



## THE SOLUTIONS FOR DEVELOPING PUBLIC PASSENGER TRANSIT HUBS IN HO CHI MINH CITY

Thi Bich Hang Nguyen\*, Van Dung Nguyen

University of Transport and Communications, No 3 Cau Giay Street, Hanoi, Vietnam

### ARTICLE INFO

TYPE: Research Article

Received: 07/03/2024

Revised: 28/03/2024

Accepted: 31/03/2024

Published online: 15/04/2024

<https://doi.org/10.47869/tcsj.75.3.3>

\* *Corresponding author*

Email: hangntb\_ph@utc.edu.vn; Tel: 0903039092

**Abstract.** In the "Hub and Spoke Network" public transport network, passenger transit hubs play a very important role in the effective operation of the transport system. The route network structure may be changed or broken if the ability to build transit hubs is impossible in practice. In the context that from now to 2030, Ho Chi Minh City will restructure its public transport network from the "Point-to-Point Network" to the "Hub and Spoke Network", the construction of passenger transit hubs becomes very urgent. Because, the ability to build these hubs will significantly affect the results of restructuring the public transport network. This article will analyze current legal regulations on planning and management in the fields of urban development, land use and transportation to identify difficulties and obstacles in construction and operation of passenger transit hubs in Ho Chi Minh City and propose solutions for the development of passenger transit hubs in the city. These solutions include: choosing the location, type and function of the transit hubs in accordance with the specific conditions of the city, necessary adjustments in policy institutions in construction planning and management for passenger transit hubs.

**Keywords:** transit hub, transfer station, transit time, transit method, transit between types of transport, service in the transit hubs.

@ 2024 University of Transport and Communications



## GIẢI PHÁP PHÁT TRIỂN ĐIỂM TRUNG CHUYỂN HÀNH KHÁCH CÔNG CỘNG TẠI THÀNH PHỐ HỒ CHÍ MINH

Nguyễn Thị Bích Hằng\*, Nguyễn Văn Dũng

Trường Đại học Giao thông vận tải, Số 3 Cầu Giấy, Hà Nội, Việt Nam

### THÔNG TIN BÀI BÁO

CHUYÊN MỤC: Công trình khoa học

Ngày nhận bài: 07/03/2024

Ngày nhận bài sửa: 28/03/2024

Ngày chấp nhận đăng: 31/03/2024

Ngày xuất bản Online: 15/04/2024

<https://doi.org/10.47869/tcsj.75.3.3>

\* Tác giả liên hệ

Email: hangntb\_ph@utc.edu.vn; Tel: 0903039092

**Tóm tắt.** Trong mạng lưới tuyến vận tải hành khách công cộng dạng “tuyến trục-tuyến nhánh” (Hub and Spoke Network), các điểm trung chuyển hành khách đóng vai trò rất quan trọng để vận hành có hiệu quả hệ thống vận tải. Kết cấu mạng lưới tuyến có thể bị thay đổi hoặc phá vỡ nếu khả năng xây dựng điểm trung chuyển gặp khó khăn trong thực tế. Trong bối cảnh từ nay đến năm 2030, Thành phố Hồ Chí Minh sẽ tái cấu trúc mạng lưới tuyến vận tải hành khách công cộng từ dạng “điểm nối điểm” (Point-to-Point Network) sang dạng “tuyến trục-tuyến nhánh” (Hub and Spoke Network) thì việc xây dựng các điểm trung chuyển hành khách trở nên cấp thiết. Bởi vì, khả năng xây dựng các điểm trung chuyển hành khách sẽ ảnh hưởng đáng kể đến kết quả của quá trình tái cấu trúc mạng lưới tuyến vận tải hành khách công cộng. Bài báo này sẽ phân tích các quy định pháp lý hiện hành về quy hoạch và quản lý trong các lĩnh vực: phát triển đô thị, sử dụng đất và giao thông nhằm xác định các khó khăn, trở ngại trong xây dựng, vận hành các điểm trung chuyển hành khách tại thành phố Hồ Chí Minh và đề xuất các giải pháp khắc phục. Các giải pháp này bao gồm: lựa chọn vị trí, loại hình, chức năng của các điểm trung chuyển phù hợp với điều kiện cụ thể của thành phố và những điều chỉnh cần thiết về thể chế chính sách trong quy hoạch và quản lý xây dựng tạo cơ sở pháp lý để xây dựng các điểm trung chuyển hành khách tại thành phố Hồ Chí Minh.

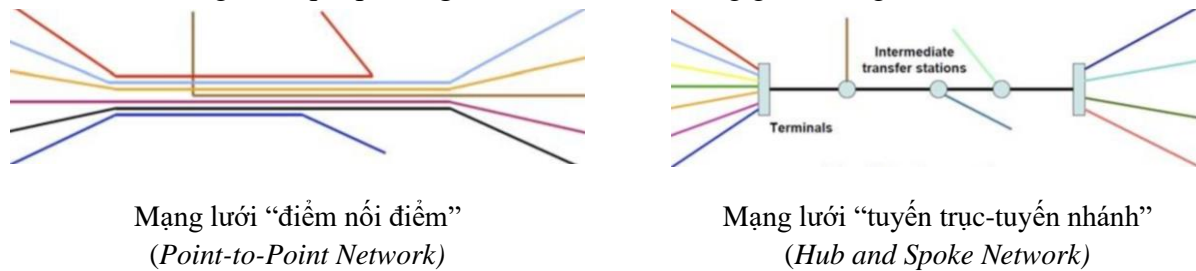
**Từ khóa:** Điểm trung chuyển hành khách, chuyển đổi phương thức vận tải, thời gian trung chuyển, phương thức trung chuyển, dịch vụ tại điểm trung chuyển.

@ 2024 Trường Đại học Giao thông vận tải

## 1. ĐẶT VẤN ĐỀ

Mạng lưới tuyến vận tải hành khách công cộng là một tập hợp gồm các vị trí có mức độ tập trung hành khách cao (gọi là các điểm thu hút hành khách - node) và đường kết nối giữa các điểm thu hút đó với nhau (link). Sự sắp xếp các điểm thu hút theo không gian và cách liên kết chúng với nhau được gọi là cấu trúc của mạng lưới tuyến. Cấu trúc mạng lưới tuyến có ảnh hưởng đến thời gian chuyển đi, số lần chuyển tuyến, chi phí đi lại của hành khách, đồng thời, cấu trúc mạng lưới tuyến cũng ảnh hưởng đến chi phí vận hành, tính phức tạp của công tác điều hành và mức độ chiếm dụng đường phố của hệ thống vận tải.

Mạng lưới tuyến trục – tuyến nhánh là mạng lưới tuyến kết nối các điểm thu hút hành khách một cách gián tiếp thông qua một vị trí trung gian được gọi là điểm trung chuyển. Cách kết nối này cho phép nâng cao hiệu quả vận chuyển hành khách thông qua việc hợp nhất các tuyến nhánh, do đó, tăng lưu lượng hành khách và tần suất dịch vụ trên các tuyến trục. Kết quả là làm giảm sự trùng lặp tuyến (đặc biệt tại khu vực trung tâm và hành lang giao thông chính) và sử dụng hiệu quả phương tiện vận tải và hạ tầng giao thông [1].



Hình 1. Minh họa mạng lưới tuyến “điểm nối điểm” và “tuyến trục-tuyến nhánh” [1].

Tuy nhiên, mạng lưới “tuyến trục – tuyến nhánh” có nhược điểm là gây gián đoạn và kéo dài thời gian chuyển đi của hành khách tại các điểm trung chuyển do không kết nối trực tiếp, từ đó ảnh hưởng đến chất lượng chuyến đi và mức độ hài lòng của hành khách với dịch vụ vận tải. Do vậy, để thu hút và giữ chân hành khách, trong mạng lưới “tuyến trục – tuyến nhánh” cần tối ưu hóa về vị trí xây dựng điểm trung chuyển, cách thức tổ chức trung chuyển và bổ sung các tiện ích khác tại điểm trung chuyển...v.v. Những cải thiện nêu trên sẽ cho phép giảm thiểu cự ly và thời gian trung chuyển, tạo cho hành khách trải nghiệm vui vẻ, thoải mái và có ích trong thời gian chờ trung chuyển [1-6].

Với đặc điểm và yêu cầu nêu trên thì việc xây dựng và vận hành các điểm trung chuyển hành khách là điều kiện rất cần thiết để quá trình tái cấu trúc mạng lưới tuyến xe buýt tại thành phố Hồ Chí Minh có thể thực hiện thành công. Tái cấu trúc mạng lưới tuyến không chỉ là sự thay đổi kết cấu mạng lưới mà còn phải giảm thiểu các trở ngại của hành khách khi thực hiện các chuyến đi có trung chuyển.

Hiện nay, do một số bất cập, vướng mắc nhất định về quỹ đất, về quản lý quy hoạch và xây dựng, về công tác tổ chức giao thông...v.v, dẫn đến việc xây dựng các điểm trung chuyển hành khách tại thành phố Hồ Chí Minh còn tương đối khó khăn. Bài báo sẽ phân tích các khó khăn, vướng mắc hiện nay và đề xuất giải pháp tháo gỡ để việc xây dựng các điểm trung chuyển hành khách tại thành phố Hồ Chí Minh thuận lợi và khả thi hơn.

## 2. CÁC YÊU CẦU ĐỐI VỚI ĐIỂM TRUNG CHUYỂN HÀNH KHÁCH

Điểm trung chuyển hành khách là công trình thuộc kết cấu hạ tầng giao thông của hệ

thống vận tải hành khách công cộng: là nơi giao cắt giữa các tuyến trong mạng lưới, là nơi hành khách chuyển đổi từ phương thức vận tải này sang phương thức vận tải khác hoặc giữa các tuyến khác nhau trong cùng một phương thức vận tải. Do vậy, những trải nghiệm của hành khách khi chờ đợi và chuyển đổi phương tiện tại điểm trung chuyển sẽ ảnh hưởng đáng kể đến quyết định “có hay không” sử dụng dịch vụ của họ.

Với vai trò nêu trên, các điểm trung chuyển hành khách cần đồng thời đáp ứng các yêu cầu sau:

Với tính chất là công trình xây dựng: Điểm trung chuyển hành khách cần được xây dựng theo đúng quy hoạch về vị trí, quy mô và mục đích sử dụng đất. Thiết kế đô thị của trạm phải hài hòa với cảnh quan xung quanh;

Với tính chất là kết cấu hạ tầng giao thông phục vụ vận tải hành khách công cộng: Điểm trung chuyển hành khách cần được xây dựng tại vị trí giao cắt giữa các tuyến vận tải hành khách công cộng để hành khách có thể chuyển đổi phương tiện vận tải một cách nhanh chóng, an toàn và thuận tiện. Đồng thời, hành khách cũng có thể dễ dàng tiếp cận vị trí này bằng các phương thức giao thông vận tải khác như taxi, xe con, xe đạp, xe máy và đi bộ. Tại điểm trung chuyển cần có các trang thiết bị phục vụ việc trung chuyển như: điểm dừng xe buýt, các ke đón/trả hành khách, cầu vượt bộ hành, nhà chờ và nơi nghỉ chân cho hành khách, bãi đậu xe cá nhân, khu vực kiss and ride cho xe taxi và các phương tiện khác, ...). Đồng thời, cách thức tổ chức trung chuyển (sao cho cự ly di chuyển của hành khách là ngắn nhất) và việc đồng bộ lịch trình giữa các phương thức vận tải (sao cho thời gian chờ đợi của hành khách là ngắn nhất) là các vấn đề cần lưu ý để giảm bớt sự bất tiện cho hành khách khi trung chuyển;

Với tính chất là một mắt xích trong chuỗi cung ứng dịch vụ vận tải cho hành khách: Điểm trung chuyển hành khách cần tạo cho hành khách cảm giác an toàn, thoải mái và có ích trong thời gian chờ đợi hành trình tiếp theo. Muốn vậy cần cung cấp các dịch vụ hỗ trợ tại điểm trung chuyển như: dịch vụ thể thao, giải trí, y tế, ăn uống, mua sắm... để thời gian chờ đợi của hành khách “trôi” đi nhanh hơn và có ích hơn, tức là giúp họ giảm bớt cảm giác khó chịu và bất tiện khi chờ đợi [2], [3].

### **3. XU HƯỚNG PHÁT TRIỂN ĐIỂM TRUNG CHUYỂN HÀNH KHÁCH TRÊN THẾ GIỚI**

Các điểm trung chuyển hành khách trên thế giới rất đa dạng về chức năng, vị trí, cách thức trung chuyển và cơ sở hạ tầng. Có thể phân loại các điểm trung chuyển hành khách theo các tiêu chí sau đây:

#### **2.1. Theo chức năng của điểm trung chuyển trong mạng lưới tuyến, các điểm trung chuyển hành khách được chia thành:**

Điểm trung chuyển tại trung tâm thành phố: Đảm nhận trung chuyển hành khách giữa các phương thức VTHKCC tại khu vực trung tâm, đồng thời, là nơi tập trung và lan tỏa các dòng hành khách từ tất cả các nơi về khu vực trung tâm. Đặc điểm của loại điểm trung chuyển này là rất khó có thể bố trí quỹ đất để xây dựng mới hoặc mở rộng các điểm trung chuyển, do vậy, chỉ có thể tận dụng và nâng cao hiệu quả sử dụng các quỹ đất hiện có.

Điểm trung chuyển tại trung tâm của các khu vực ngoại vi: Đảm nhận việc tập trung và tiếp chuyển hành khách tới các tuyến vận tải hành khách khối lượng lớn (tuyến buýt trục chính, MRT, BRT) để di chuyển từ các khu vực ngoại vi về trung tâm thành phố. Điểm trung chuyển loại này cũng khó có thể lấy thêm quỹ đất mới do khu vực trung tâm của các đô thị ngoại vi đã được định hình và phát triển. Do đó, điểm trung chuyển loại này nên thiết kế chỉ

tập trung vào chức năng trung chuyển hành khách, có thể nâng cấp các điểm đầu cuối, các bến xe và depot xe buýt lớn hiện có hay phát triển ở những khu đô thị mới.

Điểm trung chuyển tại khu vực ngoại ô: Đảm nhận việc tiếp chuyển hành khách từ các phương tiện vận tải hành khách liên tỉnh sang các phương tiện vận tải hành khách công cộng trong đô thị. Điểm trung chuyển loại này thường nằm ở khu vực ranh giới giữa các tỉnh, thành phố và cần thiết phải có để hạn chế các phương thức vận tải cá nhân từ bên ngoài vào thành phố. Điểm trung chuyển này có ưu thế là dễ dàng mở rộng quỹ đất hơn so với những điểm trung chuyển khác.

Điểm trung chuyển xung quanh các nhà ga MRT, BRT: các điểm trung chuyển này chủ yếu phục vụ hành khách chuyển đổi giữa xe buýt và các phương tiện vận tải khác nên thường được tính toán phù hợp với công suất phục vụ và mức độ tập trung hành khách theo thiết kế của các tuyến MRT, BRT [7].

## 2.2. Theo vị trí xây dựng điểm trung chuyển các điểm trung chuyển hành khách được chia thành:

Điểm trung chuyển ngoại tuyến: là các điểm trung chuyển nằm ngoài lộ trình di chuyển của phương tiện vận tải và thường được bố trí tại các nhà ga, bến xe hay các điểm đầu cuối tuyến. Do đó, điểm trung chuyển ngoại tuyến không ảnh hưởng đến quá trình lưu thông của phương tiện vận tải và các phương tiện giao thông khác trên tuyến. Việc bố trí không gian trung chuyển cũng thuận lợi hơn do tận dụng không gian trong các bến xe, nhà ga và đầu mối giao thông khác. Tuy nhiên, do điểm trung chuyển không nằm tại điểm giao cắt giữa các tuyến đường nên cự ly di chuyển của hành khách thường bị kéo dài làm tăng chi phí vận hành và chi phí thời gian đi lại của hành khách [1].

Điểm trung chuyển nội tuyến: là các điểm trung chuyển nằm ngay tại điểm giao cắt giữa các tuyến và trên lộ trình di chuyển của các phương tiện vận tải. Việc trung chuyển hành khách do đó rất thuận lợi và nhanh chóng nhưng việc bố trí quỹ đất cho điểm trung chuyển lại khó khăn và ít nhiều sẽ cản trở việc lưu thông của các phương tiện giao thông khác. Tổ chức giao thông xung quanh các điểm trung chuyển nằm ngay trên tuyến cũng phức tạp và khó khăn hơn [1].



Điểm trung chuyển ngoại tuyến tại ga Yokohama (Nhật Bản)

Điểm trung chuyển trên đường phố tại ga Cheongnyangni (Hàn Quốc)

Điểm trung chuyển kết hợp tại ga Seoul (Hàn Quốc)

Hình 2. Ví dụ về các điểm trung chuyển hành khách trên thế giới [1].

Kết hợp cả hai loại hình trên: Để tận dụng ưu điểm của hai loại điểm trung chuyển trên, tại một số đầu mối giao thông lớn và quan trọng như ga Seoul (Hàn Quốc), người ta có thể bố trí kết hợp cả hai loại hình trên tại một điểm trung chuyển. Hành khách có thể trung chuyển

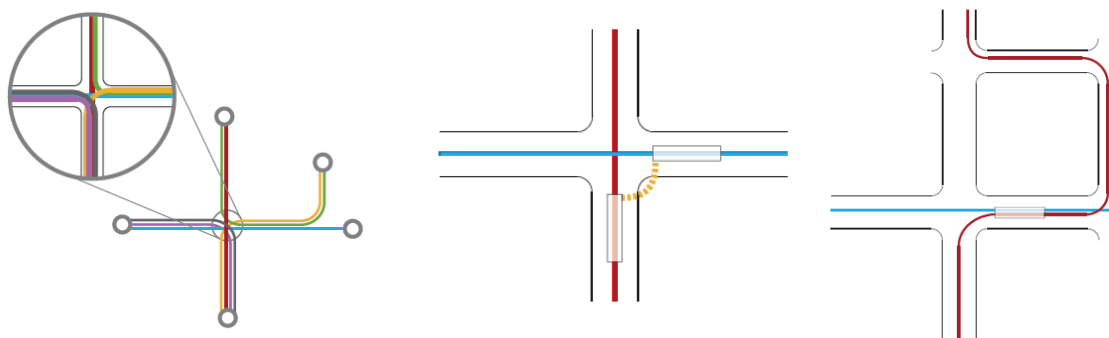
giữa đường sắt liên tỉnh với đường sắt đô thị ở bên trong nhà ga, đồng thời, trung chuyển giữa các tuyến xe buýt thường và xe buýt nhanh tại khu vực trung chuyển nằm ngay trên đường phố phía trước nhà ga.

### 2.3. Theo cách thức trung chuyển các điểm trung chuyển hành khách được chia thành:

Chuyển tuyến ngay tại điểm giao cắt. Điểm trung chuyển nằm tại điểm giao cắt giữa các tuyến. Do vậy, hành khách không cần di chuyển để đến trạm của tuyến cần chuyển mà chỉ cần đợi tại nơi mình vừa xuống xe và lựa chọn lên đúng xe cần đón. Đây là giải pháp an toàn và thuận lợi nhất cho hành khách nhưng cũng là giải pháp vận hành phức tạp nhất. Thiết kế và tổ chức giao thông xung quanh khu vực điểm trung chuyển cũng phát sinh nhiều khó khăn hơn so với các loại hình khác [8].

Chuyển tuyến qua điểm giao cắt. Trong trường hợp này, các điểm dừng được bố trí riêng biệt trên mỗi tuyến. Hành khách muốn chuyển tuyến phải di chuyển ra khỏi điểm dừng này, băng qua đường và đón phương tiện cần trung chuyển tại một điểm dừng khác. Đây là phương pháp kém an toàn và gây nhiều khó khăn cho hành khách khi di chuyển, do đó, gây nhiều bất tiện cho hành khách khi trung chuyển. Có thể giải quyết vấn đề này bằng cách kết nối các điểm dừng bằng cầu vượt hoặc lối đi bộ khác mức [8].

Chuyển tuyến trên đường vòng. Điều này có nghĩa là một trong các tuyến sẽ đi vòng sao cho các phương tiện vận tải từ cả 2 tuyến có thể dừng ở cùng một điểm. Phương pháp chuyển tuyến này an toàn và tiết kiệm thời gian trung chuyển của hành khách và giảm bớt các khó khăn trong công tác vận hành. Nhược điểm là nó làm tăng thời gian di chuyển của hành khách trên tuyến phải chạy vòng [8].



Chuyển tuyến ngay tại điểm giao cắt    Chuyển tuyến qua điểm giao cắt    Chuyển tuyến trên đường vòng

Hình 3. Minh họa các hình thức trung chuyển hành khách [8].

### 2.4. Theo tiện ích phục vụ và cơ sở hạ tầng các điểm trung chuyển hành khách được chia thành:

Điểm trung chuyển truyền thống (đơn chức năng): là loại điểm trung chuyển chỉ tập trung vào chức năng trung chuyển hành khách, đơn thuần là nơi hành khách có thể chuyển đổi phương thức hoặc phương tiện vận tải trong quá trình di chuyển. Do thiếu hụt các tiện ích khác nên thời gian hành khách chờ đợi tại các điểm trung chuyển truyền thống trở thành “thời gian chết” trong chuyến đi của họ.

Điểm trung chuyển phức hợp (đa chức năng): là việc bổ sung thêm các chức năng khác như: thương mại, dịch vụ, ăn uống, y tế, giáo dục hoặc các tiện ích gia tăng như: cây ATM, máy tập thể thao, khu vui chơi cho trẻ em... tại các điểm trung chuyển hành khách. Loại điểm

trung chuyên này ngày càng phổ biến tại các đô thị lớn và đô thị phát triển theo định hướng TOD. Việc kết hợp đa chức năng tại các điểm trung chuyên vừa tăng hiệu quả sử dụng đất trong đô thị vừa tăng sức sống cho dịch vụ vận tải hành khách công cộng [9], [10].

### **3. THUẬN LỢI VÀ KHÓ KHĂN KHI XÂY DỰNG CÁC ĐIỂM TRUNG CHUYÊN HÀNH KHÁCH TẠI THÀNH PHỐ HỒ CHÍ MINH**

Theo kế hoạch được Ủy ban nhân dân thành phố Hồ Chí Minh chấp thuận, từ nay đến năm 2030, mạng lưới tuyến vận tải hành khách công cộng thành phố sẽ được tái cấu trúc từ mạng lưới “điểm nối điểm” (Point-to-Point Network) như hiện nay thành mạng lưới “tuyến trục-tuyến nhánh” (Hub and Spoke Network). Mạng lưới “tuyến trục-tuyến nhánh” là mạng lưới tuyến có cấu trúc linh hoạt và phù hợp với các thành phố có nhu cầu đi lại phân tán và dàn trải như thành phố Hồ Chí Minh.

Trên cơ sở các phân tích các quy định pháp lý về quy hoạch, quản lý xây dựng công trình giao thông nói chung và điểm trung chuyên hành khách nói riêng, thực trạng công tác xây dựng và vận hành các điểm trung chuyên hành khách tại thành phố Hồ Chí Minh có thể xác định một số các thuận lợi và khó khăn trong việc xây dựng các điểm trung chuyên hành khách, cụ thể như sau:

#### **3.1. Những khó khăn, vướng mắc**

*a) Thiếu quy hoạch các điểm trung chuyên hành khách trong quy hoạch xây dựng cũng như quy hoạch phát triển giao thông vận tải của thành phố.*

Nguyên nhân chính của vấn đề này là do cấu trúc hiện nay và trong quá khứ của mạng lưới tuyến vận tải hành khách công cộng của thành phố Hồ Chí Minh là cấu trúc “điểm nối điểm”. Trong cấu trúc này, do các tuyến kết nối trực tiếp các điểm đầu - cuối với nhau nên hầu như không xuất hiện các điểm trung chuyên hành khách. Vai trò của các điểm trung chuyên hành khách trong mạng lưới là rất mờ nhạt và không đáng kể. Thực tế là toàn bộ mạng lưới tuyến xe buýt của thành phố hiện nay chỉ xuất hiện 01 điểm trung chuyên hành khách tại lõi trung tâm, là điểm trung chuyên Hàm Nghi.

Từ thực tế nêu trên, công tác quy hoạch phát triển GTVT và quy hoạch xây dựng của thành phố Hồ Chí Minh đến năm 2020, tầm nhìn 2025 cũng theo “lõi mòn” này mà thiếu vắng hoàn toàn các điểm trung chuyên hành khách. Cụ thể, trong quy hoạch phát triển giao thông vận tải TP.HCM đến năm 2020 tầm nhìn sau năm 2020 ban hành kèm theo Quyết định 568/2013 của Thủ tướng Chính phủ, nội dung quy hoạch giao thông tỉnh chỉ bao gồm các bến xe liên tỉnh, bến xe buýt, bãi đậu xe mà không có điểm trung chuyên hành khách. Kết quả tương tự cũng được ghi nhận khi rà soát quy hoạch xây dựng của tất cả các quận, huyện của thành phố Hồ Chí Minh [4].

Không có quy hoạch khiến cho việc đầu tư xây dựng các điểm trung chuyên hành khách trở nên rất khó khăn do thiếu cơ sở pháp lý cho việc thẩm định phê duyệt dự án và trái với quy định hiện hành về quản lý xây dựng. “Bổ sung quy hoạch” chính là rào cản đầu tiên và cũng là rào cản khó vượt qua nhất trong quá trình phát triển các điểm trung chuyên hành khách thành phố Hồ Chí Minh.

*b) Quỹ đất hạn chế tại khu vực trung tâm và điểm giao cắt giữa các tuyến.*

Hiện nay, khi thành phố Hồ Chí Minh muốn thay đổi cấu trúc mạng lưới tuyến thành “tuyến trục-tuyến nhánh”, cần thiết phải xây dựng các điểm trung chuyên hành thì việc bố

sung quy hoạch các điểm trung chuyển hành khách vào quy hoạch trong thời gian tới cũng không dễ dàng do thiếu quỹ đất.

Thành phố Hồ Chí Minh là thành phố đông dân, nhu cầu nhà ở lớn, giá nhà đất đắt đỏ và hiệu quả sử dụng đất chưa cao, do vậy, việc tìm được quỹ đất tại các khu dân cư hiện hữu, trung tâm đô thị đã phát triển tại các quận nội thành để xây dựng trạm trung chuyển hành khách là rất khó khăn. Để khắc phục tình trạng này cần cố gắng tận dụng các quỹ đất sẵn có và nâng cao hiệu quả sử dụng đất để hình thành các điểm trung chuyển hành khách.

### ***c) Quy hoạch sử dụng đất chuyên biệt***

Hiện nay ở Việt Nam nói chung và thành phố Hồ Chí Minh nói riêng đang thực hiện quy hoạch chuyên biệt về sử dụng đất theo từng chức năng: đất ở, đất giao thông, đất cây xanh, đất y tế, đất giáo dục...v.v. Đồng nghĩa với việc mỗi ô đất chỉ được quy hoạch sử dụng cho một chức năng nhất định và không được phép sử dụng cho các chức năng khác. Tức là việc xây dựng các công trình sử dụng hỗn hợp, đa chức năng để tăng hiệu quả sử dụng đất là không phù hợp với các quy định quản lý quy hoạch hiện hành.

Trong khi xu hướng chung của các đô thị trên thế giới là xây dựng các công trình đa chức năng, tăng chiều cao và mật độ xây dựng để tận dụng quỹ đất, các điểm trung chuyển hành khách được tích hợp các chức năng khác cùng với chức năng phục vụ vận tải như: thương mại, điểm vui chơi, giải trí, y tế, giáo dục...v.v hoặc tận dụng không gian trong các công trình khác để làm điểm trung chuyển. Thì thành phố Hồ Chí Minh lại rất khó đưa ý tưởng này vào thực hiện do sự bó buộc của các quy định quản lý quy hoạch hiện hành.

### ***d) Khó khăn trong tổ chức giao thông tại các điểm trung chuyển***

Tại các điểm trung chuyển hành khách, đặc biệt là các điểm trung chuyển nội tuyến thì công tác tổ chức giao thông trở nên phức tạp hơn và chưa có tiền lệ ở Việt Nam nên rất khó để các cơ quan quản lý chuyên ngành chấp thuận phương án thiết kế. Thực tế khi thiết kế trạm trung chuyển Hàm Nghi, Tư vấn thiết kế đã rất khó khăn để thuyết phục cơ quan quản lý chuyên ngành chấp thuận phương án lấy toàn bộ 6 làn đường tại trung tâm đường Hàm Nghi đoạn từ nút giao với đường Nam Kỳ Khởi Nghĩa tới vòng xoay Quách Thị Trang để làm điểm trung chuyển. Rất nhiều các quan ngại đã được đặt ra như: trái với quy định của Luật giao thông khi đậu xe không sát lề đường bên phải, không an toàn cho người đi bộ tiếp cận...v.v, và nếu giữ cách tư duy truyền thống thì phương án này chắc chắn sẽ bị loại. Tuy nhiên, hoạt động của trạm sau khi xây dựng theo phương án của Tư vấn đã chứng minh việc xây dựng các trạm trung chuyển hành khách trên đường phố là hiệu quả và khả thi: tạo thuận lợi và an toàn cho hành khách khi trung chuyển và không ảnh hưởng lớn đến lưu thông của các phương tiện khác. Bài học kinh nghiệm này cần được xem xét áp dụng cho các khu vực khác, tránh tâm lý e ngại khi đặt các trạm trung chuyển hành khách trên đường phố.

## **3.2. Thuận lợi**

Bên cạnh những hạn chế nêu trên thì việc xây dựng điểm trung chuyển hành khách tại thành phố Hồ Chí Minh cũng có những điều kiện thuận lợi sau đây.

### ***a) Thành phố ưu tiên quỹ đất cho giao thông***

Thành phố Hồ Chí Minh đã và đang thực hiện chủ trương phát triển giao thông công cộng và từng bước hạn chế giao thông cá nhân theo Đề án “Tăng cường vận tải hành khách công cộng kết hợp kiểm soát sử dụng phương tiện cơ giới cá nhân tham gia giao thông trên địa bàn thành phố”. Phương án tái cấu trúc mạng lưới tuyến xe buýt cũng được Sở GTVT và



Trung tâm QLGTCC chấp thuận theo nội dung “Nghiên cứu tổ chức lại mạng lưới xe buýt trên toàn Thành phố và chuẩn bị kế hoạch hành động để nâng cao hiệu quả và chất lượng dịch vụ của hệ thống xe buýt hiện hữu” thuộc dự án Giao thông xanh thành phố Hồ Chí Minh. Tức là, vai trò của các điểm trung chuyển hành khách đã được khẳng định là cần thiết và thuộc danh mục ưu tiên đầu tư phát triển của thành phố [5], [6].

Quy hoạch phát triển giao thông vận tải TP.HCM đến năm 2020 tầm nhìn sau năm 2020 (Ban hành kèm theo Quyết định 568/2013 của Thủ tướng Chính phủ) mặc dù chưa đề cập đến quy hoạch các điểm trung chuyển hành khách nhưng cũng đã tạo quỹ đất tương đối dồi dào cho các công trình kết cấu hạ tầng giao thông công cộng. Tuy còn sự khác biệt rất lớn giữa quỹ đất theo quy hoạch và quỹ đất sạch trong thực tế nhưng vẫn tạo tiền đề pháp lý để tạo lập quỹ đất cho các công trình hạ tầng giao thông nói chung và điểm trung chuyển hành khách nói riêng.

***b) Một số vị trí trên tuyến đường chính tại khu trung tâm phù hợp để xây dựng điểm trung chuyển.***

Qua rà soát, một số tuyến đường có bề rộng mặt đường và điều kiện giao thông phù hợp để tổ chức các điểm trung chuyển hành khách như các tuyến đường xung quan công viên Gia Định của Quận Tân Bình hay tuyến đường Hải Thượng Lãn Ông, Quận 6. Những vị trí này nếu phát triển các điểm trung chuyển hành khách sẽ góp phần giảm tải cho bến xe Chợ Lớn và khuyến khích hành khách sử dụng giao thông công cộng tại khu vực sân bay Tân Sơn Nhất.

## **4. NHỮNG LỰA CHỌN PHÙ HỢP CHO THÀNH PHỐ HỒ CHÍ MINH KHI PHÁT TRIỂN CÁC ĐIỂM TRUNG CHUYỂN HÀNH KHÁCH**

### **4.1. Chú trọng phát triển các điểm trung chuyển hành khách tại các khu vực ngoại ô**

Với lợi thế là dễ dàng mở rộng quỹ đất hơn so với những điểm trung chuyển khác và có thể tận dụng quỹ đất đã được quy hoạch cho các bến xe liên tỉnh như bến xe Miền đông mới, bến xe Miền Tây mới, bến xe Xuyên Á, bến xe Đa Phước... việc xây dựng điểm trung chuyển hành khách tại khu vực ngoại ô sẽ khả thi và kinh tế hơn. Mặt khác, việc xây dựng các điểm trung chuyển ở khu vực ngoại ô là điều kiện rất cần thiết để thành phố Hồ Chí Minh thực thi chủ trương hạn chế xe liên tỉnh đi vào trong nội thành.

Điều này đòi hỏi các cơ quan quản lý xây dựng và quản lý giao thông khi thẩm định các dự án xây dựng bến xe cần xem xét: vị trí, công suất phục vụ, diện tích xây dựng của các trạm trung chuyển hành khách đã đáp ứng nhu cầu và thuận lợi cho quá trình khai thác vận tải hành khách hay chưa?

### **4.2. Tận dụng quỹ đất hiện có trong khu vực nội thành**

Như đã trình bày ở trên, mạng lưới “tuyến trục - tuyến nhánh” không thể thiếu các điểm trung chuyển hành khách và nó ảnh hưởng rất lớn đến thiết kế mạng lưới tuyến. Tuy nhiên, khu vực trung tâm thành phố hầu như không còn quỹ đất để bổ sung các điểm trung chuyển hành khách, vì vậy, khi thiết kế mạng lưới tuyến cần phải tận dụng tối đa các quỹ đất hiện có và đã được quy hoạch. Đồng thời, nên tận dụng các quỹ đất phù hợp về vị trí nhưng hiện đang sử dụng cho các chức năng khác. Muốn vậy cần cho phép sử dụng đất đa chức năng. Tức là cần có các thay đổi phù hợp trong quy hoạch sử dụng đất, đặc biệt là đất phục vụ giao thông vận tải.

### **4.3. Xây dựng các điểm trung chuyển hành khách tại nhà ga các tuyến MRT, BRT**

Đây là nội dung đầu tư cần thiết và không thể thiếu để tăng cường khả năng tiếp cận và nâng cao hiệu quả khai thác vận hành cho các tuyến MRT, BRT trong tương lai. Thiết kế của các điểm trung chuyển này thường ở mức đơn giản nhất và tập trung vào chức năng phục vụ hành khách trung chuyển giữa MRT, BRT với xe buýt và các phương tiện giao thông cá nhân như xe đạp, xe máy. Công tác đầu tư xây dựng các điểm trung chuyển hành khách cần gắn liền và đồng bộ với quá trình đầu tư xây dựng các tuyến MRT, BRT.

### **4.4. Tạo hành lang pháp lý thuận lợi để phát triển các điểm trung chuyển nội tuyến**

Như đã trình bày ở phần 3 của bài báo, điểm trung chuyển nội tuyến nằm ngay tại điểm giao cắt giữa các tuyến và trên lộ trình di chuyển của các phương tiện vận tải nên rất thuận lợi cho hành khách nhưng tổ chức giao thông xung quanh các điểm trung chuyển phức tạp và khó khăn hơn. Do vậy, cần có những tiêu chí và hướng dẫn cụ thể khi xác định vị trí và thiết kế, tổ chức giao thông cho các điểm trung chuyển nội tuyến. Tạo hành lang pháp lý thuận lợi cho việc xây dựng các điểm trung chuyển loại này, đặc biệt là tại các vị trí rất cần thiết và phù hợp hiện nay như trên trường Hải Thượng Lãn Ông, đoạn gần bến xe Chợ Lớn và khu vực công viên Gia Định.

### **4.5. Xây dựng các điểm trung chuyển hành khách phức hợp đa chức năng**

Tức là, gắn chức năng vận tải với các chức năng khác, cung cấp các dịch vụ và tiện ích gia tăng cho hành khách trong thời gian hành khách chờ xe tại điểm trung chuyển, làm cho thời gian chờ đợi trở lên hữu ích và thú vị hơn. Đây là giải pháp hiệu quả để tăng “sức sống” cho các điểm trung chuyển hành khách, đồng thời, giảm các bất lợi đối với hành khách khi thực hiện các chuyến đi có trung chuyển.

Để xây dựng và vận hành các trạm trung chuyển hành khách phức hợp, ngoài việc cần thay đổi các quy định về quản lý quy hoạch sử dụng đất từ đơn chức năng thành đa chức năng như đã trình bày ở trên thì còn cần phải xây dựng các chính sách và thể chế phù hợp để kêu gọi được nhà đầu tư tham gia xây dựng và vận hành các trạm trung chuyển hành khách. Thiếu các quy định và hướng dẫn cụ thể về xã hội hóa trong lĩnh vực xây dựng và khai thác các trạm trung chuyển hành khách là lý do các nhà đầu tư chưa quan tâm và chưa an tâm khi tham gia chung tay cùng chính quyền thành phố đầu tư và vận hành các trạm trung chuyển hành khách.

## **6. KẾT LUẬN**

Bài báo đã phân tích vai trò và sự cần thiết phát triển các điểm trung chuyển hành khách tại thành phố Hồ Chí Minh trong bối cảnh thành phố đang đẩy mạnh phát triển hệ thống giao thông công cộng và tái cấu trúc mạng lưới tuyến thành mạng “tuyến trục-tuyến nhánh”. Trong rất nhiều các loại hình và xu hướng xây dựng, vận hành các điểm trung chuyển hành khách trên thế giới, bài báo đã phân tích tình hình cụ thể tại thành phố Hồ Chí Minh để lựa chọn các loại hình điểm trung chuyển phù hợp và đáp ứng các yêu cầu về quản lý xây dựng, quản lý giao thông và phục vụ hành khách. Bài báo cũng đề xuất một số các giải pháp để khắc phục một số các khó khăn, vướng mắc hiện nay nhằm phát triển thành công các điểm trung chuyển hành khách, tạo điều kiện để thực hiện thành công quá trình tái cấu trúc mạng lưới tuyến vận tải hành khách công cộng tại thành phố Hồ Chí Minh.

## **TÀI LIỆU THAM KHẢO**

[1]. G. C. Kim, K. S. Kim, Bus System Reform in Korea, The Korea Transport Institute (KOTI), 2012.

- [2]. S. Basbas, Evaluation of bus transfer stations from the passenger's point of view, WIT. Transactions on The Built Environment, 2006.
- [3]. W. Li, J. Zhou, The Optimize Management of Passenger Organization in Transfer Station Based on Dynamic Passenger Flow Analysis, 13th COTA International Conference of Transportation Professionals (CICTP 2013).
- [4]. Quy hoạch phát triển giao thông vận tải TP.HCM đến năm 2020 tầm nhìn sau năm 2020 (Ban hành kèm theo Quyết định 568/2013 của Thủ tướng Chính phủ).
- [5]. Đề án “Tăng cường vận tải hành khách công cộng kết hợp kiểm soát sử dụng phương tiện cơ giới cá nhân tham gia giao thông trên địa bàn thành phố Hồ Chí Minh” (Ban hành kèm theo Quyết định 3998/QĐ-UBND của Ủy ban nhân dân thành phố Hồ Chí Minh ngày 27 tháng 10 năm 2020).
- [6]. Nghiên cứu “Tổ chức lại mạng lưới xe buýt trên toàn Thành phố và chuẩn bị kế hoạch hành động để nâng cao hiệu quả và chất lượng dịch vụ của hệ thống xe buýt hiện hữu” thuộc dự án Giao thông xanh thành phố Hồ Chí Minh, 2021.
- [7]. F. Bruzzone, F. Cavallaro, S. Nocera, The integration of passenger and freight transport for first-last mile operations, *Transp. Policy*, 100 (2021) 31-48. <https://doi.org/10.1016/j.tranpol.2020.10.009>
- [8]. J.C. Chu, K. Korseshakarn, Y.T. Hsu, H.Y. Wu, Models and a solution algorithm for planning transfer synchronization of bus timetables, *Transportation Research Part E: Logistics and Transportation Review*, 131 (2019) 247–266. <https://doi.org/10.1016/j.tre.2019.10.001>
- [9]. M. Estrada, J. Mension, M. Salicrú, Operation of transit corridors served by two routes: Physical design, synchronization, and control strategies, *Transportation Research Part C: Emerging Technologies*, 130 (2021) 103283. <https://doi.org/10.1016/j.trc.2021.103283>
- [10]. L. Prayogi, Technical characteristics of bus rapid transit (BRT) systems that influence urban development, Thesis for Master of Urban Planning, University of Auckland, New Zealand, 2015.