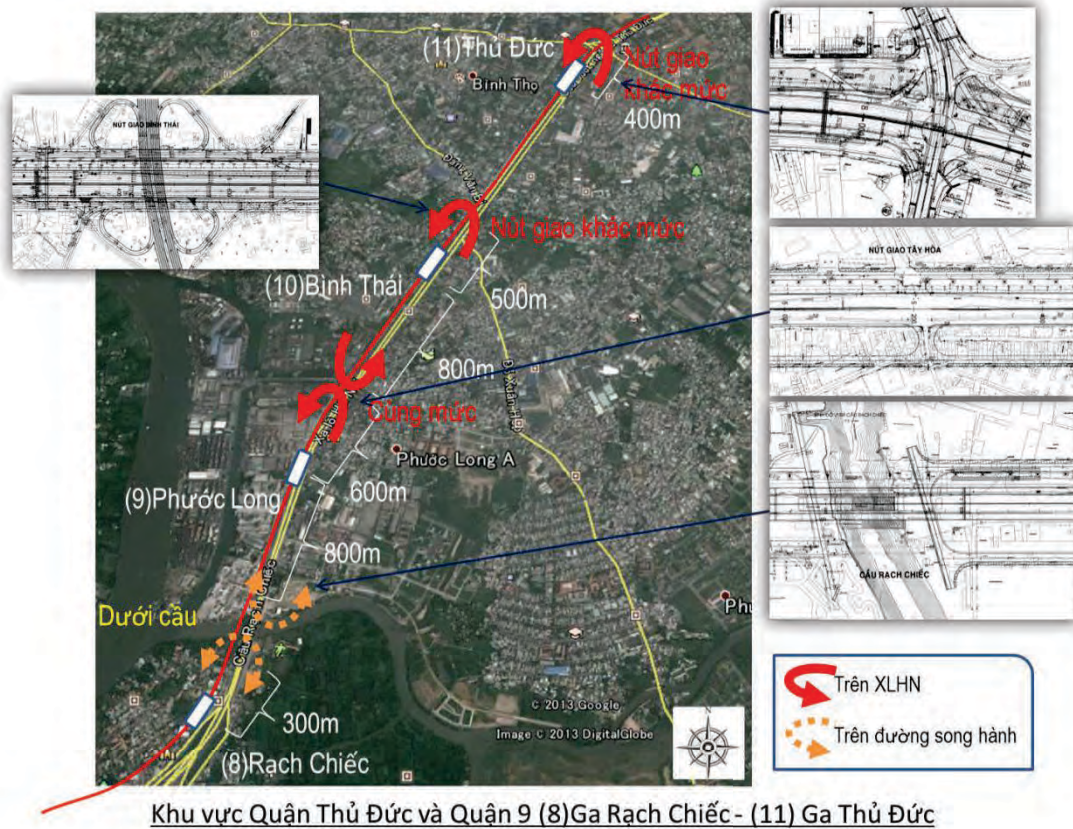
Ví dụ, trong trường hợp bạn đang ở phía đối diện với Ga An Phú, bạn phải lái xe khoảng 2.800m để đến được nhà ga qua đường vòng dưới Cầu Sài Gòn.

Và như đã mô tả ở trên, XLHN là một trong những trục đường chính có khối lượng xe tải lớn của khu vực đô thị TP. HCM với một lưu lượng rất lớn xấp xỉ 48.000 ô tô/ngày và 234.000 xe máy/ngày tại khu vực Ga Thảo Điền, 50.402 ô tô/ngày và 196.492 xe máy/ngày tại khu vực Cầu Rạch Chiếc, 45.560 ô tô/ngày và 86.981 xe máy/ngày tại khu

vực Ga Tiên Suối theo khảo sát đếm xe của Nghiên cứu này. Vì vậy, không thể băng qua xa lộ Hà Nội tại các nút giao cùng mức vì ùn tắc giao thông và tai nạn giao thông có thể xảy ra do lưu lượng giao thông lớn và mặt cắt ngang rộng của xa lộ.



Khu vực đang phát triển ở Quận 2 (6) Ga Thảo Điền - (7) Ga An Phú



Nguồn: Đoàn Nghiên cứu dựa trên bản đồ Google Map

Hình 4.1.14 - Khả năng tiếp cận các ga theo Quy hoạch của Xa lộ Hà Nội

4.2 Đặc điểm chuyến đi hiện tại và Dự báo tương lai của Khu vực bị ảnh hưởng của Tuyến ĐSĐT số 1

1) Tóm tắt công tác khảo sát

Việc thu thập thông tin giao thông đường bộ/ sử dụng xe buýt dọc theo Xa lộ Hà Nội (XLHN), Đường quốc lộ 1 và Tuyến ĐSĐT số 1 dọc theo những tuyến đường này được thực hiện để hiểu về đặc điểm đi lại và cập nhật mô hình dự báo nhu cầu đi lại. Đoàn nghiên cứu JICA đã cùng với đơn vị tư vấn trong nước thực hiện khảo sát giao thông và khảo sát đặc điểm đi lại theo nội dung được trình bày tại Bảng 4.2.1.

Bảng 4.2.1 - Tóm tắt công tác khảo sát

Khảo sát	Chi tiết
Khảo sát giao thông	<p><u>Khảo sát đếm xe</u></p> <ul style="list-style-type: none"> Lưu lượng xe và hệ số chất tải đối với ô tô, xe máy và xe buýt tại các trạm quan trắc Vị trí khảo sát: 9 mặt cắt trên Xa lộ Hà Nội
	<p><u>Khảo sát giao thông xe buýt</u></p> <ul style="list-style-type: none"> Khảo sát đếm hành khách và Khảo sát phỏng vấn đầu-cuối tại các Trạm dừng chính Vị trí khảo sát: 49 trạm dừng/ bến xe buýt Tổng số mẫu: 507
	<p><u>Khảo sát tốc độ di chuyển của phương tiện</u></p> <ul style="list-style-type: none"> Tốc độ di chuyển của ô tô, xe máy và xe buýt Các mặt cắt được quay phim: <ul style="list-style-type: none"> Bến Thành – Ga đầu mối Suối Tiên [của xe hơi và xe máy] Giữa các bến xe của mỗi tuyến [của xe buýt] Các tuyến xe buýt khảo sát: 11 Thời gian khảo sát: giờ cao điểm buổi sáng, giờ thấp điểm và giờ cao điểm buổi chiều
Khảo sát đặc điểm đi lại	<ul style="list-style-type: none"> Khảo sát phỏng vấn hộ gia đình, trường học, nhà máy và các cửa hàng xung quanh nhà ga được quy hoạch của Tuyến ĐSĐT số 1. Nội dung Bảng khảo sát phỏng vấn: <ol style="list-style-type: none"> Thông tin cá nhân và hộ gia đình Đặc điểm của các chuyến đi hàng ngày của cá nhân Kịch bản lựa chọn phương tiện trong tương lai Ý kiến, quan điểm cá nhân về điều kiện giao thông ở thành phố nói chung và dọc theo Tuyến ĐSĐT số 1 nói riêng. <p>Số lượng mẫu: 3.691</p>

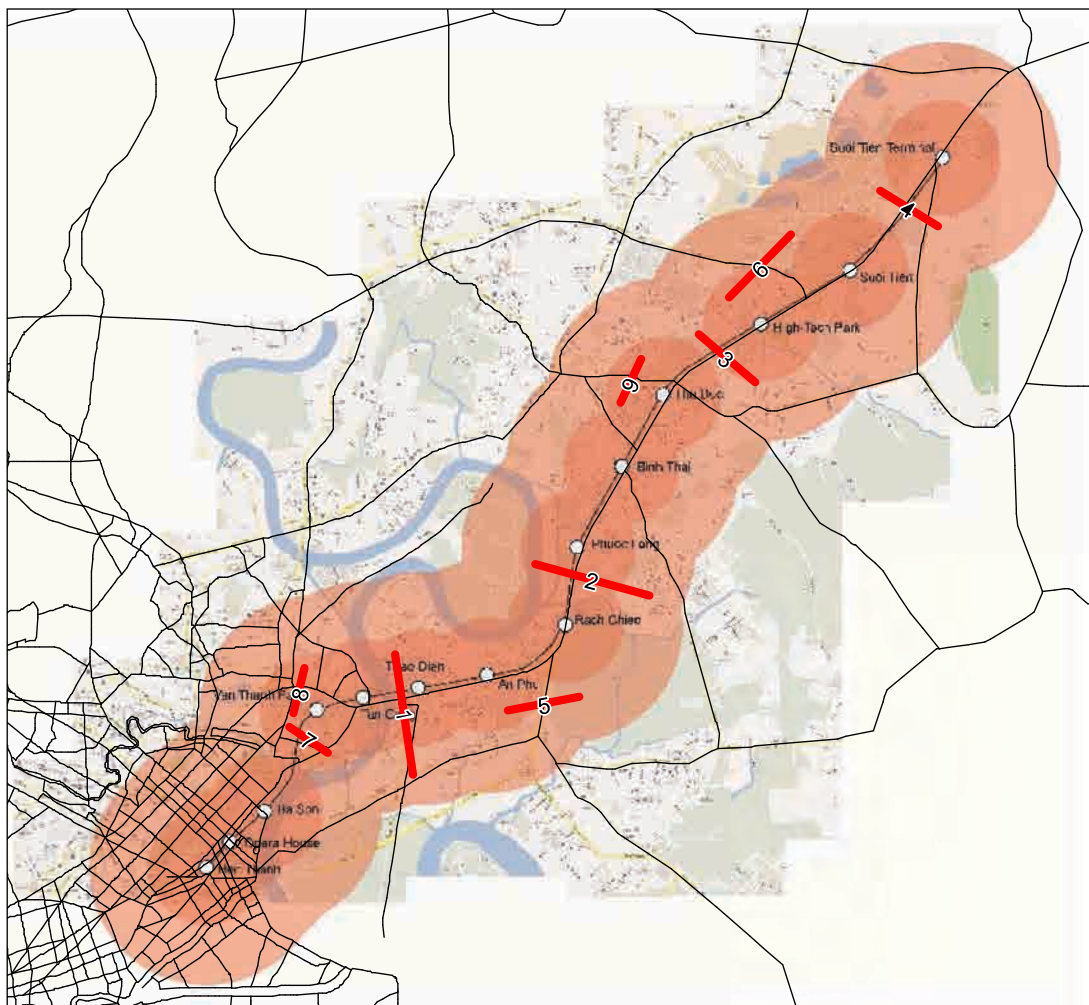
Nguồn: Đoàn nghiên cứu

2) Kết quả chính về Khảo sát giao thông

Kết quả chính về khảo sát giao thông được trình bày trong phần dưới đây.

Lưu lượng giao thông

Hình 4.2.1 trình bày về lưu lượng giao thông được đếm tại 9 mặt cắt. Tổng số lưu lượng giao thông hàng ngày tại các mặt cắt trên Xa lộ Hà Nội (Mặt cắt 1-4) là 127.000 – 283.000 phương tiện (Bảng 4.2.2), trong đó xe máy chiếm khoảng từ 60 – 90% tổng lượng phương tiện hàng ngày (Bảng 4.2.3).



Ghi chú: Lưu lượng giao thông tại các mặt cắt trong thời gian đếm xe 16 giờ (Mặt cắt 1, 3, 5, 6, 8 và 9) đã được quy đổi sang lưu lượng giao thông trong thời gian đếm xe 24 giờ theo tỷ lệ 24/16 đã được quan sát tại các mặt cắt đếm xe (Mặt cắt 2, 4 và 7).

Nguồn: Đoàn nghiên cứu

Hình 4.2.1 - Vị trí các mặt cắt khảo sát đếm lưu lượng giao thông

Bảng 4.2.2 - Lưu lượng giao thông theo loại phương tiện (theo hai chiều)

	Xe đạp	Xe máy	Xích lô	Xe hơi	Taxi	Xe buýt nhỏ	Xe buýt	Xe tải	Khác h	Tổng
1	879	233.738	8	26.767	7.800	3.634	2.823	7.306	519	283.474
2	512	196.492	5	20.661	3.545	4.013	2.824	19.359	434	247.846
3	590	84.515	0	12.838	2.049	3.255	2.499	20.708	272	126.725
4	509	86.981	7	13.348	1.775	4.342	3.972	22.123	401	133.459
5	273	77.438	2	9.421	1.489	2.087	268	18.831	180	109.990
6	957	53.740	0	3.266	432	1.894	2.243	22.838	338	85.708
7	820	99.974	10	15.656	5.722	1.629	627	3.367	340	128.145
8	3.225	288.536	34	24.789	8.475	3.932	2.639	7.015	747	339.391
9	5.124	116.687	2	3.504	886	962	1.305	1.817	249	130.536

Nguồn: Đoàn nghiên cứu

Bảng 4.2.3 - Tỷ lệ các loại phương tiện theo cả hai chiều

	Xe đạp	Xe máy	Xích lô	Xe hơi	Taxi	Xe buýt nhỏ	Xe buýt	Xe tải	Khách	Tổng
1	0%	82%	0%	9%	3%	1%	1%	3%	0%	100%
2	0%	79%	0%	8%	1%	2%	1%	8%	0%	100%
3	0%	67%	0%	10%	2%	3%	2%	16%	0%	100%
4	0%	65%	0%	10%	1%	3%	3%	17%	0%	100%
5	0%	70%	0%	9%	1%	2%	0%	17%	0%	100%
6	1%	63%	0%	4%	1%	2%	3%	27%	0%	100%
7	1%	78%	0%	12%	4%	1%	0%	3%	0%	100%
8	1%	85%	0%	7%	2%	1%	1%	2%	0%	100%
9	4%	89%	0%	3%	1%	1%	1%	1%	0%	100%

Nguồn: Đoàn nghiên cứu

Bảng 4.2.4 so sánh lưu lượng giao thông quan sát được tại nhà ga khảo sát gần cầu Sài Gòn trong nghiên cứu này và HOUTRANS, 2003. Tổng lưu lượng giao thông tăng 23% trong 10 năm. Số lượng xe gắn máy tăng 30% và số lượng xe ô-tô con tăng gần gấp đôi.

Bảng 4.2.4 - So sánh lưu lượng giao thông giữa dự án SAPI và HOUTRANS

	Số lượng phương tiện (24 giờ, hai chiều)						
	Xe đạp	Xe đạp	Xe đạp	Xe đạp	Xe đạp	Xe đạp	Xe đạp
Tuyến 1 – TP. HCM - SAPI*	879	233.738	34.567	6.457	7.306	527	283.474
HOUTRANS**	6.184	179.826	17.500	6.832	18.503	976	229.821
SAPI / HOUTRANS	14%	130%	198%	95%	39%	54%	123%
	Tỷ lệ phương tiện (24 giờ, hai chiều)						
	Xe đạp	Xe máy	Ô-tô	Xe buýt	Xe tải	Khác	TỔNG
Tuyến 1 – TP. HCM - SAPI*	0%	82%	12%	2%	3%	0%	100%
HOUTRANS**	3%	78%	8%	3%	8%	0%	100%

Ghi chú: *Tại nhà ga khảo sát số 1, **Tại nhà ga khảo sát đếm lưu lượng xe số 14

Nguồn: Đoàn nghiên cứu

- Lựa chọn (chuyển đổi) phương thức sang sử dụng Tuyến ĐSĐT

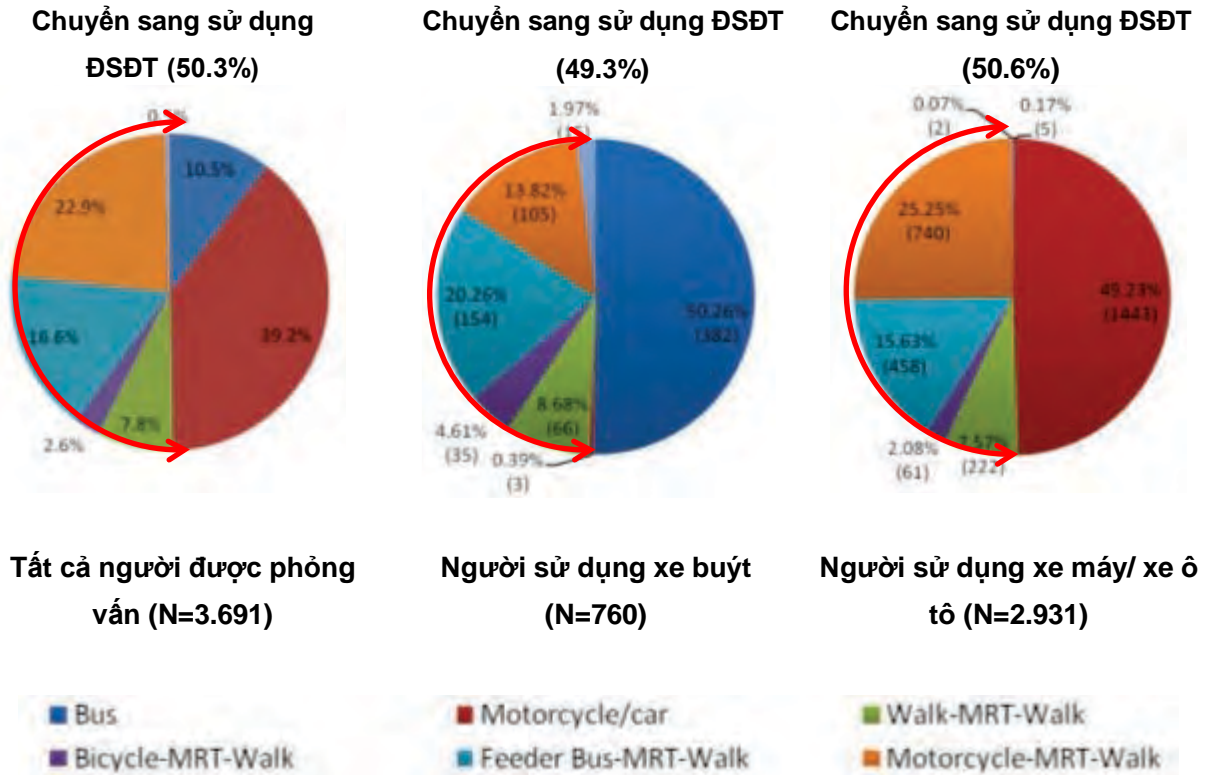
Khảo sát đặc điểm đi lại đã được thực hiện tập trung vào người dân dọc hành lang Tuyến ĐSĐT số 1, tổng số mẫu thu thập trong thời gian khảo sát là 3.691 mẫu. 68% số mẫu được thu thập tại các hộ gia đình và 32% số mẫu được thu thập tại các văn phòng, nhà máy, xí nghiệp, trường học và các cửa hàng. 55% người tham gia khảo sát là nam giới. 33% người tham gia khảo sát có độ tuổi từ 18 đến 24 tuổi, 32% có độ tuổi từ 25 đến 35 tuổi. Khoảng 19% người tham gia khảo sát là cán bộ nhà nước và nhân viên văn phòng, 11% là công nhân, 28% đang kinh doanh nhỏ hoặc làm chủ, 23% là sinh viên. 46% người tham gia khảo sát có thu nhập từ 3 – 6 triệu VNĐ/ tháng.

Theo kết quả khảo sát, 50,3% người được phỏng vấn có thể chuyển đổi sang sử dụng Tuyến ĐSĐT và 49,7% có thể vẫn tiếp tục sử dụng các phương thức hiện tại (10,5%) sử dụng xe buýt và 39,2% sử dụng xe máy/ xe ô tô).

Để quyết định chuyển sang sử dụng ĐSĐT, người được phỏng vấn lựa chọn 1 trong 5 phương thức tiếp cận bao gồm (1) đi bộ, (2) xe đạp, (3) xe buýt gom khách, (4) xe máy, và (5) xe ôm. Phương án được nhiều người lựa chọn nhất là xe máy (22,9%), tiếp theo là xe buýt gom khách (16,6%) và đi bộ (7,8%). Hai phương án còn lại là xe đạp (2,6%) và xe ôm (0,5%) được ít người lựa chọn.

Trong số 760 hành khách đi xe buýt được phỏng vấn, có 382 người vẫn sử dụng xe buýt, chiếm 50,3% và 375 người (49,3) có thể chuyển sang sử dụng Tuyến ĐSĐT.

Trong số 2.931 hành khách sử dụng xe máy/ xe hơi được phỏng vấn, có 1.443 người vẫn sử dụng xe máy/ xe ô tô để đi lại, chiếm 49,2% và 1.483 người (50,6%) có thể chuyển sang sử dụng ĐSĐT.

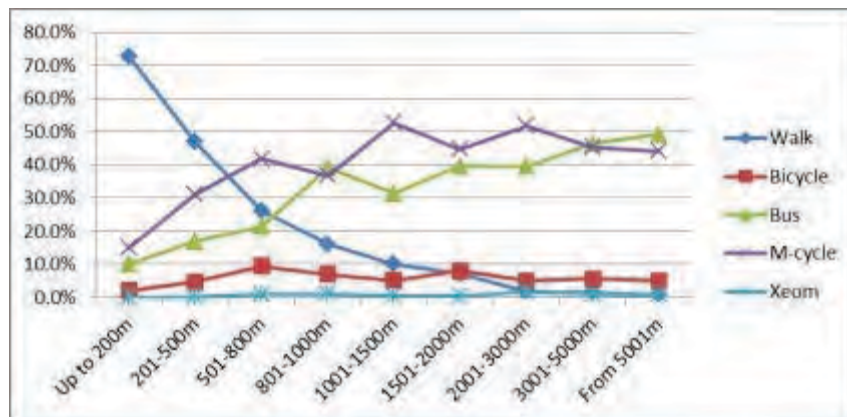


Ghi chú: Đây là kết quả dựa theo kịch bản người được phỏng vấn đi bộ tới địa điểm cần tới cuối cùng.
 Nguồn: Đoàn nghiên cứu

Hình 4.2.2 - Phân bổ các lựa chọn phương thức kết hợp

- Lựa chọn phương thức tiếp cận dựa theo cự ly tiếp cận với nhà ga

Ở vị trí cách nhà ga trong phạm vi bán kính 500 m, phần lớn người được phỏng vấn lựa chọn phương thức đi bộ để tiếp cận tới nhà ga. Ngoài ra, phần lớn người được phỏng vấn ở vị trí cách nhà ga trên 800 m lựa chọn sử dụng xe buýt và xe máy làm phương thức tiếp cận với nhà ga. Từ kết quả này cho thấy việc cải thiện đường cho người đi bộ như vỉa hè trong phạm vi bán kính 500 tính từ nhà ga và cung cấp dịch vụ xe buýt gom khách đến các khu vực có phạm vi bán kính trên 800 m tính từ nhà ga có một vai trò rất quan trọng trong việc thu hút lượng khách tối đa cho Tuyến ĐSĐT số 1.



Hình 4.2.3 - Lựa chọn phương thức tiếp cận dựa theo cự ly tiếp cận với nhà ga

- Ý kiến của người được phỏng vấn về đánh giá mức độ quan trọng của các giải pháp thu hút nhiều người sử dụng Tuyến số 1 được trình bày trong phần dưới đây:

Để thu thập ý kiến của người dân về các giải pháp thu hút nhiều người sử dụng Tuyến ĐSĐT, 12 câu hỏi được trình bày trong Hình 4.1.4 đã được đưa ra trong phần khảo sát đặc điểm đi lại.

Theo quan điểm của người được phỏng vấn, ba giải pháp quan trọng nhất để thu hút hành khách sử dụng Tuyến ĐSĐT bao gồm:

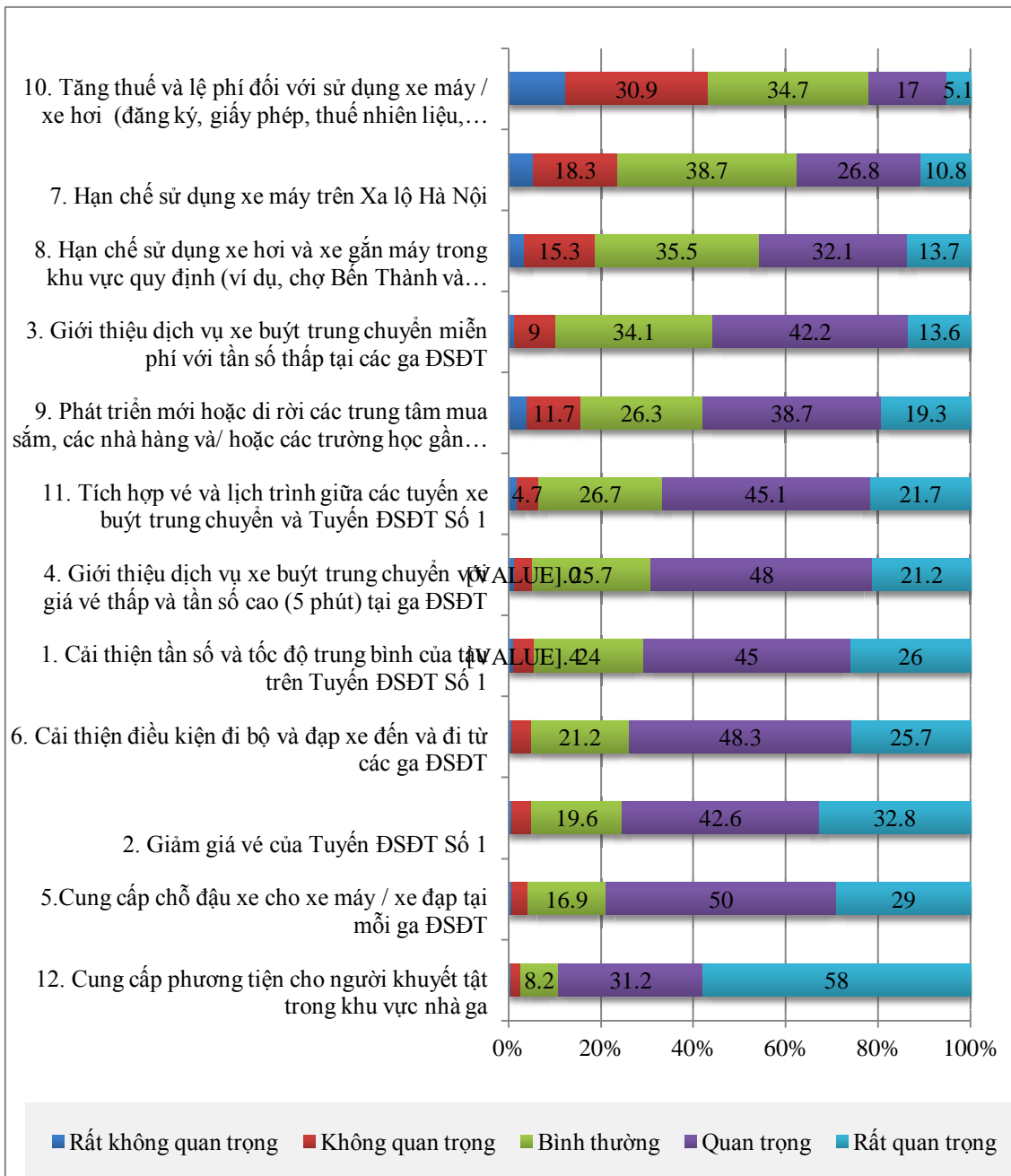
- Cung cấp trang thiết bị hỗ trợ cho người khuyết tật có thể di chuyển thuận lợi trong khu vực nhà ga
- Bố trí không gian để đỗ xe máy/xe đạp tại tất cả các nhà ga của tuyến
- Giảm giá vé tuyến ĐSĐT số 1.

Cung cấp trang thiết bị hỗ trợ người khuyết tật đã nhận được sự đồng thuận rất lớn từ những người được phỏng vấn để thu hút hành khách sử dụng Tuyến ĐSĐT số 1. Gần 90% người được phỏng vấn đồng ý đây là một giải pháp quan trọng. Bố trí không gian đỗ xe máy và xe đạp cũng là một giải pháp quan trọng để thu hút người sử dụng Tuyến

ĐSĐT số 1 vì gần 80% người được phỏng vấn cho rằng đây là một giải pháp quan trọng hoặc rất quan trọng. Giống như hai giải pháp nêu trên, hầu hết người được phỏng vấn (trên 75%) đánh giá việc giảm giá vé Tuyến ĐSĐT là giải pháp quan trọng nhất để thu hút hành khách sử dụng dịch vụ. Ba giải pháp ít được lựa chọn bao gồm:

- Tăng thuế và phí sử dụng phương tiện xe máy và xe ô tô;
- Hạn chế sử dụng xe máy trên Xa lộ Hà Nội;
- Hạn chế sử dụng xe ô tô con và xe máy trong các khu vực quy định
(Ví dụ: Chợ Bến Thành và Nhà hát lớn, v.v.).

Việc tăng thuế và phí sử dụng phương tiện xe máy và xe ô tô không nhận được sự đồng thuận của người tham gia phỏng vấn. Nhiều người (43%) không đồng ý thực hiện biện pháp này vì có thể ảnh hưởng đến việc sử dụng phương tiện cá nhân. Đây sẽ là một thách thức cho việc áp dụng giải pháp để khuyến khích chuyển đổi sang sử dụng Tuyến ĐSĐT trong tương lai. Nhiều người không đánh giá cao giải pháp hạn chế sử dụng xe máy trên Xa lộ Hà Nội vì nhiều người (57% người được phỏng vấn) đánh giá đây là một giải pháp không quan trọng hoặc bình thường. Giải pháp hạn chế sử dụng xe ô-tô và xe máy ở các khu vực quy định cũng không được ủng hộ vì trên 50% người tham gia khảo sát coi đây là một giải pháp không quan trọng hoặc bình thường.



Hình 4.2.4 - Ý kiến người được phỏng vấn về mức độ quan trọng của các giải pháp thu hút hành khách sử dụng Tuyến ĐSĐT số 1

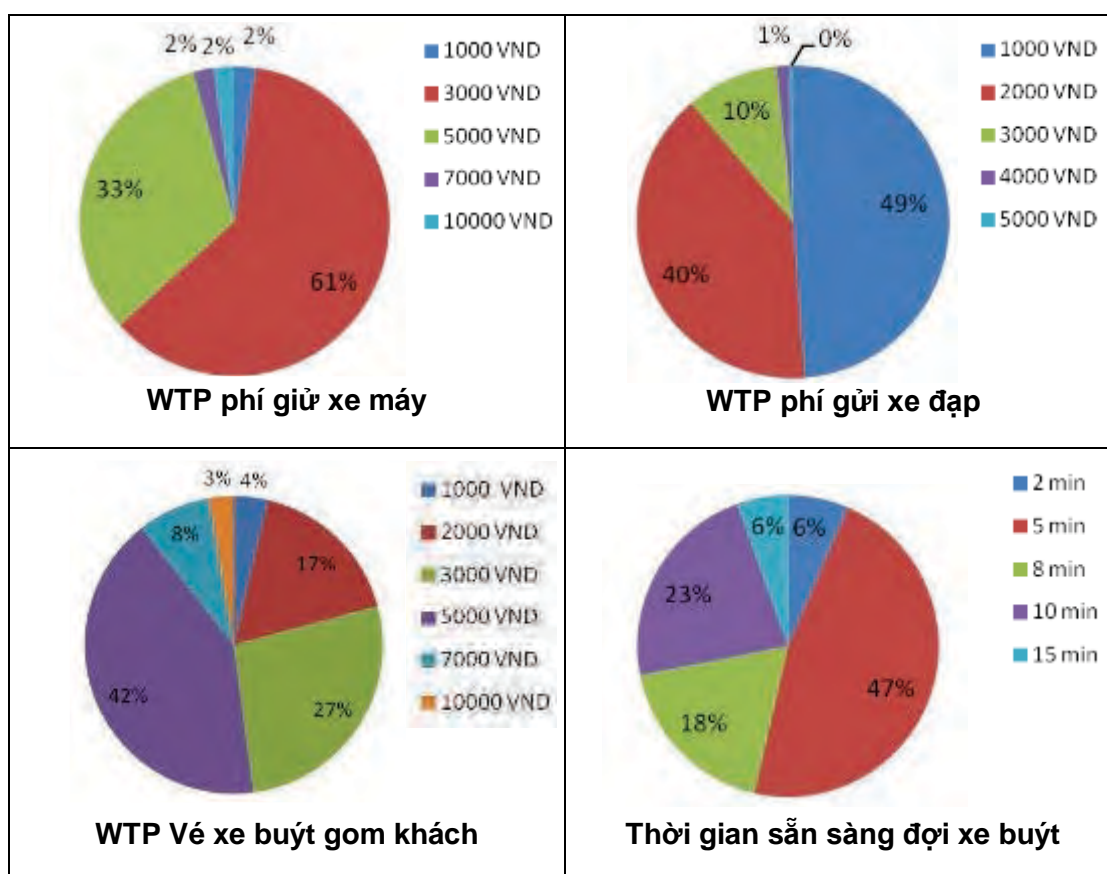
- Mức độ sẵn sàng chi trả phí gửi xe hoặc xe buýt gom khách và thời gian chờ xe buýt

Khoảng 61% người được phỏng vấn cho rằng họ sẽ sẵn sàng chi trả mức phí 3.000 VNĐ để gửi xe máy tại các nhà ga của Tuyến ĐSĐT, trong đó 33% cho rằng họ có thể chi trả 5.000 VNĐ. Đây là mức phí tương tự với phí gửi xe máy hiện tại của thành phố.

Trên (51%) người được phỏng vấn cho rằng họ sẽ sẵn sàng chi trả mức phí gửi xe đạp từ 2.000 VNĐ. Gần một nửa (49%) cho biết họ sẽ có thể sẵn sàng chi trả 1.000 VNĐ.

Khoảng 42% người được phỏng vấn sẵn sàng chi trả mức vé 5.000 VNĐ để sử dụng xe buýt gom khách. 27% người được phỏng vấn cho rằng mức vé 3.000 VNĐ là hợp lý. Chỉ có 15% cho rằng họ có thể chi trả mức vé cao hơn 5.000 VNĐ, đây là mức vé hiện đang được áp dụng đối với các tuyến xe buýt trong thành phố (18km hoặc ngắn hơn).

Khoảng 47% người được phỏng vấn cho rằng thời gian chờ xe buýt gom khách hợp lý là 5 phút, 18% cho biết họ có thể đợi xe buýt trong vòng 8 phút và chỉ 23% cho rằng họ có thể đợi xe buýt trong vòng 10 phút. 6% người được phỏng vấn chấp nhận thời gian chờ xe buýt trong vòng 15 phút.

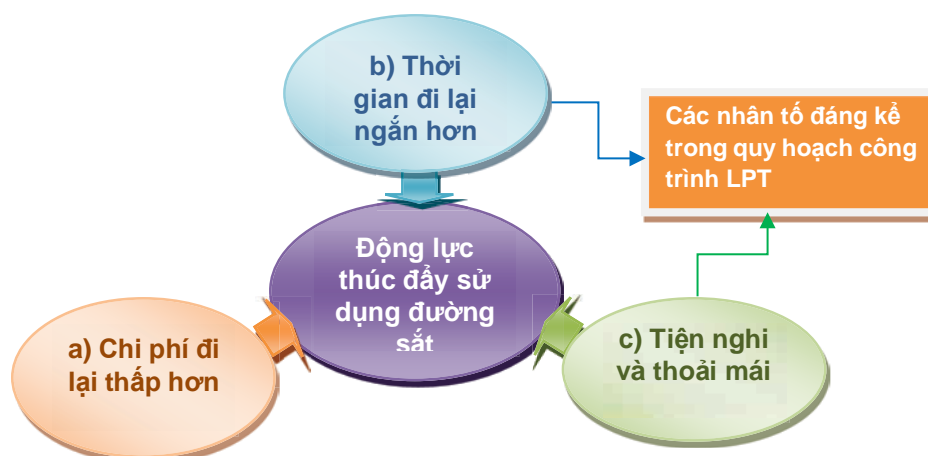


Hình 4.2.5 - Mức độ sẵn sàng chi trả phí gửi xe hoặc xe buýt gom khách và thời gian chờ xe buýt

4.3 Chiến lược phát triển để khuyến khích sử dụng Tuyến ĐSĐT

1) Các nhân tố thúc đẩy sử dụng đường sắt

Theo quan điểm của người sử dụng đường sắt, động lực khiến họ lựa chọn giao thông công cộng là vì đường sắt được đánh giá cao hơn khi so sánh với các phương tiện giao thông cá nhân chẳng hạn như xe hơi và xe gắn máy về cả ba yếu tố thúc đẩy a) chi phí đi lại thấp hơn, b) thời gian đi lại ngắn hơn và c) tiện nghi và thoải mái hơn. Chi phí đi lại là một yếu tố cần được xem xét trong quy hoạch hoạt động của ĐSĐT và mạng lưới xe buýt gom khách. Trong quy hoạch công trình liên phương thức, việc nghiên cứu cần tập trung vào việc giảm thời gian đi lại, đảm bảo tiện nghi và thoải mái hơn cho người sử dụng. (xem Hình 4.3.1)



Nguồn: Đoàn Nghiên cứu

Hình 4.3.1 - Các nhân tố thúc đẩy sử dụng đường sắt

Khái niệm cơ bản về các nhân tố và các biện pháp thúc đẩy được giải thích như sau.

a) Chi phí đi lại thấp hơn: Chi phí đi lại là giá vé vận chuyển của phương thức VTHKCC và chi phí hoạt động của phương tiện cá nhân. Chi phí hoạt động của phương tiện cá nhân bao gồm chi phí xăng dầu và chi phí đậu xe cũng như chi phí mua xe, thuế và bảo hiểm. Việc giảm chi phí đi lại của giao thông công cộng như xác định mức phí phù hợp và giảm giá đặc biệt cho vé theo mùa và vé sinh viên là biện pháp phù hợp để xây dựng kế hoạch hoạt động. Trong việc quy hoạch công trình liên phương thức, việc giảm chi phí đi lại không được tính đến, tuy nhiên, chiến dịch đậu xe miễn phí định kỳ sẽ thúc đẩy người dân gửi xe và sử dụng phương tiện giao thông công cộng, giảm bớt nỗi lo về chi phí.

b) Thời gian đi lại ngắn hơn: Thời gian đi lại bao gồm thời gian đi bộ tới trạm dừng xe buýt, thời gian đi của xe buýt gom khách, thời gian chuyển tiếp tại khu vực ga và thời gian đi của ĐSĐT. Để rút ngắn thời gian các chuyến đi này, một số biện pháp có thể được áp

dụng như cải tạo đường tiếp cận cho xe buýt gom khách hoạt động thông suốt, bố trí số lượng bến trung chuyển thích hợp tại quảng trường ga, và bố trí bến trung chuyển với khoảng cách ngắn hơn đến cửa soát vé. Bên cạnh đó, hệ thống nạp tiền bằng thẻ thông minh sẽ rất tiện dụng để rút ngắn thời gian bán vé và soát vé.

c) **Tiện nghi và thoải mái:** Việc nâng cấp các biện pháp tạo tính tiện nghi và tiện lợi được phân loại thành hai loại: biện pháp chung và biện pháp cho từng khu vực. Biện pháp chung là biện pháp áp dụng cho tất cả các ga. Tại các nhà ga có thể lắp đặt mái che và nhà chờ cho người đi bộ tránh mưa nắng, bố trí lối đi bộ và lắp thang máy để xóa bỏ các rào cản lưu thông, tạo không gian mở và lắp đặt đèn chiếu tạo tính tiện nghi cho người sử dụng, biển báo kỹ thuật số và các trang web như dịch vụ thông tin và dịch vụ mua sắm bằng thẻ IC. Ngoài ra, các tuyến đường an toàn cho người đi bộ và đi xe đạp sẽ tạo cảm giác thoải mái khi tham gia lưu thông.

Đối với biện pháp cho từng khu vực, việc xây dựng khu vực hạt nhân với các công trình thương mại, dịch vụ trong và ngoài ga như cửa hàng bán lẻ, nhà hàng, quán cà phê và các công trình dịch vụ công cộng, bãi đậu xe, bãi đậu xe trung chuyển và các trình dành cho xe đạp là các công tác cần thiết để khuyến khích lối sống lành mạnh và thân thiện với môi trường khi sử dụng ĐSĐT.

2) Chiến lược phát triển để khuyến khích sử dụng ĐSĐT

Dựa trên các ý tưởng cơ bản để khuyến khích người dân sử dụng ĐSĐT được trình bày trong phần trên, chiến lược phát triển được trình bày trong Bảng 4.3.1 dưới đây. Chiến lược này được phân chia thành 2 loại: chiến lược chung và chiến lược khu vực.

Bảng 4.3.1 - Các chiến lược phát triển khuyến khích sử dụng đường sắt đô thị

Chiến lược chung		
Nhân tố thúc đẩy	ĐSĐT và xe buýt gom khách	Công trình liên phương thức
Chi phí đi lại	<ul style="list-style-type: none"> Giá vé phù hợp để khuyến khích người dân sử dụng đường sắt Giảm giá vé đặc biệt cho người đi làm và cho sinh viên sử dụng Tuyến ĐSĐT và xe buýt (các biện pháp thẻ chế). Công ty trợ cấp chi phí đi lại cho người đi làm. Hạn chế xe hơi đi vào khu vực trung tâm 	<ul style="list-style-type: none"> Chiến dịch đậu xe miễn phí cho hành khách đường sắt
Thời gian đi lại	<ul style="list-style-type: none"> Chú trọng cách bố trí các công trình liên quan tới ga để đảm bảo khoảng cách ngắn nhất cho người đi bộ Thệ thống thẻ thông minh để giảm thiểu thời gian mua vé và soát vé 	<ul style="list-style-type: none"> Cải thiện đường tiếp cận và lắp đặt số lượng bến phù hợp để hoạt động xe gom khách được thông suốt Chú trọng cách bố trí của công trình trung chuyển đảm bảo khoảng cách ngắn nhất đến cổng mua vé
Tiện nghi và thoải mái	<ul style="list-style-type: none"> Công trình xóa rào cản lưu thông như lắp đặt thang máy 	<ul style="list-style-type: none"> Lối đi bộ tránh được nắng mưa Công trình xóa rào cản lưu thông như

	<ul style="list-style-type: none"> Các cửa hàng trong nhà ga (Ki-ốt, quán cà phê) Màn hình hiển thị thông tin về lịch trình trung chuyển Dịch vụ thông tin chỉ dẫn tuyến và lịch trình trên mạng và ứng dụng trên điện thoại thông minh Dịch vụ mua sắm bằng thẻ IC Dịch vụ wifi công cộng trên tàu Các công trình dịch vụ đáp ứng đặc điểm người sử dụng và đặc điểm khu vực 	<ul style="list-style-type: none"> thang máy Không gian tiện nghi (không gian mở và ánh sáng) Không gian tiếp cận an toàn cho người đi bộ và đi xe đạp Các công trình dịch vụ đáp ứng đặc điểm người sử dụng và đặc điểm khu vực
Chiến lược và tầm nhìn khu vực		
Khu vực (Ga ĐSĐT)	Đặc điểm khu vực và người sử dụng	Tầm nhìn và chiến lược
A. Khu vực trung tâm (Bến Thành đến Tân Cảng)	<p>Khu vực: Trung tâm đô thị lớn nhất về thương mại, kinh doanh, du lịch, giải trí và đầu mối giao thông của TP. HCM. Khu vực này gắn liền với các tòa nhà lịch sử, các công trình du lịch và các công trình kinh doanh và thương mại quy mô lớn.</p> <p>Người sử dụng: Nhiều du khách như người mua sắm, doanh nhân, khách du lịch, và người nước ngoài. Hầu hết du khách không có phương tiện cá nhân ở điểm đến.</p>	<p>Tầm nhìn: Cải tạo không gian đi bộ và cảnh quan đô thị đảm bảo mỹ quan phù hợp với khu vực trung tâm TP. HCM</p> <p>Chiến lược:</p> <ul style="list-style-type: none"> Nâng cấp mở rộng không gian đi bộ Xây dựng cảnh quan thành phố và không gian xanh dựa trên các công trình văn hóa lịch sử Kết nối giữa nhà ga và các tòa nhà thương mại Xây dựng mạng lưới cho thuê xe đạp
B. Khu vực phát triển tại Quận 2 (Thảo Điền đến An Phú)	<p>Khu vực: Khu vực này gồm khu dân cư cao cấp ở phía bắc và khu dân cư hiện hữu ở phía nam, khá gần với trung tâm thành phố. Ở phía nam đại lộ Đông-Tây đã được xây dựng. Do đó, ĐSĐT và các phương tiện cá nhân có thể sẽ cạnh tranh với nhau. Các dự án phát triển thương mại quy mô lớn đang được thực hiện ở gần khu vực ga.</p> <p>Người sử dụng: Dân cư có đời sống cao và sở hữu xe hơi cá nhân cũng như có ý thức cao về sức khỏe và môi trường sinh thái</p>	<p>Tầm nhìn: Đề xuất phong cách sống mới với nhận thức cao về sức khỏe và môi sinh như một thành phố tiên tiến</p> <p>Chiến lược:</p> <ul style="list-style-type: none"> Xây dựng làn xe đạp để thúc đẩy gửi xe và sử dụng ĐSĐT Tạo không gian hấp dẫn bằng cách kết nối và tích hợp giữa phát triển thương mại và ga ĐSĐT
C. Khu đô thị hóa hiện hữu (Rạch Chiếc đến Thủ Đức)	<p>Khu vực: Khu vực này gồm một khu vực lớn đã phát triển và một số khu công nghiệp quy mô lớn</p> <p>ĐSĐT sẽ làm thay đổi chức năng sử dụng đất dọc hành lang tuyến đường sắt. Ngoài ra, điểm đến cuối cùng cho người dân ở khu vực sẽ được chuyển từ khu vực xung quanh sang khu trung tâm thành phố. Dự kiến cách thức đi lại sẽ thay đổi.</p> <p>Người sử dụng: Khu dân cư có mức sống trung bình (dự kiến đây sẽ là đối tượng hành khách chủ yếu của ĐSĐT)</p>	<p>Tầm nhìn: Tạo cơ sở sinh hoạt với tính tiện lợi cao cho người đi làm</p> <p>Chiến lược:</p> <ul style="list-style-type: none"> Phát triển quảng trường ga để hoạt động xe buýt gom khách được thông suốt Thúc đẩy phát triển đô thị gần nhà ga Các công trình dịch vụ công cộng (nhà trẻ, dịch vụ hành chính) Tạo tính tiện nghi và không gian tổ chức sự kiện có không gian mở, công viên và cây xanh Bãi đậu xe trung chuyển
D. Khu Đại học và Khu Công nghệ cao (Khu Công nghệ cao đến Ga đầu mối Suối Tiên)	<p>Khu vực: Khu vực này gắn liền với các trường đại học, Khu Công nghệ cao và khu vui chơi giải trí. Khu vực này dự kiến sẽ là khu vực tập trung các hoạt động dành cho người trẻ. Nhưng không có nhiều khu thương mại và dịch vụ.</p> <p>Người sử dụng: Sinh viên, Công nhân, Du khách tới khu vui chơi giải trí</p>	<p>Tầm nhìn: Thúc đẩy mối liên kết giữa công nghiệp và giáo dục với các hoạt động dành cho giới trẻ, và nâng cấp khu vực vui chơi giải trí</p> <p>Chiến lược:</p> <ul style="list-style-type: none"> Tạo mạng lưới giao thông công cộng/ xe đạp cho sinh viên và công Xây dựng dịch vụ công cộng tại nhà ga

		<p>để khuyến khích các hoạt động kết nối giữa nghiên cứu và các hoạt động sản xuất công nghiệp (không gian trưng bày, trung tâm thông tin tuyến dựn, v.v)</p> <ul style="list-style-type: none"> • Xây dựng các công trình tiện ích cho sinh viên và công nhân (nhà hàng, quán café và các cửa hàng tiện ích) • Nâng cấp khu vui chơi giải trí để đảm bảo lượng khách cuối tuần
--	--	---

Nguồn: Đoàn nghiên cứu

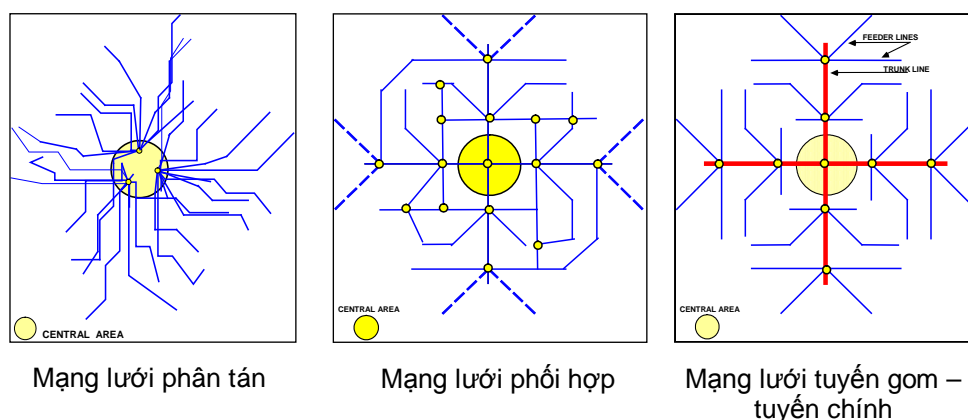
4.4 Định hướng kỹ thuật trong Nghiên cứu

1) Định hướng kỹ thuật về quy hoạch xe buýt gom khách

(1) Định hướng phát triển mạng lưới giao thông công cộng

Tính đến cuối năm 2013, các xe buýt công cộng đang hoạt động trên hơn 10 tuyến, phục vụ hành lang Xa lộ Hà Nội. Các xe buýt này hiện giữ chức năng là phương thức giao thông công cộng chính ở hành lang này.

Về cơ bản, có ba loại phương án mạng lưới giao thông công cộng (xem Hình 4.4.1). Các loại mạng lưới rời rạc và phân tán thường được thấy ở một số nước đang phát triển. Thay vì vậy, nên áp dụng ý tưởng đột phá để phát triển mạng lưới giao thông công cộng hiện tại thành mạng lưới tuyến gom – tuyến chính. Đây là mạng lưới được áp dụng tại nhiều thành phố hiện đại được quy hoạch tốt với các hệ thống ĐSĐT được khai thác hiệu quả.



Nguồn: Đoàn Nghiên cứu

Hình 4.4.1 - Các phương án mạng lưới giao thông công cộng

Tuyến ĐSĐT số 1 TP.HCM sẽ là tuyến giao thông chính sau khi đi vào hoạt động. Cần nâng cao hiệu quả trung chuyển giữa mạng lưới xe buýt và nhà ga của Tuyến ĐSĐT số 1

TP. HCM để đảm bảo hoạt động vận tải hành khách công cộng hiệu quả và thuận tiện cho người sử dụng. Những điểm sau đây phải được xem xét trong việc quy hoạch mạng lưới xe buýt dọc theo Tuyến ĐSĐT số 1 TP. HCM:

- Ở phía đông của sông Sài Gòn, sự kết nối giữa các ga ĐSĐT và các khu dân cư thông qua mạng lưới xe buýt gom khách là không thể thiếu trong việc thúc đẩy việc sử dụng hệ thống ĐSĐT do khoảng cách giữa các ga và các khu dân cư. Theo kết quả khảo sát giao thông, người dân trong các khu dân cư thích sử dụng xe gắn máy hoặc xe buýt gom khách làm phương thức tiếp cận vào các ga ĐSĐT nếu khoảng cách đến ga lớn hơn 800m.
- Cần xem xét các mạng lưới giao thông công cộng đi đến/đi từ các ga ĐSĐT, chẳng hạn như Bến Thành, Tân Cảng, Rạch Chiếc và Ga đầu mối Suối Tiên. Đặc biệt, Ga Tân Cảng sẽ là đầu mối giao thông để kết nối mạng lưới xe buýt từ phía tây của sông Sài Gòn với Tuyến ĐSĐT số 1 TP.HCM.

(2) Định hướng quy hoạch phát triển xe buýt gom khách

Định hướng phát triển hệ thống xe buýt gom khách để đáp ứng mức dịch vụ của ĐSĐT được trình bày trong Bảng 4.4.1.

Bảng 4.4.1 – Định hướng kỹ thuật phát triển xe buýt gom khách

Hạng mục	Định hướng chung
Phạm vi hoạt động	<ul style="list-style-type: none"> • Phạm vi hoạt động của Tuyến ĐSĐT số 1 TP. HCM (5 km tính từ các ga ĐSĐT) và liên kết giữa các cụm phát triển trong phạm vi hoạt động với các nhà ga
Tần số và lịch trình xe buýt gom khách	<ul style="list-style-type: none"> • Tần số và lịch trình xe buýt gom khách phải được điều chỉnh dựa trên lịch trình hoạt động của Tuyến 1 và lượng nhu cầu của các tuyến xe buýt gom khách
Kích cỡ đội xe buýt	<ul style="list-style-type: none"> • Kích cỡ đội xe buýt cũng cần được lựa chọn bằng cách xem xét quy mô của hệ thống ĐSĐT và nhu cầu xe buýt gom khách. • Tuyến 1 dự kiến sẽ cung cấp các đoàn tàu 3 toa trong giai đoạn bắt đầu hoạt động và các đoàn tàu 6 toa trong tương lai
Khoảng cách các trạm dừng	<ul style="list-style-type: none"> • Khoảng cách của các trạm dừng xe buýt thường ngắn hơn so với xe buýt thông thường • Khoảng cách của các trạm dừng xe buýt gom khách phải được giữ ở 400 m. Theo khảo sát từ nghiên cứu SAPI, khoảng cách tối đa mà mọi người sẵn sàng đi bộ để đến các trạm dừng xe buýt gom khách là 200m.
Kế hoạch hoạt động	<ul style="list-style-type: none"> • Bãi đậu xe buýt tại quảng trường đề xuất sẽ được đưa vào kế hoạch phát triển các CTLPT • Kế hoạch quay vòng xe buýt cũng được bao gồm trong kế hoạch hoạt động xe buýt gom khách
Bán vé và tích hợp giá vé	<ul style="list-style-type: none"> • Nhằm nâng cao sự thuận tiện trong việc chuyển giao giữa các xe buýt gom khách và Tuyến ĐSĐT số 1, cần tích hợp hai hệ thống về mặt bán vé và giá vé
Khác	<ul style="list-style-type: none"> • Sự cần thiết phải phối hợp và các hoạt động cần thiết giữa các cơ quan có liên quan sẽ được xác định trong lộ trình thực hiện

Nguồn: Đoàn Nghiên cứu

2) Định hướng quy hoạch công trình liên phương thức

(1) Định hướng chung

Dựa trên những phát hiện ở nước ngoài, những vấn đề phát triển và chiến lược phát triển như đã đề cập trong các chương và các phần trước, định hướng chung về kỹ thuật quy hoạch công trình liên phương thức được tóm tắt trong Bảng 4.4.2.

Bảng 4.4.2 - Định hướng kỹ thuật quy hoạch công trình liên phương thức

Hạng mục	Định hướng chung
Thu hồi đất	<ul style="list-style-type: none"> Về cơ bản, đất công hiện hữu như khu vực đường sắt, khu cây xanh và đường song hành của xa lộ sẽ được sử dụng để giảm chi phí và thời gian xây dựng Hạn chế tối đa việc thu hồi đất tại các khu vực đã phát triển Trong khu vực có dự án phát triển đô thị, đề xuất đưa quảng trường ga vào phát triển trong tương lai
Quảng trường ga/ trạm dừng xe buýt	<ul style="list-style-type: none"> Đảm bảo khả năng tiếp cận cho người đi bộ và các loại xe tới/từ nhiều hướng khác nhau Xem xét sự kết nối với mạng lưới xe buýt gom khách và khả năng tiếp cận bằng qua Xa lộ Hà Nội Quảng trường ga dọc XLHN sẽ được đề xuất theo 3 phương án A) quảng trường ga, B) trạm dừng xe buýt cách ly hoặc C) trạm dừng xe buýt ven đường tùy thuộc vào quỹ đất, các tuyến buýt trung chuyển và khả năng tiếp cận Tránh/bảo vệ các cơ sở hạ tầng hiện hữu như công trình đường ống nước và đường điện cao thế Ước tính nhu cầu công trình dựa trên nhu cầu hành khách trong tương lai vào năm 2040
Bãi đậu xe	<ul style="list-style-type: none"> Đảm bảo bãi đậu xe cho xe hơi cá nhân, xe máy và xe đạp Ước tính năng lực/sức chứa dựa trên lượng khách dự kiến năm 2020 Sử dụng hiệu quả các không gian dưới nhà ga và cầu đường sắt trên cao tại các đoạn trên cao
Đường tiếp cận	<ul style="list-style-type: none"> Bố trí các công trình giao thông nhằm cải thiện khả năng tiếp cận bằng qua XLHN
Cầu bộ hành	<ul style="list-style-type: none"> Nâng cấp về khả năng tiếp cận và tính tiện lợi Lắp đặt thang cuốn, thang máy và pin mặt trời cho các công trình xóa rào cản lưu thông và nguồn phát điện thay thế
Khác	<ul style="list-style-type: none"> Xem xét phân chia giai đoạn phát triển phù hợp với thời gian ĐSĐT đi vào hoạt động Bố trí không gian cửa hàng bán lẻ, v.v. dưới nhà ga và cầu ĐSĐT trên cao để sử dụng không gian hiệu quả.

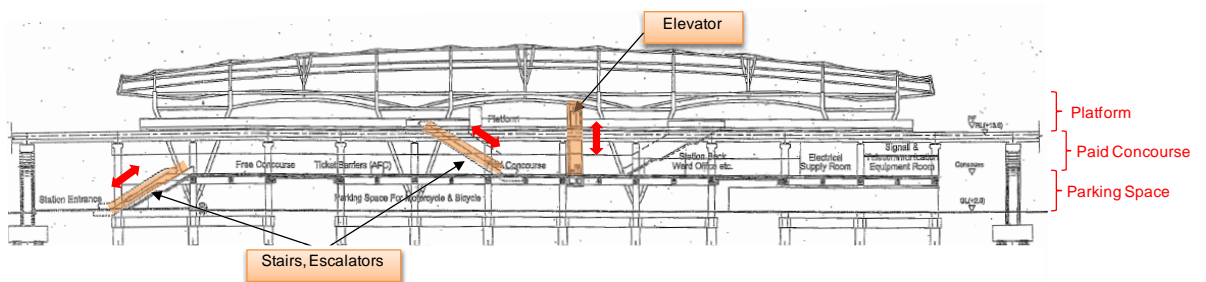
Nguồn: Đoàn nghiên cứu

(2) Những cải thiện được kỳ vọng xung quanh các ga

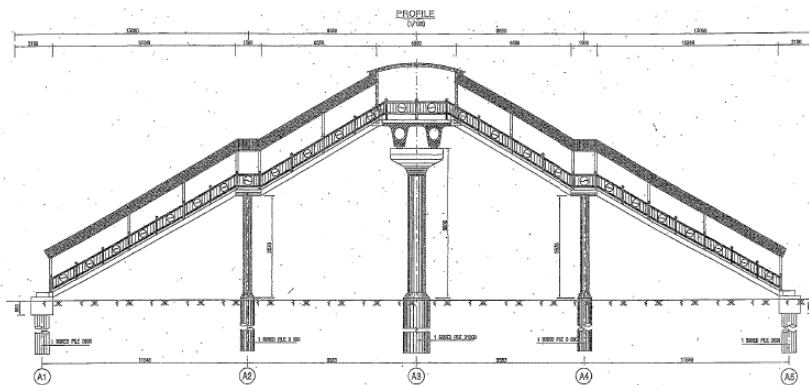
Theo ý kiến của người trả lời phỏng vấn về tầm quan trọng của các biện pháp hỗ trợ đề xuất để thu hút nhiều hành khách sử dụng hệ thống ĐSĐT, việc cung cấp các tiện ích hỗ trợ cho những người khuyết tật trong khu vực nhà ga và cải thiện điều kiện đi bộ và đạp xe

đến và đi từ ga ĐSĐT được coi là những biện pháp quan trọng để thu hút người dân sử dụng hệ thống ĐSĐT.

Tuy nhiên, trong thiết kế ý tưởng của nhà ga và cầu bộ hành của đoạn ĐSĐT trên cao, thang máy và thang cuốn chỉ được xem xét lắp đặt trong nhà ga mà không lắp đặt tại cầu bộ hành như trình bày trong Hình 4.4.2. Điều đó là không phù hợp với ý tưởng tiếp cận không rào cản.



Mặt bên của Ga (Cầu thang, Thang cuốn, Thang máy)



Cầu thang của cầu bộ hành

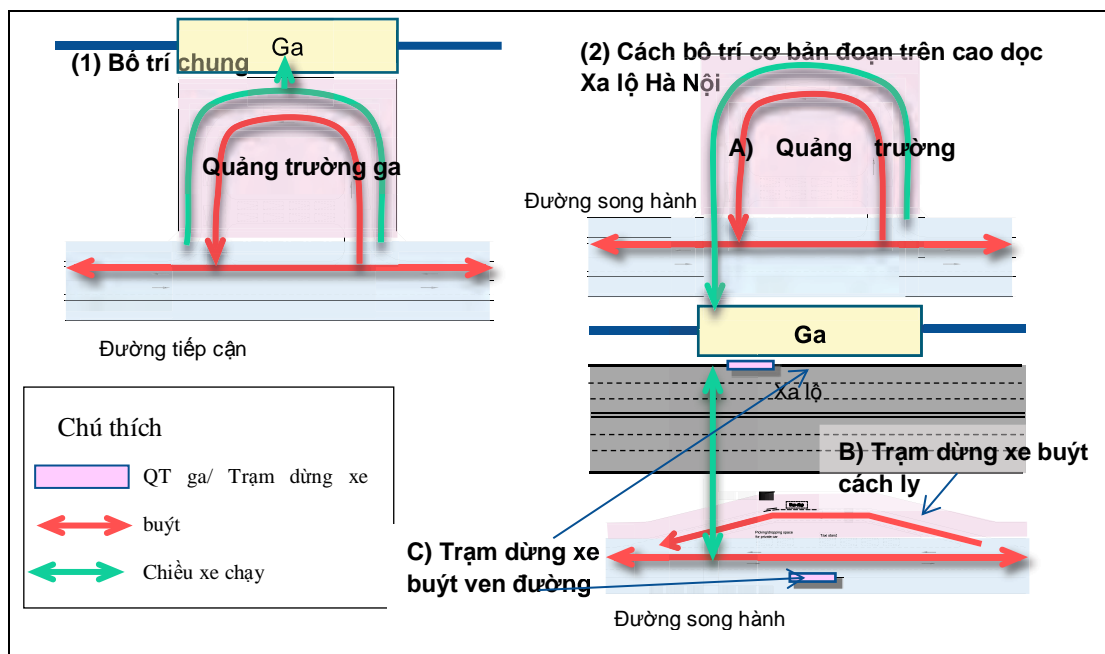
Nguồn: Báo cáo Dự án Đầu tư của Dự án Tuyến ĐSĐT số 1 TP. HCM của NJPT (Tháng 6/2010)

Hình 4.4.2 – Kế hoạch tiếp cận hiện hữu tại các ga trên cao

Về điều kiện đi bộ/ đi xe đạp đến và đi từ các ga ĐSĐT, hầu hết các đường phố chính xung quanh các ga không có vỉa hè. Đối với những đường có vỉa hè, thì không gian đi bộ bị chiếm dụng để đậu xe máy, bán hàng quán ven đường và các cột đèn điện.

(3) Định hướng quy hoạch quảng trường ga và trạm dừng xe buýt

Nhìn chung, quảng trường ga được bố trí gần nhà ga như trong Hình 4.4.3 (1) dưới đây. Cách bố trí này đảm bảo việc trung chuyển thông suốt giữa đường sắt với các phương thức giao thông khác và đảm bảo không gian đi bộ an toàn. Mặt khác, đoạn ga trên cao ở phía bắc từ ga Thảo Điền của Tuyến ĐSĐT Số 1 nằm dọc XLHN nên ga ĐSĐT và khu vực xung quanh bị xen kẽ bởi các làn đường và đường song hành của XLHN. Do đó không thể bố trí quảng trường ga bên cạnh ga theo như sơ đồ bố trí chung. Vì vậy, quảng trường ga cho đoạn ĐSĐT trên cao ở phía bắc được quy hoạch dựa trên cách bố trí cơ bản như thể hiện trong Hình 4.4.3 (2) dưới đây.



Nguồn: Đoàn nghiên cứu

Hình 4.4.3 - Các dạng bố trí quảng trường ga và trạm dừng xe buýt

Trong định hướng phát triển quảng trường ga, sự cần thiết của bến xe buýt hay trạm dừng xe buýt được xem xét dựa trên quy hoạch xe buýt gom khách và cải thiện khả năng tiếp cận qua XLHN. Định hướng phát triển các công trình liên phương thức của mỗi ga được trình bày trong Bảng 4.4.3 dưới đây.

Ngoài ra, mặc dù chưa có đất ở phía tây khu vực ga Thủ Đức nhưng quảng trường ga ở khu vực này vẫn nên được phát triển để đảm bảo hoạt động của các tuyến xe buýt gom khách được thuận lợi.

Bảng 4.4.3 - Định hướng quy hoạch Quảng trường ga

	Ga	Vị trí	Đất phát triển quảng trường ga (*1)	Quy hoạch xe buýt gom khách	Cải thiện khả năng tiếp cận tại các điểm giao cắt với XLHN(*2)	Loại quảng trường ga/ trạm dừng xe buýt đề xuất		
						Quảng trường ga (○:Quy hoạch dự kiến)	Quảng trường ga (○:Quy hoạch dự kiến)	Quảng trường ga (○:Quy hoạch dự kiến)
1	Bến Thành	-	C	-	-	Bến xe buýt	-	-
2	Nhà hát lớn	-	C	-	-	-	-	● (danh cho taxi)
3	Ba Son	-	C	-	-	-	-	● (danh cho taxi)
4	Công viên Văn Thánh	-	A2	-	-	● Bố trí chung	-	-
5	Tân Cảng	-	A1	●	-	● Bố trí chung	-	-
6	Thảo Điền	Bắc	A1	●	-	●	-	●
		Nam	A1	●		● Bố trí chung	-	-
7	An Phú	Bắc	A2	-	●	○	-	●
		Nam	B	●		-	●	-
8	Rạch Chiếc	Tây	C	-	-	-	-	●
		Đông	A2, B	●		○	●	-
9	Phước Long	Tây	A2	-	●	○	-	●
		Đông	B	●		-	●	-
10	Bình Thái	Tây	C	●	-	-	-	●
		Đông	C	-		-	-	●
11	Thủ Đức	Tây	C	●	-	○	-	●
		Đông	A2	-		○	-	●
12	Khu Công nghệ cao	Tây	C	-	-	-	-	●
		Đông	A2	●		●	-	-
13	Suối Tiên	Tây	C	●	-	-	-	●
		Đông	A2	●		○	-	●
14	Ga đầu mối Suối Tiên	-	A2	●	-	● Bố trí chung	-	-

*1 A1: Có thể xây dựng trên đất công hiện hữu, A2: Có thể xây dựng trên đất tư nhân, B: Diện tích giới hạn trên đất công, C: Không có

*2 Kết quả nghiên cứu bổ sung về cầu vượt quay đầu xe

Nguồn: Đoàn Nghiên cứu

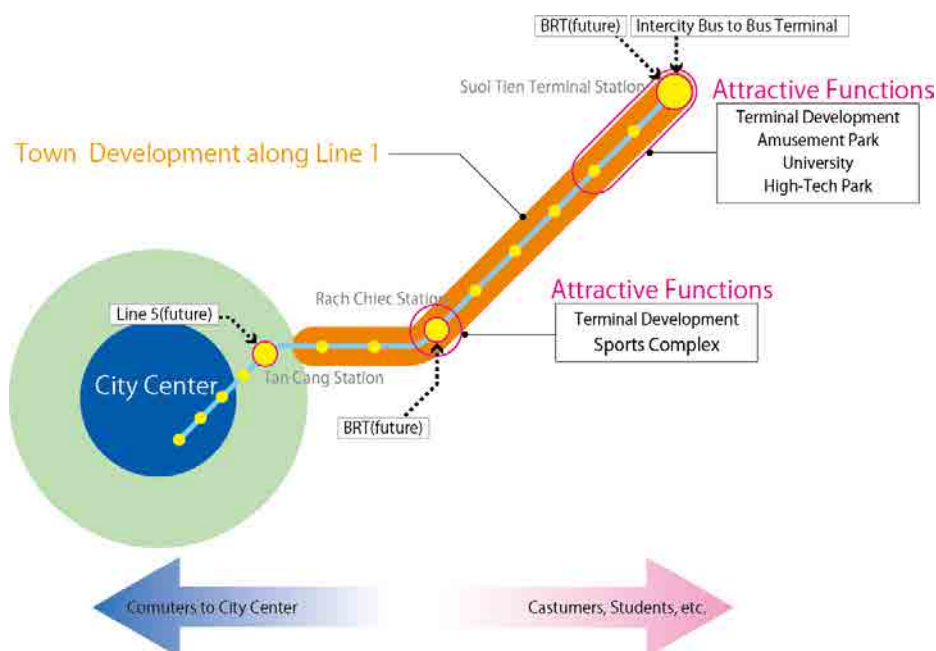
3) Định hướng Quy hoạch phát triển Khu vực ga

(1) Định hướng phát triển khu vực ga để giải quyết các vấn đề đô thị của TP. HCM

Để thúc đẩy phát triển đô thị trên khu vực dọc Tuyến ĐSĐT số 1 theo mô hình TOD cần cân nhắc các điểm sau đây:

- Như đã trình bày ở Chương 2, quy hoạch phân khu đã được lập cho khu vực phía tây sông Sài Gòn là nơi mô hình TOD được áp dụng. Tuy nhiên, khu vực ở phía đông sông Sài Gòn chưa có quy hoạch đô thị đầy đủ theo mô hình TOD.
- Để tăng lượng khách sử dụng đường sắt, cần lập hoặc điều chỉnh các quy hoạch đô thị trên Tuyến ĐSĐT số 1 cho khu vực phía đông sông Sài Gòn. Cụ thể, các quy hoạch đô thị cần thể hiện nội dung cải tạo đường tiếp cận các công trình hiện hữu và đã quy hoạch gần các nhà ga đường sắt, bao gồm các công trình thể thao ở khu vực đông nam ga Rạch Chiếc, công viên nước Suối Tiên và các cơ sở giáo dục gần ga Suối Tiên và Khu Công nghệ cao Sài Gòn tiếp giáp Ga Khu CNC.
- Ngoài ra, ga đầu mối Suối Tiên và ga Rạch Chiếc phải được quy hoạch thành các ga trung tâm khu vực phía đông Tuyến ĐSĐT số 1.

Hình 4.4.4 minh họa phát triển đô thị dọc Tuyến ĐSĐT số 1 theo mô hình TOD



Nguồn: Đoàn nghiên cứu

Hình 4.4.4 - Minh họa phát triển đô thị dọc Tuyến ĐSĐT số 1 theo mô hình TOD

(2) Nguyên tắc phát triển đô thị cần thiết

Nguyên tắc quy hoạch cần thiết

a) Nguyên tắc Quy hoạch vùng

Do ở Việt Nam quy hoạch chung thể hiện định hướng phát triển cơ bản cho khu vực quy hoạch, bao gồm ý tưởng sử dụng đất cơ bản, cấu trúc đô thị, vị trí các hạ tầng lớn, quy hoạch phân khu thể hiện các tiêu chí quy hoạch cụ thể ở từng khu vực đô thị, ví dụ như hệ số sử dụng đất (FAR), tỷ lệ xây dựng (BRC), quy mô dân số quy hoạch, hạn chế chiều cao công trình. Vì vậy, để kiểm soát phát triển đô thị cho những khu vực gần nhà ga, cần lập quy hoạch phân khu căn cứ theo mô hình TOD.

b) Nguyên tắc quy hoạch theo định hướng kiến trúc

Nguyên tắc quy hoạch vùng thực sự cần thiết nhưng lại không đưa ra đủ điều kiện để kiểm soát phát triển đô thị theo mô hình TOD. Do đó, Đoàn Nghiên cứu kiến nghị, ngoài quy hoạch phân khu, cần lập hướng dẫn quản lý kiến trúc để điều chỉnh những quy định bổ sung theo một khung điều tiết linh hoạt.

Khung triển khai phát triển các công trình liên phương thức

Các công trình liên phương thức tại các nhà ga Tuyến ĐSĐT số 1 sẽ được xây dựng theo ba hình thức như sau: i) sử dụng đất dành cho công trình công ích (đường, không gian cây xanh, v.v.), ii) gắn vào trong các dự án phát triển đô thị quy mô lớn của khu vực tư nhân, và iii) là một phần trong quá trình tái phát triển các khu vực đã đô thị hóa hiện nay (Bảng 4.4.4 thể hiện tổng quan và đánh giá về các hình thức phát triển này).

Bảng 4.4.4 - Các cơ chế xây dựng công trình liên phương thức

Hình thức		Cơ chế	Lộ trình dự kiến		Đặc điểm và vấn đề
i	Sử dụng đất công trình công ích	Dự án khu vực công	Nhanh	Không cần thu hồi đất	- Có thể đảm bảo quỹ đất dễ dàng - Có thể sử dụng vốn ODA
ii	Đưa vào trong các dự án phát triển quy mô lớn	(A) Dự án khu vực công	Tùy thuộc vào tiến độ của các dự án phát triển		- Thu hồi, chuyển đổi mục đích sử dụng đất - Có thể sử dụng vốn ODA
		(B) Dự án đối tác công tư PPP			- Có thể đưa vào trong các dự án phát triển - Có thể sử dụng các mô hình BT, BOT và PPP
iii	Là một phần trong quá trình phát triển các khu vực đô thị hóa hiện hữu	(A) Dự án khu vực công	Chậm	Thương thảo, phối hợp với nhiều chủ đất khiến thời gian kéo dài	- Cần mua, thu hồi đất - Có thể sử dụng vốn ODA
		(B) Dự án đối tác công tư PPP			- Khó thúc đẩy tái phát triển các khu vực đô thị hóa hiện hữu và đảm bảo phân bổ lợi ích phát triển một cách bình đẳng theo các quy định pháp luật hiện hành. - Cần thiết lập các quy định mới

Nguồn: Đoàn nghiên cứu

Để xây dựng các công trình liên phương thức gắn với Tuyến ĐSĐT số 1 thì hình thức i) (sử dụng đất công trình công ích) sẽ là phương án phù hợp nhất cần xem xét. Tuy nhiên, hình thức này là chưa đủ để thúc đẩy phát triển đô thị theo mô hình TOD đối với các khu vực gần nhà ga đường sắt.

Đối với hình thức ii) (lồng ghép vào các dự án phát triển đô thị quy mô lớn của khu vực tư nhân), kế hoạch và lộ trình phát triển các công trình liên phương thức này lại phụ thuộc vào tiến độ chung của các dự án phát triển đô thị đó. Vì vậy, nếu có dự án phát triển đô thị nào khởi công trong tương lai gần thì các công trình liên phương thức cũng sớm được xây dựng theo. Ngoài ra, do các công trình liên phương thức là một phần của các dự án phát triển đô thị thông qua việc kết hợp quy hoạch đô thị và xây dựng hạ tầng nên mô hình TOD có thể được hiện thực hóa khi lồng ghép vào các quy hoạch này.

Hình thức iii) (là một phần trong quá trình tái phát triển các khu vực đô thị hiện hữu) sẽ cần có nhiều thời gian và lượng tiền bồi thường lớn để đảm bảo có đủ quỹ đất cần thiết cho công tác xây dựng. Ngoài ra, hệ thống pháp lý hiện tại ở Việt Nam không thúc đẩy hữu hiệu việc xây dựng các công trình này. Vì vậy, hình thức này chỉ áp dụng được với trường hợp khu vực đô thị gần nhà ga cần được cải tạo, tái cấu trúc một cách toàn diện bằng những hạ tầng cần thiết, bao gồm các công trình liên phương thức trong một khoảng thời gian dài.

(3) Định hướng Phát triển Đô thị Khu vực ga

Tình hình phát triển đô thị tại các khu vực nhà ga trên Tuyến ĐSĐT số 1 được thể hiện ở bảng dưới đây. Mặc dù phần lớn các dự án phát triển đô thị tại khu vực nhà ga không triển khai ngay (Giai đoạn 1), nhưng tại nhiều khu vực nhà ga, bao gồm một số nơi phía tây ga Phước Long, phía đông nam các Ga Khu CNC và Suối Tiên, các khu vực quanh bến xe Suối Tiên, các dự án phát triển đô thị dự kiến sẽ được triển khai trong tương lai gần (Giai đoạn 2). Tại các khu vực nhà ga còn lại, các dự án phát triển đô thị quy mô lớn sẽ được triển khai trong giai đoạn dài hạn (Giai đoạn 3).

Bảng 4.4.5 - Tình hình phát triển đô thị tại các khu vực nhà ga

STT	Tên ga	Tình hình phát triển đô thị tại khu vực ga		
		GĐ 1	GĐ 2	GĐ 3
1	Bến Thành	-	-	-
2	Nhà hát Thành phố	-	-	-
3	Ba Son	-	-	Tái phát triển khu vực nhà máy đóng tàu
4	CV Văn Thánh	-	-	Tái phát triển khu vực gần nhà ga
5	Tân Cảng	-	-	Tái phát triển khu vực nâng container
6	Thảo Điền	-	-	-
7	An Phú	-	-	Phát triển khu vực phía bắc
8	Rạch Chiếc	-	-	Phát triển khu vực thể thao
9	Phước Long	-	Dự án Phát triển đô thị của chủ đầu tư trong nước có đường vào	-
10	Bình Thái	-	-	-
11	Thủ Đức	-	-	Di dời UBND quận
12	CV Công nghệ cao	-	Phát triển khu vực gần nhà ga , dự án của chủ đầu tư Singapore	-
13	Suối Tiên	-	Tái phát triển khu vực mở rộng Suối Tiên	-
14	Ga đầu mối Suối Tiên	-	PPP-FS	-

Nguồn: Đoàn nghiên cứu

Tại các khu vực gần nhà ga có các dự án phát triển đô thị đã có quy hoạch hoặc dự kiến thì các công trình liên phương thức phải được gắn kết với phát triển đô thị theo quy hoạch và trên cơ sở phối hợp triển khai. Cụ thể, trước Giai đoạn 2, cần gắn kết với dự án phát triển đường sắt để thúc đẩy phát triển đô thị với mô hình TOD.

5 DỰ BÁO NHU CẦU GIAO THÔNG

5.1 Phương pháp luận về Dự báo nhu cầu giao thông

Sẽ thực hiện dự báo nhu cầu bằng mô hình dự báo với Phương pháp 4 bước như đã áp dụng trong Nghiên cứu HOUTRANS trước đây. Các bước này bao gồm: (1) Mô hình phát sinh và thu hút chuyển đi – để ước tính số lượng chuyển đi phát sinh và thu hút được của từng phân vùng giao thông; (2) Mô hình phân bổ chuyển đi – để ước tính số lượng chuyển đi giữa các vùng giao thông; (3) Mô hình phân chia phương thức – để ước tính số lượng chuyển đi áp dụng các mô hình giao thông khác nhau; và (4) Mô hình phân bổ giao thông – để ước tính số lượng chuyển đi trên các mạng lưới giao thông khác nhau bằng các mô hình giao thông khác nhau. Nhu cầu giao thông của Dự án tuyến 1 TP. HCM được dựa báo dựa theo mô hình HOUTRANS cho hai năm mục tiêu là 2020 và 2040. Nhu cầu giao thông trong nghiên cứu này cũng sẽ dự báo cho hai năm mục tiêu là 2020 và 2040. Việc xây dựng và áp dụng mô hình sẽ xem xét các vấn đề sau:

Xác định phân vùng dọc Tuyến ĐSĐT số 1: Các phân vùng sẽ được chia thành phường/xã để dự báo nhu cầu giao thông tới/ từ khu vực này, phục vụ quy hoạch xe buýt trung chuyển, dựa trên việc xác định khu vực phục vụ của ga (xem Hình 5.2.1).

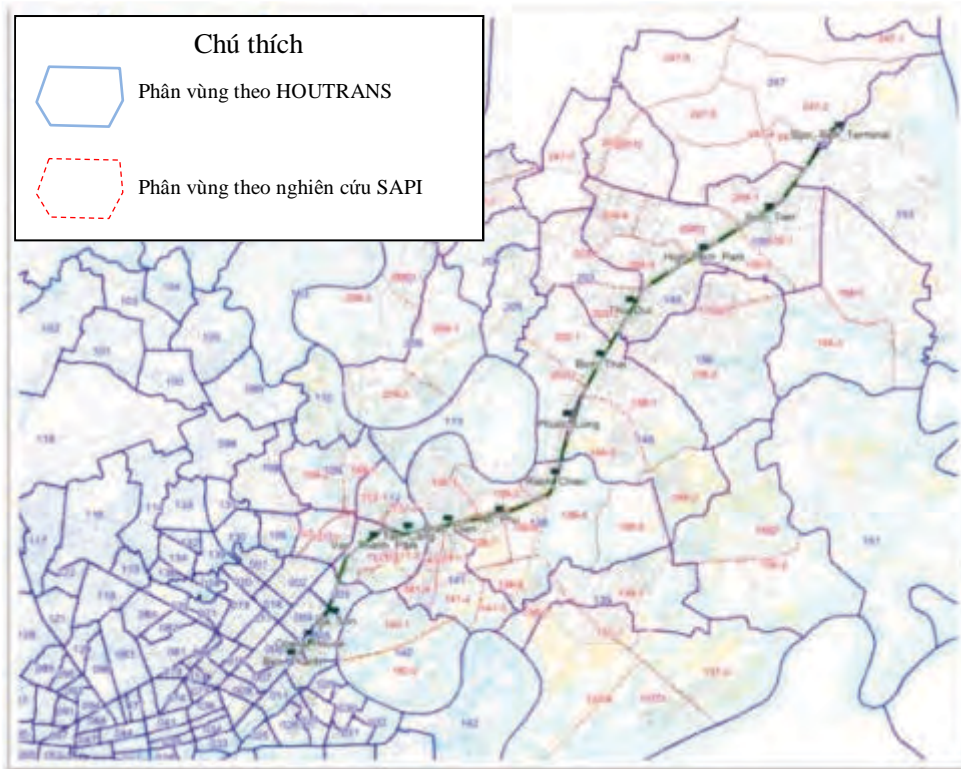
Số liệu mạng lưới đường bộ và mạng lưới tuyến xe buýt: sẽ thiết lập dữ liệu mạng lưới đường bộ và mạng lưới tuyến xe buýt trên cơ sở cân nhắc hiện trạng và quy hoạch hiện tại. Các tuyến đường để phân luồng giao thông được trình bày trong Hình 5.2.3.

Phát sinh/thu hút chuyển đi: Lượng người sinh sống và làm việc trong từng phân vùng sẽ được xác lập căn cứ vào các dự án/ quy hoạch phát triển đô thị trên hành lang Tuyến ĐSĐT số 1 (tham khảo “5.3 Khung Kinh tế - Xã hội để Dự báo Nhu cầu giao thông”). Lượng xe phát sinh và thu hút sẽ được tính bằng mô hình đã sử dụng trong HOUTRANS.

Phân chia phương thức: Mô hình phân chia phương thức của HOUTRANS sẽ được áp dụng để ước tính lưu lượng giao thông của Tuyến ĐSĐT số 1. Tổng số lượng chuyển đi của từng phương thức đã được điều chỉnh theo tỷ phần phương thức thực tế của lượng hành khách theo kết quả khảo sát giao thông. Ngoài ra, mô hình khác về các chuyến đến và đi tại các ga của tuyến ĐSĐT số 1 sẽ được thực hiện dựa trên Khảo sát giao thông đã được trình bày trong phần “Hình 5.1.3 – Lựa chọn phương thức tiếp cận dựa theo cự ly tiếp cận với nhà ga”

Phân bổ giao thông: Nhu cầu về xe con, xe máy, Tuyến ĐSĐT số 1 và xe buýt sẽ được tính toán cụ thể. Cả lượng hành khách sử dụng xe buýt làm phương thức chính hay làm phương thức tiếp cận với Tuyến ĐSĐT số 1 cũng đều được tính cụ thể. Tỷ phần phương thức của xe buýt sẽ phụ thuộc vào mạng lưới các tuyến xe buýt tương lai cạnh tranh với Tuyến ĐSĐT số 1 và các công trình liên phương thức tại từng ga. Do đó, sẽ xác định một số phương án về mạng lưới tuyến xe buýt trên cơ sở cân nhắc các mô hình điều chỉnh lại các tuyến cạnh tranh này, đồng thời sẽ có tính toán phân chia phương thức bằng cách áp dụng từng mô hình mạng lưới tuyến xe buýt được điều chỉnh.

Hiệu chỉnh chuẩn theo hiện tại: Việc hiệu chỉnh chuẩn theo hiện tại về dự báo nhu cầu giao thông đã được thực hiện để điều chỉnh ma trận OD dựa trên việc so sánh kết quả phân bổ giao thông năm 2013 và việc di chuyển của hành khách theo kết quả khảo sát giao thông.



Hình 5.1.1 - Xác định phân vùng giao thông



Hình 5.1.2 - Mạng lưới đường trong tương lai để Phân luồng giao thông

5.2 Khung kinh tế - xã hội Dự báo Nhu cầu giao thông

1) Dân số đánh giá theo xu thế và theo quy hoạch

Dân số thực tế tại Quận 2, Quận 9 và Quận Thủ Đức, TP. HCM và Huyện Dĩ An, tỉnh Bình Dương: Khu vực nghiên cứu ở Phía đông Sông Sài Gòn thuộc Quận 2, Quận 9 và Quận Thủ Đức, TP. HCM và Huyện Dĩ An Tỉnh Bình Dương. Dân số của 4 quận huyện này trong năm 2007 và năm 2013 được trình bày trong Bảng 5.2.1. Có thể thấy rằng bốn quận huyện này có tốc độ tăng trưởng dân số khá cao trong khoảng thời gian từ 2007 đến 2013 khi so sánh với mức độ tăng dân số bình quân hàng năm tại TP. HCM là 2,5%.

Bảng 5.2.1 - Dân số thực tế tại Quận 2, Quận 9 và Quận Thủ Đức

	Quận 2	Quận 9	Quận Thủ Đức	Huyện Dĩ An
2007	133.257	221.314	368.032	233.907
2013	177.913	309.386	533.389	375.239
Tỷ lệ tăng dân số hàng năm	4,9%	5,7%	6,4%	8,2%

So sánh dân số ước tính dựa theo xu hướng và dân số theo quy hoạch: Dân số ước tính theo xu hướng dựa theo dân số thực tế đã trình bày trong phần trên so sánh với dân số quy hoạch trong Quy hoạch tổng thể của TP. HCM và Quy hoạch tổng thể của từng quận. Theo Bảng 5.2.2 dưới đây, trong khi dân số Quận 9 không có sự khác biệt nhiều giữa dân số ước tính theo xu hướng và dân số ước tính theo quy hoạch thì dân số ước tính của quận 2 đến năm 2020 thấp hơn đáng kể so với dân số theo quy hoạch. Dân số theo quy hoạch của Quận 2 tính đến năm 2020 đã được dự báo quá cao. Ngược lại, dân số ước tính của Quận Thủ Đức và Huyện Dĩ An tính đến năm 2015 và 2020 lại cao hơn dân số quy hoạch.

Bảng 5.2.2 - So sánh Dân số ước tính theo xu hướng với dân số theo quy hoạch

	Quận 2	Quận 9	Quận Thủ Đức	Huyện Dĩ An
Quy hoạch đến 2015 ¹⁾	220.000	310.000	470.000	290.000
Dự báo đến 2015 ²⁾	195.906	345.938	603.620	417.072
Quy hoạch đến 2020 ¹⁾	650.000	500.000	550.000	335.000
Ước tính đến 2020 ²⁾	209.637	536.339	574.049	406.743

- 1) Dân số theo quy hoạch đến năm 2015 dựa theo Quy hoạch tổng thể của TP. HCM và Huyện Dĩ An và dân số theo quy hoạch theo Quy hoạch tổng thể của Quận 2, Quận 9, Quận Thủ Đức và Huyện Dĩ An.
- 2) Dân số ước tính bằng cách nhân nhân số thực tế năm 2013 với tỷ lệ tăng hàng năm từ năm 2007 đến năm 2013 theo mục 1. nêu trên.

Nguồn: Đoàn nghiên cứu

2) Phân bố dân số ước tính đến năm 2020 và 2040

Trong nghiên cứu này, phân bố dân số cho năm 2020 và năm 2040 được ước tính như sau:

Quận 9: Do dân số quận 9 không có sự khác biệt nhiều giữa số liệu ước tính và số liệu quy hoạch nên dân số tính đến năm 2020 được phân bổ như trong Quy hoạch tổng thể của Quận 9, trừ khu 1 và khu 2 vì dân số đã vượt dân số quy hoạch cho năm 2020. Đối với Khu 1 và 2, dân số hiện tại (2013) sẽ được sử dụng cho dân số tính đến năm 2020, ngay cả khi dân số ở khu vực này có thể sẽ giảm do việc phát triển phi dân cư để phát triển Khu công nghệ cao vào năm 2040, việc tái định cư sẽ chưa thể hoàn thành vào năm 2020. Dân số quy hoạch tăng tại Khu 1 và Khu 2 đến năm 2020 sẽ bù cho dân số quy hoạch giảm tại các khu khác theo tỷ lệ được tính trong Quy hoạch tổng thể của Quận. Đến năm 2040, dân số được phân bổ như đã được xác định trong Quy hoạch tổng thể của Quận 9.

Quận Thủ Đức: Tất cả các khu ngoại trừ Khu 2 tại vị trí nhà máy xi măng và bãi container đều vượt dân số quy hoạch trong Quy hoạch tổng thể của Quận Thủ Đức. Tính đến năm 2020, vì dân số của Quận dự kiến sẽ không giảm trong tương lai gần nên dân số của Khu 2 như đã được nêu trong Quy hoạch tổng thể và dân số của các khu khác sẽ được tính theo năm 2013. Trong tương lai xa, nếu như mục đích sử dụng đất vẫn là đất ở, thì có thể ước tính rằng xu thế dân số sẽ không giảm. Vì thế dân số khu 2 tính đến năm 2040 sẽ được áp dụng theo số liệu trong Quy hoạch tổng thể và dân số của các khu khác tính đến năm 2040 sẽ được giữ nguyên theo năm 2013. Đối với cả hai năm 2020 và 2040, mức dân số dư ước tính sẽ giảm tính trên tổng dân số trong Quy hoạch tổng thể của TP. HCM theo tỷ lệ được đưa ra trong Quy hoạch tổng thể này để đảm bảo mức cân bằng dân số của toàn bộ thành phố.



Hình 5.2.1 - 6 khu của quận 9



Hình 5.2.2 - 5 khu của Quận Thủ Đức

Quận 2: Vì dân số tính đến năm 2020 tại tất cả các khu của Quận 2 rõ ràng đều được dự báo cao hơn nên dân số năm 2020 được thu thập cho từng khu theo cách thức để xu thế dân số ước tính sẽ tiếp tục được áp dụng đến năm 2020. Dân số giảm được bù bởi dân số quy hoạch tăng tại các quận khác theo Quy hoạch tổng thể của TP. HCM với tỷ lệ được đưa ra trong Quy hoạch tổng thể này. Nếu xu thế dân số ước tính này vẫn tiếp diễn thì có thể thấy rằng dân số sẽ đạt đến gần bằng dân số theo quy hoạch năm 2040. Vì thế, dân số theo quy hoạch đến năm 2040 được sử dụng theo Quy hoạch tổng thể của Quận 2 dựa vào các chính sách của thành phố.



Hình 5.2.3 - 8 khu của Quận 2

Huyện Dĩ An: Huyện Dĩ An bao gồm hai khu vực, (1) Khu đại học quốc gia và (2) khu vực còn lại. Khu vực (1) cho thấy tỷ lệ tăng tương ứng với tỷ lệ trong quy hoạch nhưng khu vực (2) cho thấy tỷ lệ tăng cao hơn nhiều so với quy hoạch. Do dân số của Khu vực (2) ước tính sẽ không giảm trong tương lai gần nên dân số hiện tại (2013) sẽ được sử dụng làm số liệu dân số của năm 2020. Đối với năm 2040, vì dân số quận nêu trên được sử dụng cho năm 2020 gần giống với dân số quy hoạch cho năm 2040 nên dân số đến năm 2020 cũng sẽ được sử dụng làm số liệu dân số của năm 2040.

Bảng 5.2.3 - Dân số áp dụng cho năm 2020 và năm 2040

	Quận 2	Quận 9	Quận Thủ Đức	Huyện Dĩ An
2020	Xu thế dân số ước tính được áp dụng cho tất cả các khu	Dân số hiện tại (2013) được sử dụng cho Khu 1 và Khu 2, còn dân số theo quy hoạch được sử dụng cho tất cả các khu khác.	Dân số theo quy hoạch chỉ được áp dụng cho Khu 2, còn dân số hiện tại (2013) được áp dụng cho các khu khác	Dân số theo quy hoạch được sử dụng cho khu (1) còn dân số hiện tại (2013) sẽ được sử dụng cho khu (2).
2040	Dân số theo quy hoạch đến năm 2020 được sử dụng cho tất cả các khu	Dân số theo quy hoạch được sử dụng cho tất cả các khu	Dân số theo quy hoạch chỉ được áp dụng cho Khu 2, còn dân số hiện tại (2013) được áp dụng cho các khu khác	Dân số theo quy hoạch được sử dụng cho khu (1) còn dân số hiện tại (2013) sẽ được sử dụng cho khu (2).
Lưu ý	Mức độ giảm dân số quy hoạch của tất cả các khu đến năm 2020 sẽ được bù bằng lượng dân số quy hoạch tăng ở các quận khác trong Quy hoạch tổng thể của TP. HCM theo tỷ lệ	Mức độ tăng của dân số theo quy hoạch của Khu 1 và Khu 2 đến năm 2020 được bù bằng lượng giảm của dân số quy hoạch tại các khu khác theo tỷ lệ được đưa ra trong Quy hoạch tổng	Ngoại trừ Khu 2, mức độ tăng dân số quy hoạch của tất cả các khu đến năm 2020 và năm 2040 sẽ được bù bằng lượng dân số quy hoạch giảm ở các quận khác trong Quy hoạch tổng thể của	

	được đưa ra trong Quy hoạch tổng thể này.	thể của Quận.	TP. HCM theo tỷ lệ được đưa ra trong Quy hoạch tổng thể này.	
--	---	---------------	--	--

Nguồn: Đoàn nghiên cứu

Dân số được trình bày tại Bảng 5.2.4 được sử dụng làm khung kinh tế - xã hội để dự báo nhu cầu. Trong trường hợp ước tính theo xu thế, dân số Quận 2, TP. HCM thấp hơn so với Quy hoạch tổng thể. Mặt khác, dân số của Quận 9, Quận Thủ Đức (TP. HCM) và Huyện Dĩ An (tỉnh Bình Dương) cao hơn Quy hoạch tổng thể.

Bảng 5.2.4 - Khung kinh tế - xã hội đến năm 2020 và năm 2040

Dân số	Quận 2/ TP. HCM	Quận 9/ TP. HCM	Quận Thủ Đức, TP. HCM	Huyện Dĩ An, tỉnh Bình Dương
Ước tính theo xu hướng đến năm 2013	177.913	309.386	533.389	375.239
Ước tính theo xu hướng đến năm 2020	209.637	536.339	574.049	406.743
Quy hoạch tổng thể năm 2040	650.000	507.500	550.000	335.000
Ước tính đến năm 2040	650.000	536.339	574.049	512.800

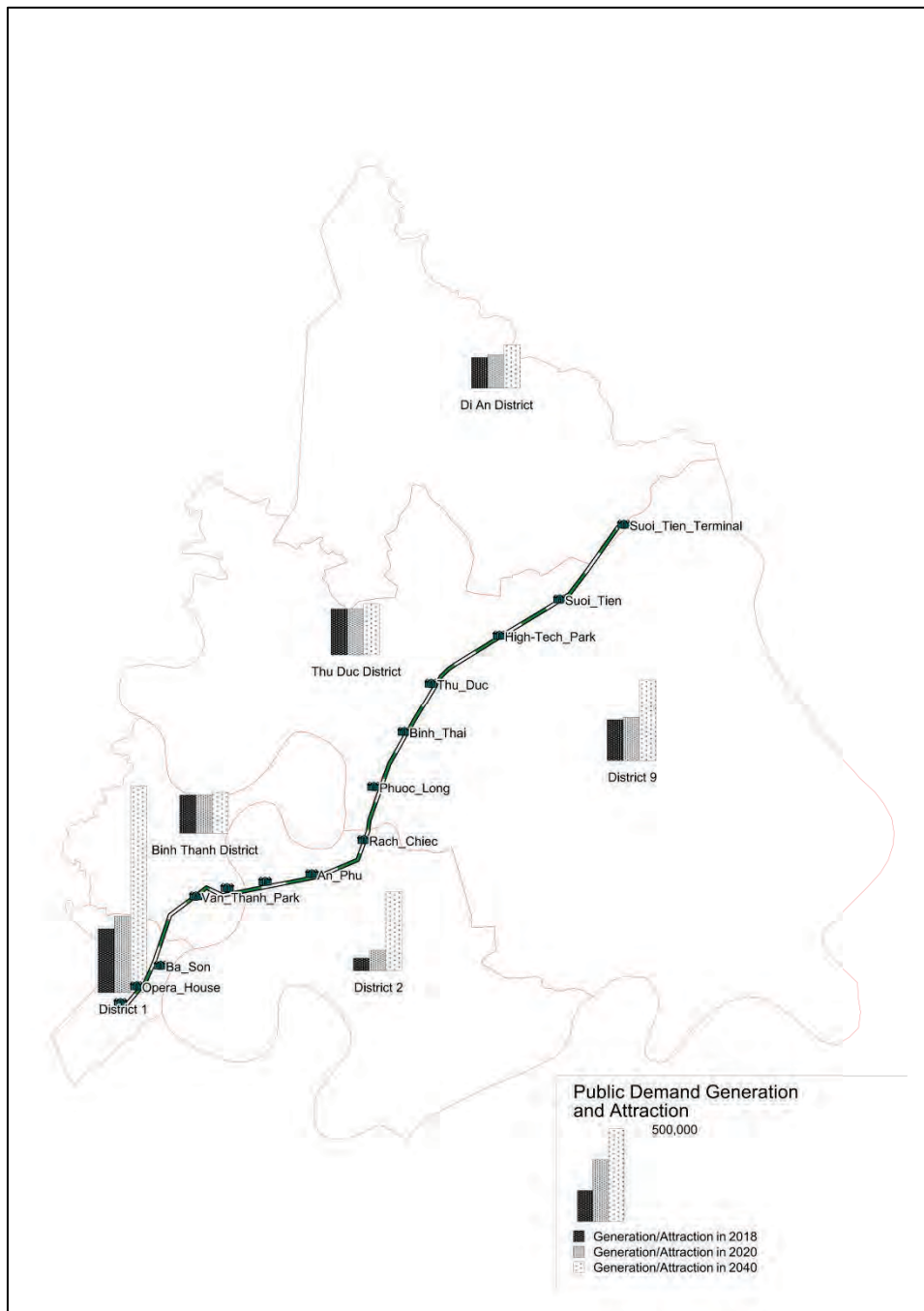
Ghi chnh đoạn 9 và Quận Thủ Đức hiện đã là các khu vực dân cư đô thị, vì thế để phục vụ công tác dự báo nhu cầu giao thông, dân số ước tính cho năm 2020 và 2040 gần như không có thay đổi nhiều.

Nguồn: Đoàn nghiên cứu

5.3 Kết quả dự báo nhu cầu giao thông

1) Phát sinh/thu hút chuyển đi bằng Phương thức vận tải công cộng dọc theo Tuyến ĐSĐT số 1

Phát sinh và thu hút chuyển đi bằng Phương thức vận tải công cộng được trình bày tại Hình 5.4.1. Do mức độ tăng trưởng kinh tế cao tại Quận 1, Quận 2 và Quận 9 của TP. HCM nên mức độ gia tăng chuyển đi cũng cao hơn trong giai đoạn từ 2020 đến 2040. Mặt khác, mức độ gia tăng chuyển đi tại Quận Bình Thạnh, Quận Thủ Đức, TP. HCM và Huyện Dĩ An tỉnh Bình Dương ở phía bắc của Tuyến ĐSĐT thấp hơn ở khu vực phía Nam.



Hình 5.3.1 - So sánh Nhu cầu giao thông của Tuyến ĐSĐT số 1

2) Mô hình phân bổ chuyến đi và tỷ phần phương thức dọc Tuyến 1 TP. HCM

Mô hình phân bổ chuyến đi trong nghiên cứu này cũng tương tự như mô hình được sử dụng trong HOUTRANS. Tỷ phần phương thức trong nghiên cứu này được điều chỉnh theo tỷ phần phương thức thực tế từ lượng hành khách theo kết quả khảo sát giao thông

được trình bày tại Bảng 5.3.1. Tỷ phần phương thức của VTKHCC năm 2018, 2020 và 2040 được ước tính tương ứng là 17,8%, 17,7% và 16,9%.

Bảng 5.3.1 - Tỷ phần phương thức trong nghiên cứu SAPI

Năm	Xe máy	Xe con*	VTKHCC	Tổng
2018	74,6%	7,6%	17,8%	100,0%
2020	71,8%	10,5%	17,7%	100%
2040	55,4%	27,7%	16,9%	100%

* Chỉ tính phương tiện của hành khách
 Nguồn: Đoàn nghiên cứu

3) Kết quả dự báo nhu cầu giao thông

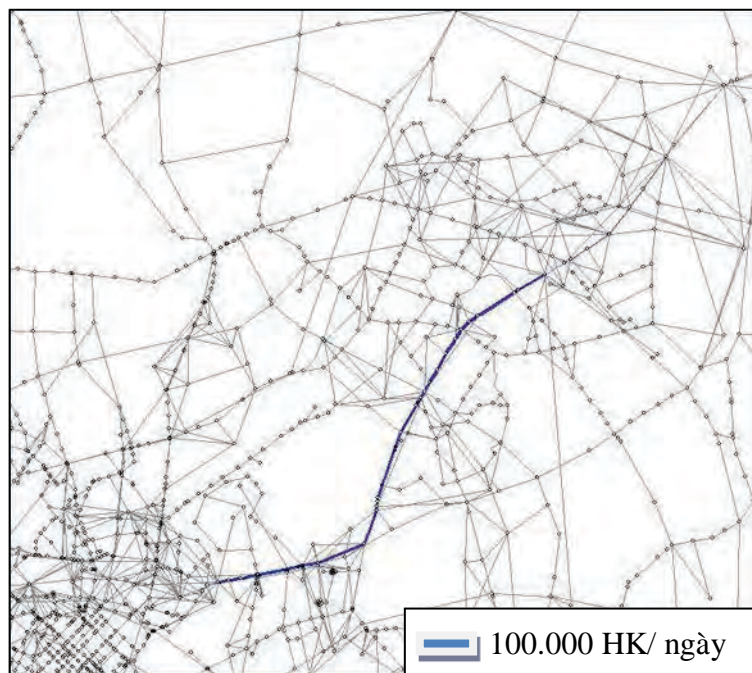
Bảng 5.3.2 trình bày tóm tắt về dự báo nhu cầu giao thông của Tuyến ĐSĐT số 1. Nhu cầu của Tuyến ĐSĐT số 1 vào năm 2040 sẽ cao gấp 2,13 lần so với năm 2020.

Bảng 5.3.2 - Dự báo nhu cầu từng ga trên Tuyến ĐSĐT số 1

	Ga	2018 (khách/ ngày)	2020 (khách/ ngày)	2040 (khách/ ngày)
1	Bến Thành	-	90.000	178.000
2	Nhà hát lớn	-	26.000	96.000
3	Ba Son	-	15.000	44.000
4	Văn Thánh	-	7.000	15.000
5	Tân Cảng	32.000	22.000	39.000
6	Thảo Điền	3.000	15.000	51.000
7	An Phú	5.000	4.000	8.000
8	Rạch Chiếc	12.000	19.000	51.000
9	Phước Long	6.000	15.000	32.000
10	Bình Thái	7.000	19.000	37.000
11	Thủ Đức	10.000	22.000	33.000
12	Khu CNC	7.000	12.000	13.000
13	Suối Tiên	6.000	10.000	11.000
14	Ga đầu mối Suối Tiên	14.000	27.000	41.000
	Tổng	102.000	303.000	649.000

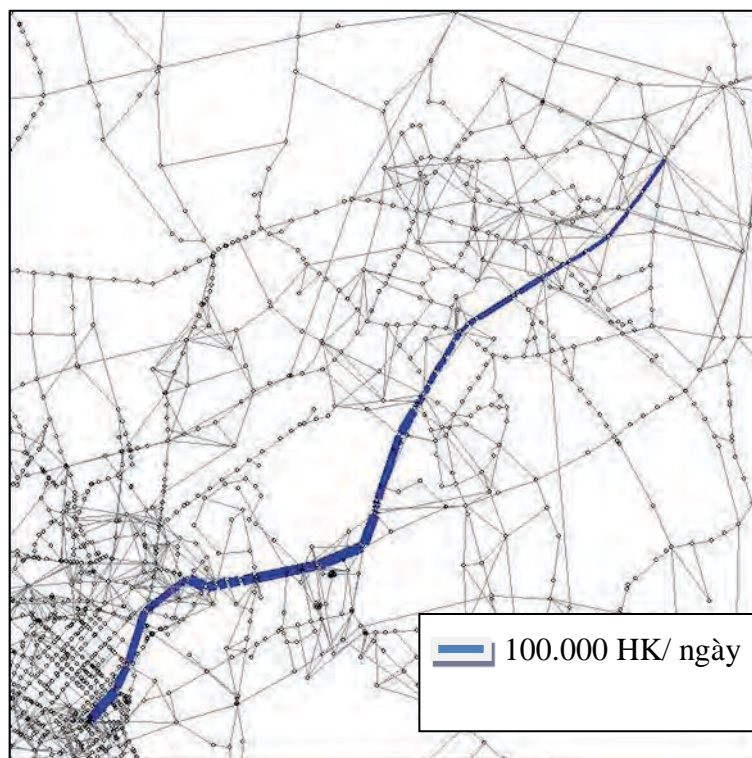
Nguồn: Đoàn nghiên cứu

Kết quả dự báo nhu cầu năm 2020 và năm 2040 được trình bày tại Hình 5.3.2 và Hình 5.3.3 và Hình 5.3.4.



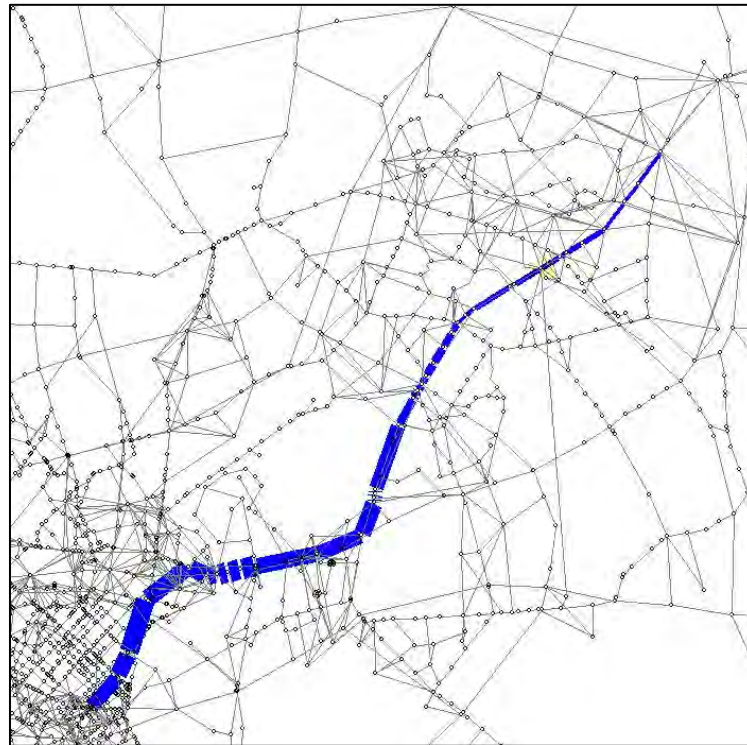
Nguồn: Đoàn nghiên cứu

Hình 5.3.2 - Nhu cầu của Tuyến ĐSĐT số 1 TP. HCM năm 2018



Nguồn: Đoàn nghiên cứu

Hình 5.3.3 - Nhu cầu của Tuyến ĐSĐT số 1 TP. HCM năm 2020

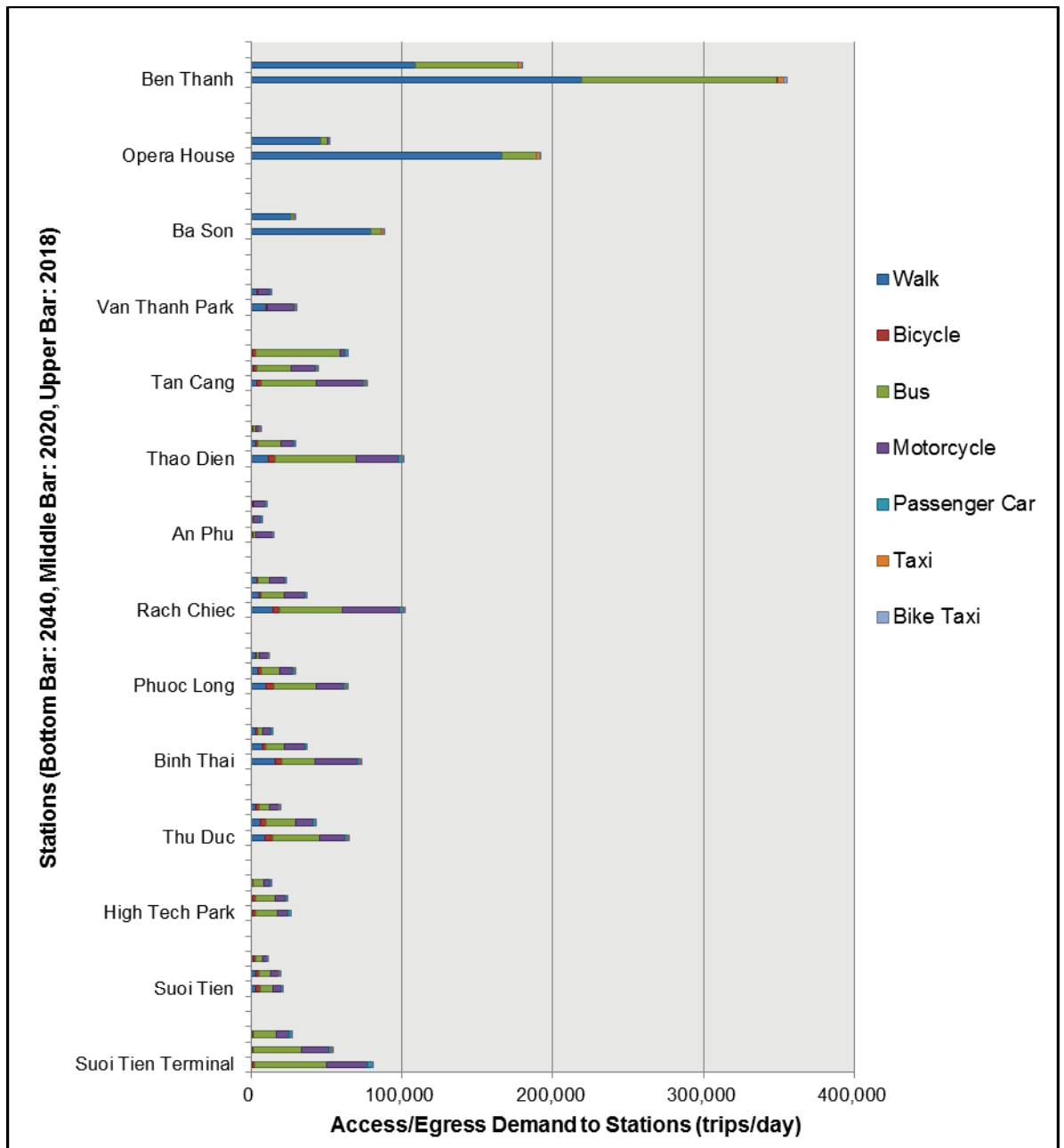


Nguồn: Đoàn nghiên cứu

Hình 5.3.4 - Nhu cầu của Tuyến ĐSĐT số 1 TP. HCM năm 2040

4) Các chuyến đi đến ga/ từ ga đến điểm đích của Tuyến ĐSĐT số 1

Các chuyến đi đến ga/ từ ga đến điểm đích của Tuyến ĐSĐT số 1 theo từng phương thức được trình bày tại Hình 5.3.5 và Bảng 5.3.3. Tại 3 ga ở Khu vực trung tâm thành phố, Ga Bến Thành, Nhà hát lớn và Ba Son, tỷ phần của phương thức đi bộ trong các chuyến đi đến ga/ từ ga đến điểm đích cao hơn các nhà ga khác. Ngoài ra tỷ phần của xe máy và xe buýt gom khách trong các chuyến đi đến ga/ từ ga đến điểm đích ở khu vực ngoại thành, ví dụ như Quận 2, Quận 9 và Quận Thủ Đức có thể cao hơn. Vì thế, việc phát triển các công trình liên phương thức như bãi xe máy, không gian cho xe buýt và các phương tiện cá nhân ở phía trước ga có một vai trò quan trọng trong việc khuyến khích hàng khách sử dụng Tuyến ĐSĐT.



Nguồn: Đoàn nghiên cứu

Hình 5.3.5 - Các chuyến đi đến ga/ từ ga đến điểm đích của Tuyến ĐSDT số 1

Bảng 5.3.3 - Các chuyến đi đến ga/ từ ga đến điểm đích

Ga	Năm	Đi bộ	Xe đạp	Xe buýt	Xe máy	Xe hơi	Taxi	Xe ôm
Ga đầu mũi Suối Tiền	2018	4%	2%	56%	32%	4%	1%	1%
	2020	2%	2%	58%	33%	4%	1%	1%
	2040	1%	2%	59%	33%	4%	1%	1%
Suối Tiên	2018	15%	13%	41%	26%	3%	1%	1%
	2020	17%	13%	39%	26%	3%	1%	1%
	2040	16%	13%	40%	26%	3%	1%	1%
Khu CNC	2018	5%	9%	55%	26%	3%	2%	1%
	2020	5%	9%	55%	27%	3%	1%	1%
	2040	5%	9%	55%	27%	3%	1%	1%
Thủ Đức	2018	19%	8%	37%	32%	3%	1%	1%
	2020	15%	8%	46%	26%	3%	1%	1%
	2040	14%	8%	48%	25%	3%	1%	1%
Bình Thái	2018	26%	6%	22%	41%	2%	2%	1%
	2020	21%	6%	34%	36%	2%	1%	1%
	2040	22%	6%	30%	38%	2%	1%	1%
Phước Long	2018	27%	8%	12%	48%	3%	2%	1%
	2020	17%	8%	42%	29%	3%	1%	1%
	2040	15%	8%	45%	28%	3%	1%	1%
Rạch Chiếc	2018	17%	4%	33%	42%	2%	1%	1%
	2020	15%	4%	39%	38%	2%	1%	1%
	2040	15%	4%	40%	37%	2%	1%	1%
An Phú	2018	9%	5%	6%	75%	3%	2%	1%
	2020	9%	5%	8%	72%	3%	1%	1%
	2040	9%	5%	9%	73%	3%	1%	1%
Thảo Điền	2018	20%	5%	26%	46%	2%	2%	1%
	2020	11%	5%	53%	28%	2%	1%	1%
	2040	11%	5%	53%	28%	2%	1%	1%
Tân Cảng	2018	1%	5%	86%	6%	2%	0%	1%
	2020	5%	5%	51%	37%	2%	1%	1%
	2040	5%	5%	47%	41%	2%	1%	1%
CV Văn Thánh*	2018							
	2020	32%	3%	0%	60%	3%	2%	1%
	2040	32%	3%	0%	59%	3%	2%	1%
Ba Son*	2018							
	2020	91%	0%	6%	2%	0%	1%	1%
	2040	90%	0%	8%	0%	0%	1%	1%
Nhà hát lớn*	2018							
	2020	89%	0%	9%	1%	0%	1%	1%
	2040	87%	0%	12%	0%	0%	1%	1%
Bến Thành*	2018							
	2020	61%	0%	38%	0%	0%	1%	1%
	2040	62%	0%	36%	0%	0%	1%	1%

Ghi chú: *Ga Bến Thành, Nhà Hát Lớn, Ba Son và CV Văn Thánh chưa được khánh thành vào năm 2018

Nguồn: Đoàn nghiên cứu

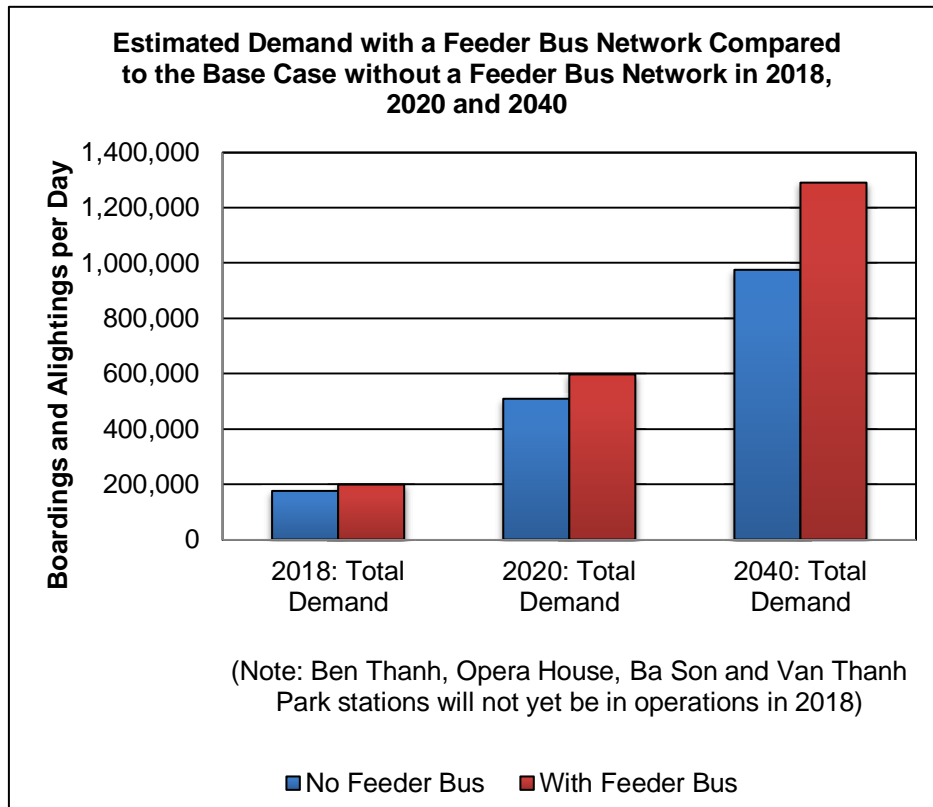
5) Dự báo nhu cầu Tuyến ĐSĐT số 1 TP. HCM khi có Mạng lưới xe buýt gom khách

Để đảm bảo lượng khách cho Tuyến ĐSĐT số 1 TP. HCM cần có một biện pháp tiếp cận đa phương thức tích hợp, đặc biệt là việc đảm bảo khả năng tiếp cận với nhà ga. Vì thế, nhu cầu của từng ga trên Tuyến ĐSĐT số 1 TP. HCM cũng được ước tính khi có bổ sung mạng lưới xe buýt gom khách tiếp cận với nhà ga. Các kết quả về ước tính nhu của tất cả các ga được thực hiện cho hai trường hợp có và không có xe buýt gom khách được trình bày tại Hình 5.3.6

Có thể thấy rằng khi đoạn trên cao của tuyến bắt đầu đi vào hoạt động vào năm 2018, sự khác biệt giữa tổng nhu cầu ước tính tại các nhà ga khi so sánh hai trường hợp có và không có mạng lưới xe buýt gom khách không nhiều.

Tuy nhiên, khi toàn tuyến đi vào hoạt động vào năm 2020, tổng nhu cầu ước tính khi có mạng lưới xe buýt gom khách lớn hơn khi không có mạng lưới xe buýt gom khách khoảng 100.000 hành khách.

Tính đến năm 2040, có thể thấy rằng việc bổ sung mạng lưới xe buýt gom khách có tác động đáng kể đến tổng nhu cầu tại các ga trên Tuyến ĐSĐT số 1. Có thể thấy rằng vào năm 2040 nhu cầu tại các ga trên tuyến sẽ cao hơn khoảng 300.000 khi so sánh với trường hợp không có mạng lưới xe buýt gom khách.



Nguồn: Đoàn nghiên cứu

Hình 5.3.6 – Tổng nhu cầu của các Ga trên Tuyến ĐSĐT số 1 TP. HCM khi có và không có Mạng lưới xe buýt gom khách

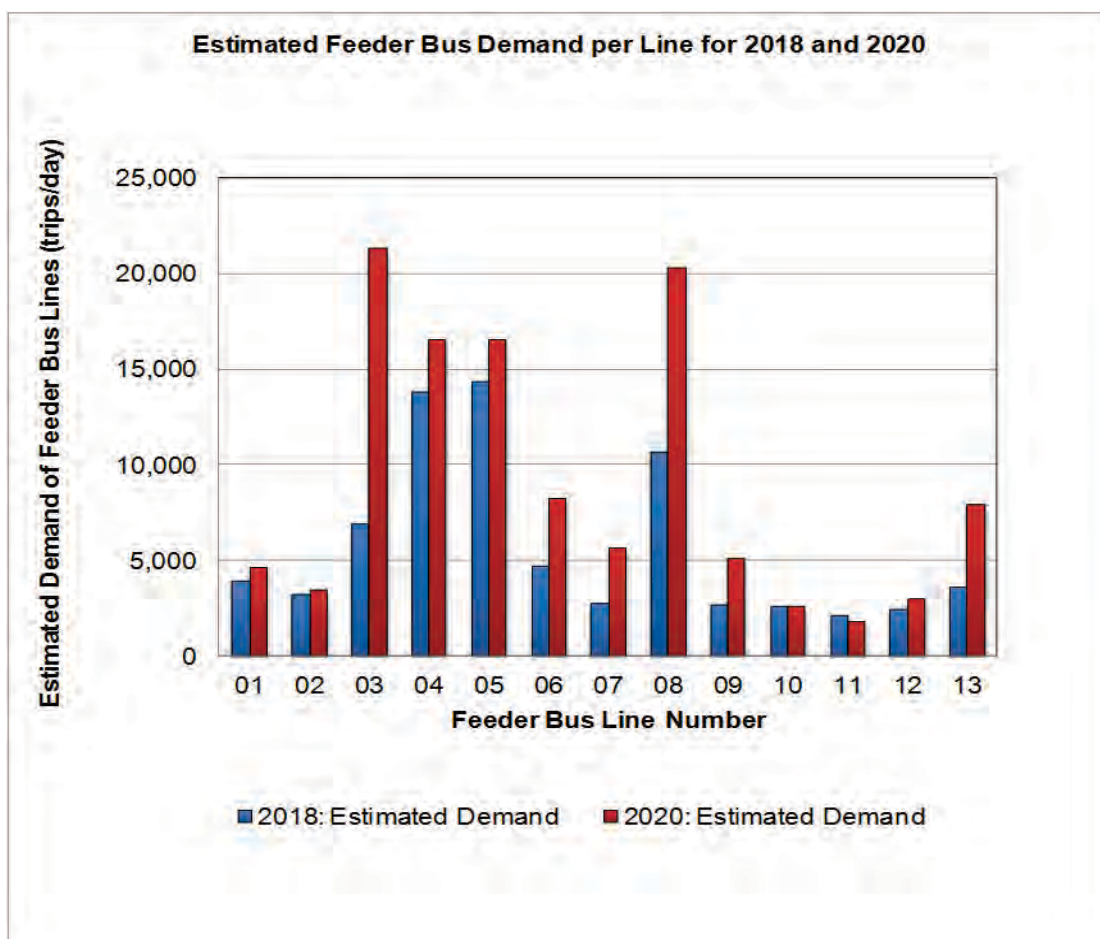
6) Nhu cầu ước tính của Các tuyến xe buýt gom khách

Các tuyến xe buýt gom khách của Tuyến ĐSĐT số 1 TP. HCM được trình bày tại Hình 5.3.7 và ước tính nhu cầu xe buýt gom khách cho từng tuyến được trình bày tại Hình 5.3.8.



Nguồn: Đoàn nghiên cứu

Hình 5.3.7 – Các tuyến xe buýt gom khách cho Tuyến ĐSĐT số 1 TP. HCM



Nguồn: Đoàn nghiên cứu

Hình 5.3.8 – Nhu cầu ước tính của xe buýt gom khách cho Tuyến ĐSĐT vào các năm 2018, 2020 và 2040

Vào năm 2018 khi đoạn trên cao của Tuyến ĐSĐT số 1 đi vào hoạt động, nhu cầu ước tính cho các tuyến xe buýt gom khách thay đổi từ mức thấp khoảng 2.000 chuyến/ ngày lên mức cao khoảng 14.000 chuyến/ ngày. Cụ thể có thể thấy rằng tuyến xe buýt gom khách số 05 có nhu cầu cao nhất vào năm 2018. Nhu cầu của các tuyến xe buýt gom khách thấp có thể do các nhà ga ở khu vực trung tâm thành phố chưa đi vào hoạt động vào năm 2018.

Khi toàn tuyến Tuyến ĐSĐT số 1 TP. HCM đi vào hoạt động vào năm 2020, nhu cầu của các tuyến xe buýt gom khách 03, 06, 07, 08 và 13 ước tính sẽ tăng mạnh còn nhu cầu ước tính của các tuyến xe buýt gom khách 01, 02, 10 và 12 cũng tăng ít so với năm 2018.

Việc gia tăng nhu cầu này có thể được giải thích dựa vào khung kinh tế xã hội được áp dụng trong việc ước tính nhu cầu (Tham khảo Phần 5.2 – Khung Kinh tế xã hội Dự báo nhu cầu giao thông để biết thêm chi tiết).

Các tuyến xe buýt gom khách số 03 phục vụ ở Khu vực Quận 2 và dân số sử dụng trong dự báo nhu cầu giao thông được giả định là sẽ tăng từ 177.913 năm 2013 lên 209.637 vào năm 2020, tăng 18%. Các tuyến xe buýt gom khách 06, 07 và 08 phục vụ ở khu vực đô thị của Quận Thủ Đức, vì thế sẽ làm gia tăng nhu cầu sử dụng xe buýt gom khách theo như dự báo ước tính dân số cho năm 2020. Nhu cầu của tuyến xe buýt gom khách 13 cũng tăng khi so sánh với năm 2018 vì một phần của Huyện Dĩ An ở gần khu vực Quận 9 và Quận Thủ Đức đã được đô thị hoá trong khi khu vực phía đông của quận vẫn chưa được đô thị hoá và phát triển, do đó ước tính dân số sẽ tăng từ 375.239 năm 2013 lên 406.743, tăng khoảng 8%.

6 KẾT LUẬN, KIẾN NGHỊ VÀ CÔNG VIỆC TIẾP THEO

6.1 Kết luận và Kiến nghị

Để tối ưu hóa lợi ích dự án của Tuyến ĐSĐT số 1 TP. HCM, Đoàn nghiên cứu đã đề xuất các nội dung sau: (i) quy hoạch ý tưởng phát triển công trình liên phương thức cho 10 nhà ga và thiết kế cơ sở, (ii) 13 tuyến xe buýt gom khách và kế hoạch hoạt động, và (iii) quy hoạch ý tưởng phát triển theo định hướng giao thông (TOD) tại 6 nhà ga. Việc phát triển các công trình dự kiến sẽ tạo ra: (i) dịch vụ trung chuyển tiện nghi, thoải mái và thuận tiện, (ii) phát triển hệ thống giao thông phân cấp và (iii) phát triển đô thị theo định hướng người sử dụng dọc Tuyến ĐSĐT số 1 để tạo ra các lợi ích như giảm lượng sử dụng xe hơi (giảm ùn tắc giao thông), đảm bảo lưu thông và tăng lựa chọn phương thức đi lại cũng như tăng hiệu quả và mật độ sử dụng đất dọc theo hành lang của Tuyến ĐSĐT số 1.

Tuyến ĐSĐT TP. HCM sẽ là tuyến ĐSĐT thử nghiệm đầu tiên ở Việt Nam nên phân cấp trách nhiệm giữa các cơ quan trong việc phát triển các công trình này vẫn chưa rõ ràng. Vì vậy việc phân cấp trách nhiệm cũng đã được đề xuất để đảm bảo sự phối hợp nhịp nhàng giữa các cơ quan này. Quy hoạch xe buýt gom khách, Phát triển công trình liên phương thức và Phát triển quảng trường ga đã được đề xuất trong quá trình nghiên cứu.

Nội dung chi tiết của những phần này được trình bày trong phần sau của Báo cáo: Phần II: Quy hoạch mạng lưới xe buýt gom khách, Phần III: Phát triển công trình liên phương thức và Phần IV: Phát triển Khu vực nhà ga.

1) Quy hoạch mạng lưới xe buýt gom khách

- Theo kết quả dự báo nhu cầu giao thông, nhu cầu của hành khách trong phạm vi đi bộ tính từ nhà ga rất hạn chế, trừ 4 ga ở Khu trung tâm thành phố bao gồm Ga Bến Thành, Ga Nhà hát lớn, Ga Ba Son và Ga CV Văn Thánh. Phần lớn hành khách của Tuyến ĐSĐT đang sinh sống và làm việc ở các khu vực khá xa so với nhà ga, vì vậy họ cần sử dụng dịch vụ xe buýt, xe máy hoặc các phương thức giao thông khác. Xét về nhu cầu ước tính tại các nhà ga ở phía đông Sông Sài Gòn, người sử dụng tiếp cận với Tuyến ĐSĐT, người đi bộ tiếp cận với ga chỉ chiếm 11% trong khi 43% người sử dụng sẽ phải sử dụng dịch vụ xe buýt. Nói tóm lại, dịch vụ xe buýt gom khách và việc cải thiện điều kiện trung chuyển giữa xe buýt và Tuyến ĐSĐT số 1 có một vai trò rất quan trọng trong việc thu hút đủ số lượng hành khách sử dụng Tuyến ĐSĐT,
- Dựa theo kết quả ước tính, 13 tuyến xe buýt gom khách đã được đề xuất đủ để đáp ứng nhu cầu tại 8 nhà ga ở phía đông của Sông Sài Gòn. Các tuyến xe buýt hiện hữu đang hoạt động song song với Tuyến ĐSĐT số 1 đã được đề xuất dừng hoạt động, điều chỉnh tuyến hoặc giảm tần suất hoạt động.
- Kế hoạch hoạt động của các tuyến xe buýt gom khách đã được đề xuất và việc thực hiện dự kiến sẽ được triển khai khi Tuyến ĐSĐT số 1 bắt đầu hoạt động.
- Việc phát triển các tuyến xe buýt gom khách sẽ tạo điều kiện tiếp cận thuận tiện với nhà ga và tăng lượng hành khách sử dụng Tuyến ĐSĐT. Vì vậy việc phát triển các tuyến này sẽ mang lại tác động tích cực về mặt tài chính cho tuyến.

2) Phát triển công trình liên phương thức

- Việc phát triển các công trình liên phương thức đã được đề xuất có nghiên cứu đến các vấn đề sau:
 - Các công trình liên phương thức tại từng ga từ Ga Thảo Điền đến Suối Tiên sẽ được bố trí ở hai bên của Xa lộ Hà Nội (dọc theo đường song hành) để tạo điều kiện tiếp cận với nhà ga tốt hơn cho các khu vực ngoại ô ở hai bên của tuyến đường xa lộ. Các cầu bộ hành có chiều dài lớn sẽ được thi công băng ngang qua Xa lộ Hà Nội. Các cầu này nên được thiết kế và thi công theo ý tưởng Thiết kế thân thiện và có tiện nghi thoải mái cho người đi bộ sử dụng cầu để băng qua đường.
 - Theo ý tưởng của người được phỏng vấn về các giải pháp thu hút hành khách sử dụng Tuyến ĐSĐT, các công trình cho người khuyết tật nên được bố trí ở khu vực ga. Vì thế việc lắp đặt thang máy và thang cuốn đã được nghiên cứu trong quy hoạch.
- Các phương án về kế hoạch thực hiện dự án đã được đề xuất, bao gồm “Gói thầu thi công mới sử dụng nguồn vốn vay hiện tại” và “Gói thầu thi công mới sử dụng nguồn vốn vay mới”. Đoàn nghiên cứu trình bày về ưu điểm và nhược điểm của từng phương án. UBND TP. HCM sẽ đưa ra quyết định cuối cùng về việc chỉ định (các) cơ quan liên quan làm chủ đầu tư dự án và lựa chọn kế hoạch thực hiện dự án phù hợp.
- Cơ quan chịu trách nhiệm về O&M cho các công trình liên phương thức đã được đề xuất. Sự phối hợp giữa Ban QLĐSĐT và Sở GTVT là một yếu tố không thể thiếu để đảm bảo hoạt động này được thực hiện thuận lợi.
- Dự án phát triển công trình liên phương thức đề xuất đã được đánh giá dựa trên tính bền vững về mặt kinh tế theo ước tính EIRR khi so sánh giữa chi phí kinh tế và lợi ích trong toàn bộ vòng đời dự án. EIRR được ước tính là 20,6% đã chứng minh tính khả thi của dự án xét trên quan điểm về mặt kinh tế.
- Tại Ga đầu mối Suối Tiên, Dự án JICA PPP-FS đang được triển khai và sẽ nghiên cứu về quy hoạch phát triển công trình liên phương thức tại ga này. Trong nghiên cứu này, các tuyến xe buýt gom khách, việc điều chỉnh các tuyến xe buýt hiện hữu, các yêu cầu về quảng trường ga và trạm dừng xe buýt tại Ga đầu mối Suối Tiên đã được xác định theo cách thức giống với các nhà ga khác. Đoàn nghiên cứu đề xuất nên làm rõ việc phân cấp trách nhiệm giữa lĩnh vực công và tư dựa theo Nghiên cứu JICA PPP-FS này.

3) Phát triển khu vực quảng trường ga

- Quy hoạch phát triển theo định giao thông (TOD) đã được soạn thảo cho các khu vực nhà ga để tối đa hoá ảnh hưởng của việc phát triển hệ thống vận chuyển hành khách khối lượng lớn và để thúc đẩy xã hội phát triển theo định hướng giao thông trong tương lai. Những ga này bao gồm: An Phú, Rạch Chiếc, Phước Long, Thủ Đức, Khu CNC và Suối Tiên. Cần có sự nỗ lực hơn nữa để thực hiện được chính sách TOD này.

- Mật độ dân số ở khu vực nhà ga được phát triển tích hợp theo định hướng giao thông tại 6 nhà ga ước tính đạt 150-300 người/ha. Việc phát triển này ở khu vực nhà ga sẽ góp phần làm tăng lượng hành khách cho Tuyến ĐSĐT số 1. Vì vậy, nó cũng góp phần tạo thêm lợi ích về mặt tài chính (do tăng lượng hành khách) để bù đắp chi phí O&M cho tuyến ĐSĐT.
- Để đạt được sự đồng thuận và xác nhận chính sách với các cơ quan liên quan, trong đó có UBND TP, cần điều chỉnh quy hoạch đô thị dựa theo quy hoạch ý tưởng đề xuất và quy trình để cấp phép/ phê duyệt các quy hoạch đô thị được đề xuất.

6.2 Các công việc tiếp theo

Các bước công việc tiếp theo sẽ được thực hiện trong giai đoạn tới bao gồm:

1. Các tuyến xe buýt gom khách đã phát triển sẵn sàng hoạt động khi Tuyến ĐSĐT số 1 bắt đầu đi vào hoạt động.
2. Quy hoạch và thực hiện phát triển công trình liên phương thức
3. Khuyến khích phát triển khu vực ga
4. Xây dựng khung thể chế phù hợp

1: “Phát triển mạng lưới xe buýt gom khách”, 2: “Quy hoạch và thực hiện Phát triển các công trình liên phương thức” và 3 “Khuyến khích phát triển khu vực ga” có thể được thực hiện theo thể chế hiện tại và việc phát triển này nên được thực hiện trong thời gian sớm nhất. 4: “Xây dựng Khung thể chế phù hợp” là cơ chế pháp luật và thể chế để tạo thêm lợi ích cho dự án của Tuyến ĐSĐT số 1. Để xây dựng được khung thể chế mới, cần có thời gian nhưng việc nghiên cứu hoặc phối hợp cần thiết với các cơ quan liên quan nên được triển khai trong thời gian sớm nhất có thể.

Cơ quan chịu trách nhiệm chính cho từng hoạt động không chỉ là đơn vị chịu trách nhiệm về việc thực hiện mà còn cần phải phối hợp với các cơ quan liên quan. Việc phân cấp trách nhiệm để thực hiện các hoạt động đề xuất được trình bày tại Bảng 6.2.1. Vì vậy, UBND TP. HCM nên ra quyết định để xác định cơ quan thực hiện những hoạt động này cũng như các cơ quan liên quan trong thời gian sớm nhất.

Bảng 6.2.1 – Phân cấp trách nhiệm thực hiện các hoạt động được đề xuất

Hoạt động (Chương trình/ quy trình hoạt động)	Cơ quan thực hiện (Cơ quan chịu trách chính)	Cơ quan liên quan
1. Phát triển mạng lưới xe buýt gom khách		
Điều chỉnh các tuyến xe buýt hiện hữu	Xe buýt thành phố: Trung tâm QL&ĐH VTHKCC, Các tuyến xe buýt liên tỉnh: Sở GTVT	Các đơn vị khai thác xe buýt
Phát triển mạng lưới xe buýt gom khách	DOT/Trung tâm QL&ĐH VTHKCC	Các đơn vị khai thác xe buýt
Phối hợp phát triển các công trình liên phương thức	Ban QLĐST/Trung tâm QL&ĐH VTHKCC	Sở GTVT, Cảnh sát giao thông, các đơn vị khai thác xe buýt
Tích hợp vé	Ban QLĐST/DOT	Trung tâm QL&ĐH VTHKCC, Các đơn vị khai thác xe buýt, Đơn vị điều hành Tuyến ĐST
2. Quy hoạch và thực hiện Phát triển các công trình liên phương thức		
Thủ tục thoả thuận Hiệp định vay vốn	UBND TP. HCM, Ban QLĐST (Sở GTVT), JICA	Bộ tài chính, Bộ Kế hoạch đầu tư
Thiết kế kỹ thuật và chuẩn bị hồ sơ mời thầu	Ban QLĐST (Sở GTVT), JICA,	NJPT, Bên thứ 3 thẩm tra
Mời thầu	Ban QLĐST (Sở GTVT), JICA,	NJPT, Bên thứ 3 thẩm tra
Quy trình phê duyệt Báo cáo đầu tư của UBND TP. HCM	UBND TP. HCM, Ban QLĐST (Sở GTVT)	Sở KH&ĐT, Sở GTVT (Ban QLĐST), Sở QHKT
Cập nhật quy hoạch phân vùng tại UBND TP. HCM	UBND TP. HCM, Sở QHKT	Ban QLĐST, Sở GTVT, UBND cấp quận huyện
Chuyển quyền sử dụng đất	UBND TP. HCM, UBND cấp quận huyện	Ban QLĐST, Sở GTVT, Sở QHKT
Thi công công trình	Nhà thầu	Ban QLĐST (Sở GTVT), NJPT
3. Khuyến khích Phát triển khu vực ga		
Điều chỉnh quy hoạch đô thị theo các Quy hoạch ý tưởng đề xuất	Sở QHKT	Đơn vị đầu tư tư nhân, UBND cấp quận huyện
Quy trình cấp phép/ phê duyệt các quy hoạch đô thị đề xuất	UBND TP. HCM, Sở QHKT	APC, Ban QLĐST
4. Xây dựng Khung thể chế phù hợp		

HỖ TRỢ ĐẶC BIỆT THỰC HIỆN DỰ ÁN (SAPI)
CHO DỰ ÁN ĐƯỜNG SẮT ĐÔ THỊ TP. HỒ CHÍ MINH (ĐOẠN BẾN THÀNH - SUỐI TIỀN (TUYẾN 1))
Báo cáo cuối kỳ

Thiết kế thể chế và mô hình kinh doanh của Dịch vụ xe buýt gom khách	UBND TP. HCM	Ban QLĐSDT, Sở GTVT, Trung tâm QL&ĐH VTHKCC
Cơ chế thể chế về việc chia sẻ trách nhiệm O&M cho các công trình liên phương thức	UBND TP. HCM	Ban QLĐSDT, Sở GTVT
Kế hoạch Phát triển khu vực ga mới	UBND TP. HCM	Sở QHKT

Nguồn: Đoàn nghiên cứu