22/06//2008

JOSÉ A. GÓMEZ-IBÁÑEZ
NGUYỄN XUÂN THÀNH

GIAO THÔNG VÀ SỬ DỤNG ĐẤT THÀNH PHỐ HỒ CHÍ MINH

Tháng 3/2008, Ủy ban Nhân dân Thành phố Hồ Chí Minh, thông qua qui hoạch điều chỉnh thiết kế tổng thể định hướng phát triển thành phố cho đến năm 2025. Thành phố Hồ Chí Minh (TPHCM) là trung tâm thương mại của cả nước, có dân số gần gấp đôi thủ đô Hà Nội, trung tâm chính trị của Việt Nam. Nền kinh tế Việt Nam đã và đang tăng trưởng với tốc độ 6 đến 8% một năm trong gần hai mươi năm, phần lớn tăng trưởng được tạo ra ở những thành phố lớn, cụ thể là TPHCM. Giá bất động sản luôn cao ở mức kỷ lục, áp lực phát triển đang đe dọa khu vực trung tâm thành phố với đặc trưng kiến trúc thời Pháp thuộc và những vùng đất thấp ở phía Tây và Đông Nam thành phố. Tắc nghẽn giao thông ngày càng gia tăng nghiêm trọng với số lượng xe máy đăng ký mới mỗi ngày là 1300 chiếc và ô tô là 150 chiếc. Thành phố từng được người Pháp mệnh danh là "Hòn Ngọc Viễn đông" giờ đây trở thành "Thủ phủ xe máy của thế giới".

Qui hoạch tổng thể mới phân chia các khu vực cần khuyến khích tăng trưởng, bao gồm danh mục các dự án giao thông và cơ sở hạ tầng, các chính sách hỗ trợ các chương trình phát triển cần thiết. Tuy nhiên, không phải tất cả bộ phận trong qui hoạch đều nhất quán với mục tiêu đề ra, và danh mục các dự án cũng rất tham vọng - với bốn đường cao tốc trên cao, sáu tuyến metro đô thị, và nhiều cầu và đường hầm – nên khó có thể được xây dựng hết theo đúng tiến độ. Vấn đề đặt ra là cần ưu tiên thực hiện những chính sách và dự án nào.

Sự tăng trưởng của thành phố

TP HCM nằm ở phía Tây sông Sài gòn, cách cửa sông 57 km về phía Tây Bắc (xem Minh họa 1 và 2). Thành phố được chia thành 22 quận, trong đó có 12 quận đô thị (từ Quận 1 đến 12), có 4 quận nội thành đang đô thị hóa nhanh chóng (Bình Thạnh, Gò Vấp, Tân Bình và Phú Nhuận), và 6 quận ngoại vi phần lớn là nông thôn (Củ Chi, Hóc Môn, Thủ Đức, Bình Chánh, Nhà Bè và Cần Giờ). Hoạt động kinh tế của thành phố lan tỏa đến ba tỉnh lân cận, nên cả khu vực này được gọi là Khu Đô thị TPHCM và vùng lân cận.

Sau khi chấm dứt chiến tranh và thống nhất đất nước vào năm 1975, nền kinh tế Việt Nam nói chung và TPHCM nói riêng tăng trưởng khá chậm trong thập niên đầu. Nền kinh tế khởi sắc từ sau năm 1986, khi Chính phủ bắt đầu áp dụng chủ trương Đổi Mới để chuyển đổi nền kinh tế Việt Nam từ kế hoạch tập trung sang định hướng thị trường. Doanh nghiệp tư nhân được phép thu hút

Tình huống này do José A. Gómez-Ibáñez, giảng viên Trường Quản lý Nhà nước Kennedy Harvard, và Nguyễn Xuân Thành, giảng viên Chương trình Giảng dạy Kinh tế Fulbright tại TP.HCM biên soạn. Mục tiêu của tình huống là phục vụ cho thảo luận trong lớp học, không phải để mô tả một cách chính xác và đầy đủ thực trạng giao thông ở thành phố. Do đó yêu cầu không sử dụng tình huống này làm nguồn tư liệu sơ cấp.

Bản quyền © 2008 Chương trình Giảng dạy Kinh tế Fulbright.

đầu tư từ các cá nhân và người nước ngoài, một số doanh nghiệp nhà nước được tư nhân hóa và số còn lại được phép tự hạch toán tài chính, quyền mua và bán đất cũng được thiết lập. Năng suất nông nghiệp được cải thiện và Việt Nam bắt đầu xuất khẩu một số mặt hàng công nghiệp nhẹ.

Sau cải cách, Việt Nam đã tăng trưởng nhanh, và TPHCM còn tăng trưởng nhanh hơn. Sản lượng khu vực TPHCM tăng nhanh hơn cả nước 4% (Minh họa 3), có rất nhiều người nhập cư đến thành phố để tìm cơ hội việc làm. Theo số liệu thống kê chính thức thì dân số TPHCM đã tăng từ 4,7 triệu năm 1995 lên hơn 6 triệu người năm 2007. Tuy nhiên, có đến 2 triệu người nhập cư được cho là đã đến thành phố nhưng chưa đăng ký tạm trú, do đó thực tế dân số TPHCM cao hơn báo cáo chính thức. Các tỉnh nông thôn không có động cơ báo cáo chính xác số dân di cư vì chính quyền trung ương tái phân phối nguồn thu thuế từ các tỉnh giàu sang tỉnh nghèo dựa vào công thức có xét đến dân số của tỉnh. Ngay cả địa phương giàu như TPHCM cũng không muốn báo cáo đầy đủ số dân nhập cư vì những dịch vụ tăng thêm mà thành phố phải cung cấp cho họ có thể tốn kém hơn nhiều số thu thuế bổ sung mà thành phố được phép giữ lại.

Với sự phát triển nhanh chóng của thành phố, năm 1994 Ngân hàng Thế giới quyết định tài trợ cho đề án qui hoạch tổng thể đô thị đến 2020, báo cáo cuối cùng đã được Thủ tướng Chính phủ phê duyệt năm 1998. Tuy nhiên, kế hoạch tỏ ra không hiệu quả một phần vì nó chỉ đưa ra hướng dẫn chung về nơi nào cần khuyến khích tăng trưởng nhưng lại thiếu chi tiết về mục đích sử dụng và mật độ sử dụng đất cho phép. Cộng thêm vào khiếm khuyết này là sự lúng túng và yếu kém trong thực hiện. Văn phòng Kiến trúc sư trưởng thành phố và Sở Nhà đất, hai cơ quan chịu trách nhiệm thực hiện theo qui hoạch, lại không đủ nhân lực có chuyên môn. Qui trình cấp phép đất cũng rất nhiêu khê, chịu sự kiểm soát ở cả cấp quận lẫn thành phố. Do thiếu kiểm soát và không có hướng dẫn rõ ràng, nên sự phát triển thường mang tính cơ hội, dẫn đến tình trạng giới kinh doanh bất động sản và quan chức thành phố cho rằng lợi nhuận là cao nhất trong khi mức bền vững thì thấp nhất.[1]

Phần lớn tăng trưởng dân số và việc làm của thành phố diễn ra ở vùng phụ cận, đặc biệt về phía Tây Bắc trung tâm thành phố, gần sân bay ở Quận Tân Bình và Gò Vấp, về phía Tây gần Quận Bình Tân và về phía Bắc quanh Quận Thủ Đức. Nhưng các nhà phát triển hạ tầng đã bắt đầu xây cao ốc văn phòng và chung cư ở khu trung tâm, bên bờ Tây sông Sài Gòn ở Quận 1, đe dọa khu cảnh quan lịch sử gồm những căn nhà biệt thự kiểu Pháp ở Quận 1 và 3.

Mối đe dọa cảnh quan lâu dài hơn còn là sự phát triển trên vùng đất thấp ở phía Đông và Đông Nam thành phố. Hơn 50% diện tích đất trong thành phố cao hơn mặt nước biển chưa tới 2 mét, nên có nhiều khả năng bị ngập lụt.[2] Vùng đất trũng dọc theo sông Sài gòn đảm nhiệm chức năng quan trọng làm nơi hút và thoát nước mưa ra sông. Dự án điện hình là khu đô thị Nam Sài Gòn (hay còn gọi là Phú Mỹ Hưng), một dự án phát triển thương mại và nhà ở với diện tích 400 hécta trên vùng đất thấp phía Nam Kênh Tẻ, Quận 7. Năm 1996, chính phủ cho một công ty phát triển hạ tầng Đài Loan thuê khu đất này đổi lấy 30% tiền lãi từ dự án. Lúc đó ít ai tin sẽ thu hoạch được gì từ thỏa thuận này bởi đây là khu vực khó xây dựng và cách trung tâm thành phố 5 km về phía Nam. Nhưng

[1] Xem các ý kiến đánh giá qui hoạch 2020 trong báo cáo của Viện Qui hoạch đô thị TPHCM và Công ty tư vấn Nikken Sekkki, "Nghiên cứu điều chỉnh qui hoạch chung xây dựng TPHCM đến năm 2025", cho UBND TPHCM, 2008, đoạn 2 trang 23-34; và bài của tác giả Houng Ha và Tai-Chee Wong, "Cải cách kinh tế và qui hoạch tổng thể mới TPHCM: các vấn đề triển khai và khuyến nghị chính sách", *GeoJournal* 49 (1999), trang 301-309.

[2] Viện Qui hoạch đô thị TPHCM và Công ty tư vấn Nikken Sekkki, "Nghiên cứu điều chỉnh qui hoạch chung xây dựng TPHCM đến năm 2025", cho UBND TPHCM, 2008, trang 1-1.

nhà phát triển này rất giàu kinh nghiệm và có nguồn lực dồi dào, nên từng bước họ đã xây dựng một cộng đồng được qui hoạch tổng thể chất lượng cao với hơn 25 ngàn cư dân, và biến nơi này trở thành một trong những nơi sinh sống cao cấp nhất TPHCM.[3] Thành công này đã khuyến khích các nhà phát triển địa phương đầu tư vào vùng đất thấp quanh đó. Do chính quyền kiểm soát hầu hết đất ở vùng này nên cũng bắt đầu có nguồn thu từ việc cho thuê đất (từ 2001 đến 2004 khoảng 15% ngân sách thành phố thu được từ việc bán quyền sử dụng đất và cấp giấy phép xây dựng công trình.[4]) Không lâu sau, nhiều kế hoạch được đưa ra để xây dựng thêm một cây cầu bắc qua Kênh Tẻ nhằm tăng cường kết nối với vùng này.

Cũng vào thời gian đó, chính quyền quyết định mở rộng khu trung tâm sang bờ Đông sông Sài gòn ở Quận 2, đối diện với khu trung tâm hiện hữu. Đó là khu vực Thủ Thiêm nơi còn nhiều quỹ đất sẽ giúp giải tỏa bớt áp lực cho các khu di tích trong thành phố. Nhưng đây là vùng đất thấp, và khác với Nam Sài Gòn, lại là nơi cư ngụ của nhiều gia đình nghèo cần được tái định cư (Minh họa 4). Chính quyền dự tính xây 4 cây cầu và một đường hầm băng qua sông đến Thủ Thiêm. Cây cầu đầu tiên trong kế hoạch này đã được khai trương vào tháng 1 năm 2008. Đồng thời, một cuộc thi thiết kế đô thị quốc tế đã được tổ chức để phát triển khu trung tâm mới, và công ty Sasaki Associates của Mỹ đã thắng cuộc.

Hệ thống giao thông

Xe máy. Cho đến nay hệ thống giao thông vẫn đang cố gắng bắt kịp sự phát triển của thành phố, với mức độ căng thẳng ngày càng tăng. TPHCM khác với đa số các khu đô thị lớn ở các nước đang phát triển châu Á ở chỗ giao thông nơi đây phụ thuộc nhiều vào xe máy và rất ít vào xe buýt công cộng. Phương thức giao thông chính ở đô thị thường thay đổi khi kinh tế phát triển và thu nhập bình quân đầu người gia tăng. Xu hướng này thông thường bắt đầu từ phương tiện thô sơ bằng sức người hay sức kéo động vật, như đi bộ, xe đạp hay xe bò kéo; chuyển sang giao thông cơ giới công cộng như xe buýt hay xe khách nhỏ, và cuối cùng là giao thông cơ giới tư nhân hay ôtô con. TPHCM gần như bỏ qua giai đoạn cơ giới hóa công cộng, và chuyển thẳng từ xe đạp, đi bộ sang xe máy riêng. Ở những thành phố khác của các nước có mức độ phát triển kinh tế tương tự, xe buýt thường chiếm 50-60% việc đi lại trong đô thị, đi bộ và xe đạp khoảng 20-30% và ôtô và xe máy cá nhân chiếm 20-30% còn lại. Ngược lại ở TPHCM, xe máy chiếm 74% tổng hành trình đi lại bằng cơ giới, còn xe buýt chỉ đảm nhận 1,7%, ôtô con 1,4%, phần còn lại chủ yếu là xe đạp (Minh họa 5).

Mức sở hữu xe máy ở Việt Nam tăng đều đặn trong thập niên 90 và vọt lên trong năm 2000 (Minh họa 6). Trong thời gian này, ngoài việc thu nhập tăng, chính phủ còn giảm thuế nhập khẩu xe máy và Trung Quốc bắt đầu xuất khẩu xe máy giá rẻ vào Việt Nam. Xe máy Nhật 100 phân khối giảm ½ từ hơn 2000 đô-la xuống còn xấp xỉ 1000 đô-la, còn xe máy Trung Quốc mới có giá chưa tới 500 đô-la. Trong thời gian từ 2000 đến 2007, số lượng xe máy ở Việt Nam tăng gấp 3 từ 6,4 triệu lên 20,2 triệu chiếc[5], với tỉ lệ 4 người/xe máy trên cả nước. TPHCM sung túc hơn nên có đến 3,4 triệu xe

[3] 70% quỹ đất đã được phát triển tính đến 2007, khi hoàn tất dự kiến sẽ có 100 ngàn dân sinh sống.

[4] Viện Nghiên cứu Kinh tế thành phố và UNPD, *Chi trả cho cơ sở hạ tầng và dịch vụ đô thị: Nghiên cứu so sánh tài chính đô thị ở TPHCM, Thượng Hải và Jakarta*, UNDP, Hà Nội, 6/2007, trang 16-18.

[5] Bộ Giao thông vận tải, Ủy ban Quốc gia về an toàn Giao thông

máy đến cuối 2007, hay 2 người/xe. Ngay từ 2002, 92% hộ gia đình ở TPHCM đã sở hữu một hoặc nhiều xe máy, 2,6% có ôtô và chỉ 5% là phụ thuộc hoàn toàn vào giao thông thô sơ.[6]

Có một số giả thiết được đưa ra nhằm giải thích tại sao TPHCM và các thành phố khác của Việt Nam lại phụ thuộc vào xe máy. Xe máy cung cấp dịch vụ theo nhu cầu và đến tận cửa như ôtô nhưng chỉ bằng một phần chi phí. Nhiều người Việt Nam có nhiều việc làm và phải đưa đón con đến trường, do đó đánh giá cao tính linh hoạt của xe máy. Khí hậu tương đối ôn hòa, thuận tiện cho việc đi lại quanh năm. Cuối cùng là hệ thống xe buýt đô thị ở Việt Nam đã bị lãng quên đến mức gần như biến mất trong 25 năm sau khi thống nhất đất nước. Do vậy, xe buýt không phải là một chọn lựa cạnh tranh khi thu nhập người Việt Nam tăng lên đến lúc nhiều người dân đô thị sẵn sàng từ bỏ chiếc xe đạp của mình để dùng phương tiện khác.

Xe máy phổ biến đến độ số lượng lấn át cả ôtô và xe tải nhẹ với tỉ lệ 10:1 trên đường phố TPHCM (xe tải nặng không được lưu thông trong thành phố trước 9:30 tối và sau 6:00 sáng). Đa số trục đường chính ở thành phố đều có hai hoặc ba làn xe mỗi chiều, với qui định làn xe sát lề sẽ dành cho phương tiện có tốc độ chậm hơn như xe máy và xe đạp, các làn còn lại dành cho xe tải và ôtô có tốc độ cao hơn. Xe buýt có thể sử dụng các làn đường này. Nhìn chung các phương tiện ôtô và xe tải tuân thủ theo qui định, nhưng khi xảy ra kẹt xe thì ôtô khó có thể len lỏi để đi vào làn đường qui định. Xe máy thường ít tuân thủ hơn, và sẵn sàng đi vào làn đường ôtô nếu có chỗ trống.

Ở trong nước cũng có nhiều luồng ý kiến ủng hộ và phản đối xe máy. Nhiều người không thể hình dung cuộc sống của họ sẽ ra sao khi không có sự thuận tiện của xe máy. Các chuyên gia giao thông thì lập luận rằng xe máy sử dụng mặt đường tương đối hiệu quả, nếu không nói là tương đương xe buýt. Các kỹ sư giao thông tính công suất mặt đường mà các loại phương tiện cần có, lấy chuẩn là một đơn vị xe con tương đương. Ví dụ, một xe buýt trong hỗn hợp giao thông trên đường thường cần công suất tương đương 2 đến 4 đơn vị xe con (viết tắt là PCE). Xe buýt chiếm nhiều công suất mặt đường hơn ôtô không chỉ vì to lớn hơn, mà còn vì nó tăng tốc và giảm tốc chậm hơn, khả năng lưu chuyển cũng kém hơn. Con số cao hơn 4 PCE một xe buýt áp dụng cho các xe có thể đón và thả khách ở các trạm dừng thường xuyên dọc trên đường, do đó xe buýt lại cản trở giao thông khi ra vào trạm bên lề đường. Số PCE của xe máy vẫn chưa được nghiên cứu kỹ, nhưng dường như nó thay đổi phụ thuộc vào tỉ lệ xe máy lưu thông và bề ngang của các làn đường. Ở những nơi giao thông chủ yếu là ôtô và xe tải, chỉ có một ít xe máy, các nghiên cứu cho thấy một xe máy cần 2/5 hay 1/3 PCE. Trên đường phố đô thị với mật độ xe máy cao và các làn đường rộng ít nhất 3 mét, thì một xe máy cần 1/5 đến 1/10 PCE.[7] Trong những điều kiện như vậy, xe máy thường dồn nhiều vào một làn đường và len lỏi băng qua hàng ôtô dừng chờ tín hiệu đèn đỏ, vượt lên trước vạch dừng, và xuất phát nhanh hơn ôtô khi có tín hiệu đèn xanh. (Minh họa 7). Các kỹ sư giao thông ở TPHCM cho rằng một xe máy cần khoảng 1/6 PCE theo điều kiện hiện nay.[8]

Các ý kiến chỉ trích thì cho rằng xe máy không an toàn và ô nhiễm. Tỉ lệ tai nạn giao thông chết người ở Việt Nam là cao nhất thế giới, một phần là do quá phụ thuộc vào xe máy. Vào giờ cao

[6] Số liệu của HOUTRANS do Systra MVA trích dẫn, Nghiên cứu Hệ thống metro TPHCM, Nghiên cứu tổng thể dự báo doanh thu và người sử dụng ở TPHCM, báo cáo cuối cùng, 1/2008, trang 8.

[7] Ing Husu, Ahamad Frahan Mohd Sadullah, Nguyễn Xuân Đào, "Nghiên cứu so sánh về sự phát triển giao thông xe máy ở một số nước châu Á: trường hợp Đài Loan, Malaysia và Việt Nam", chuẩn bị cho Hiệp hội Đông Á về Nghiên cứu giao thông vận tải, tháng 10/2003, trang 38-39.

[8] Phỏng vấn ông Lê Minh Triết, Phòng quản lý giao thông, Sở GTCC, UBND TPHCM, 9/5/2007.

điểm chủ yếu người tham gia giao thông là người lớn, nhưng vào buổi tối và cuối tuần, người ta thường thấy các gia đình gồm 4 hay 5 người cùng chở nhau trên một xe máy, thường là một đứa trẻ đứng hay ngồi ở trước người lái, và số trẻ còn lại ngồi chen giữa người lớn phía sau. Tháng 12/2007, qui định đội mũ bảo hiểm khi sử dụng xe máy tham gia giao thông có hiệu lực, trừ trẻ em đi kèm, hầu như mọi người đều tuân thủ. Tuy nhiên, hàng tháng vẫn có khoảng 100 người tử vong vì tai nạn giao thông ở TPHCM, đa số nạn nhân là người đi xe máy hay người đi bộ bị xe máy tông phải. Ô nhiễm cũng là một vấn đề mặc dù không đến nỗi nghiêm trọng vì đa số xe máy có động cơ 4 thì với khả năng đốt cháy sạch hơn so với động cơ 2 thì. Hầu hết xe máy ở Việt Nam có công suất 150 cc trở xuống, vì xe máy phân khối lớn phải có giấy phép và bằng lái đặc biệt. Xe máy loại nhỏ giúp giảm khí thải và mức tiêu hao nhiên liệu, và giảm cả tỉ lệ thương vong do tai nạn.

Xe buýt. Dịch vụ xe buýt TPHCM do Công ty xe buýt Sài Gòn, một doanh nghiệp nhà nước, cung cấp với hai chi nhánh vận hành khoảng 900 xe, cộng thêm 28 hợp tác xã của tư nhân với 2.300 xe, đa số là buýt loại nhỏ. Hỗn hợp này là do trước đây có nhiều công ty xe buýt tư nhân và nhiều chủ điều hành xe lam ba và bốn bánh, và cả mini-buýt từng có trước 1975 cộng lại. Sau 1975, tất cả công ty vận tải công cộng đều được quốc hữu hóa nhưng dịch vụ bắt đầu tuột dốc. Đến năm 1988, nhà nước hoàn trả số phương tiện này lại cho chủ sở hữu, các công ty vận hành tư nhân nhỏ, cho phép họ cung cấp dịch vụ dưới dạng hợp tác xã vận tải. Tuy nhiên, do nhà nước không hỗ trợ cho cả xí nghiệp quốc doanh lẫn các HTX, nên dịch vụ xe buýt rất hạn chế.

Nỗ lực khôi phục hệ thống xe buýt bắt đầu năm 1994, khi chính phủ thành lập liên doanh giữa các nhà đầu tư Úc và Công ty xe buýt Sài Gòn để cung cấp mạng lưới vận tải khung gồm 4 tuyến đường tỏa ra từ chợ Bến Thành, khu chợ nằm ngay trung tâm thành phố. Vài năm sau xuất hiện thêm động lực cải cách khác, khi qui hoạch tổng thể TPHCM đến 2020 do WB tài trợ kết luận rằng thành phố phải phát triển hệ thống vận tải công cộng. Thủ tướng Chính phủ thông qua qui hoạch này năm 2000, và sau 2 năm nghiên cứu, Sở Giao thông Công chính Đô thị Thành phố (GTCC) triển khai mô hình "xe buýt mẫu" và các "tuyến đường thí điểm". Ý định là khôi phục hệ thống xe buýt bằng cách tài trợ chi phí mua đội xe gồm 1.300 chiếc cỡ lớn, có máy điều hòa, cho Công ty xe buýt Sài Gòn và các HTX, đồng thời thiết lập các "tuyến đường thí điểm" mà công ty hoặc một HTX cụ thể đồng ý triển khai phục vụ đổi lại khoản trợ giá từ chính quyền. Hợp đồng tuyến đường thí điểm nêu rõ tần suất phục vụ và Sở GTCC sử dụng công thức tính chi phí dịch vụ và khoản trợ giá cần thiết. Có khoảng 1500 xe buýt hoạt động trên các tuyến đường thí điểm vào đầu năm 2006. Số xe còn lại do các HTX vận tải sở hữu thì hoạt động trên các tuyến đường thông thường và không được trợ giá. Trong quá trình cải tổ hệ thống giao thông công cộng, thành phố đã cấm các loại xe lam 3, 4 bánh lưu hành.[9]

Trong 5 năm, chương trình xe buýt mẫu đã tăng số hành khách đi xe buýt lên 6 lần, từ 57 triệu lượt hành khách năm 2002 lên 380 triệu năm 2007 (Minh họa 8). Nhưng với sự gia tăng dân số thành phố ứng với số lượt hành khách bình quân thì tỉ trọng hành khách đi xe buýt ở thành phố chỉ tăng từ 2 đến khoảng 5%.

Các quan chức của Sở GTCC tin rằng vai trò của xe buýt bị hạn chế một phần vì những khó khăn từ ngân sách chính quyền. Giá vé xe buýt trung bình (bao gồm cả các lần phải chuyển bến) là

[9] Chương trình cải tổ hệ thống được mô tả chi tiết trong báo cáo của MVA Asia Limited, "Hỗ trợ kỹ thuật cho chương trình tổng hợp và phát triển hệ thống xe buýt ở TPHCM, Việt Nam; Báo cáo giai đoạn 1: Đánh giá hiện trạng hệ thống xe buýt", 3/2006. Hệ thống trước cải tổ được mô tả trong nghiên cứu của Ngân hàng Hợp tác Quốc tế Nhật bản, "Giao thông công cộng đô thị Việt Nam: cải thiện khuôn khổ luật định", tài liệu nghiên cứu số 4 của JBIC, 12/1999, trang 18 trở đi.

tương đối rẻ, chỉ có 2.550 đồng (hay 0,16 đô-la) so với thu nhập bình quân hàng tháng trên 1,2 triệu đồng (75 đô-la).[10] Tuy nhiên doanh thu vé xe buýt chỉ bù đắp khoảng 50% chi phí của các nhà vận hành, phần còn lại do nhà nước bù lỗ. Tổng số tiền trợ giá đã tăng từ 40 ti đồng (2,5 triệu đô-la) năm 2002 lên 528 ti đồng năm 2007 (33 triệu đô-la). Một xe buýt có công suất 50 khách và bình quân chở gần 37 khách một chuyến, với mức độ hữu dụng là 73% (Minh họa 8). Theo các viên chức ở Sở GTCC thì nhà nước cần hỗ trợ hơn nữa để mở rộng thêm đội xe. Ở các nước phát triển, tiền vé thường chỉ bù được 25% chi phí giao thông công cộng, nên theo họ TPHCM cũng phải có mức độ hỗ trợ tương đương.

Các viên chức cũng cho rằng mật độ xe máy dày đặc đã làm chậm xe buýt. Xe buýt phải len lỏi giữa vô vàn xe máy trong làn xe sát lề đường. Không có số liệu nào về tốc độ tương đối của xe buýt và xe máy, nhưng theo cảm nhận chung thì cùng một quãng đường đi xe buýt sẽ tốn thời gian gấp đôi đi xe máy, vì xe máy nhanh hơn và không phải dừng đón khách trên đường. Do đó, người dân thường sử dụng xe buýt cho hành trình dài hơn, vì khi ấy đi xe máy sẽ mệt hơn. 37% người đi xe buýt là sinh viên, một số vì chưa đủ tuổi để tự đi xe máy hoặc chưa có khả năng mua xe.[11]

Cách đây gần 10 năm, Sở GTCC đã thử nghiệm dành làn đường ưu tiên cho xe buýt để không bị kẹt xe. Phía cảnh sát giao thông đã phản đối ý tưởng này vì cho rằng làn đường ưu tiên có vấn đề về mặt an toàn. Nhưng sự phản đối quyết liệt lại đến từ công chúng, vì các phương tiện giao thông sẽ dồn vào những làn đường còn lại, gây tắc nghẽn nghiêm trọng hơn. Trong số những làn xe buýt ưu tiên đưa vào thử nghiệm, chỉ còn một làn trên đoạn đường hẹp và ngắn ở quận 5 là còn hoạt động.

Ôtô. Có một số nhỏ gia đình ở TPHCM sở hữu ôtô, còn lại số ôtô lưu thông trên đường là xe cơ quan. Sở hữu ôtô tư nhân không được khuyến khích vì thuế nhập khẩu và phí trước bạ rất cao, khiến cho giá ôtô cập cảng tăng gần gấp 3 lần. Một ôtô Toyota Camry mới nguyên có giá cập cảng là 20.000 đô-la, sau khi cộng thuế và phí đăng ký sẽ có giá 60.000 đô-la.[12] Nhưng số lượng đăng ký ôtô bắt đầu tăng lên, và nếu tốc độ tăng trưởng kinh tế hiện nay được duy trì thì không bao lâu nữa, thu nhập của người Việt Nam sẽ đạt đến mức làm bùng nổ tình trạng sở hữu ôtô. Ôtô con Trung Quốc cũng đã bắt đầu được nhập về với giá cộng thuế các loại là 20.000 đô-la một chiếc.

Taxi. Sau cùng, TPHCM có khoảng 8.000 taxi thông dụng và một số lượng xe ôm mà chưa cơ quan nào ước tính được. Taxi chuyên dụng được Sở GTCC cấp giấy phép hoạt động và không hạn chế số lượng, mặc dù taxi cũng phải đóng thuế nhập khẩu và trước bạ đăng ký cao như ôtô thông thường. Số người đi taxi đã tăng gấp bốn lần trong 5 năm qua, nhưng xuất phát điểm cũng rất thấp (Minh họa 8). Có rất nhiều xe ôm nhưng không được cấp phép nên không có thông tin lưu trữ. Người lái xe ôm thường chờ đón khách ở các góc đường đông đúc trong thành phố.

Quy hoạch giao thông đến 2025

Tình hình giao thông gia tăng trong thành phố khiến chính quyền phải xem xét các khả năng tăng cường năng lực hệ thống vận tải bằng cách xây các tuyến tàu điện hoặc đường cao tốc mới. Ban đầu

[10] Khảo sát mức sẵn lòng chi trả của Systra MVA cho thấy bình quân người lưu thông giữa hai quận 1 và 2 sẵn sàng chi 6.100 đồng để đi trên phương tiện vận tải tốt hơn.

[11] Theo Systra MVA, Nghiên cứu Hệ thống metro TPHCM, Nghiên cứu tổng thể dự báo doanh thu và người sử dụng ở TPHCM, báo cáo cuối cùng, 1/2008, trang 11.

[12] Ôtô mới sẽ chịu thuế nhập khẩu, tiêu thụ đặc biệt và GTGT với các mức thuế suất tương tứng là 70, 50, và 10%, được áp dụng theo hình thức chồng thuế và thuế suất chung có thể lên đến 180,5%

những sáng kiến này được đánh giá từng phần[13], nhưng sau đó chính quyền đã yêu cầu các nhà tư vấn trong và ngoài nước chuẩn bị một kế hoạch phát triển giao thông tổng thể và vận tải cao tốc chi tiết cho đến 2025. Các đề án qui hoạch này được hoàn tất năm 2007 và 2008. Đồng thời, chính phủ cũng thuê Nikken Sekki, một Công ty tư vấn kiến trúc và qui hoạch của Nhật, chuẩn bị bản quy hoạch tổng thể phát triển TPHCM đến 2025.

Hệ thống giao thông công cộng cao tốc (MRT). Sự tập trung chủ yếu dồn vào việc phát triển các tuyến vận tải đường sắt cao tốc MRT. Công ty Siemens của Đức chuyên sản xuất thiết bị đường sắt đã ký bản ghi nhớ MOU với chính quyền năm 2004 để nghiên cứu khả thi hai tuyến MRT, chính phủ Nhật cũng ký ghi nhớ tương tự để nghiên cứu tuyến thứ 3 năm 2005. Còn có những đề xuất nghiên cứu các tuyến MRT, tàu điện và cả tàu lửa đơn ray (monorail) khác. Qui hoạch tổng thể, giao thông đến 2025 bao gồm 6 tuyến MRT, cộng một tuyến tàu điện và một tuyến monorail. Nghiên cứu MRT sau này đã điều chỉnh liên kết 6 tuyến MRT hợp lý hơn (Minh họa 9 và 10).

Tuyến 1 và 2 dự báo có mức độ sử dụng cao nhất trong năm 2025. Cả hai đều đi từ Đông sang Tây, bắt đầu từ các khu phát triển dày đặc ở phía Tây, băng ngang qua trung tâm thành phố và vượt sông Sài Gòn qua các quận bên bờ Đông mà chính quyền đang lên kế hoạch phát triển. Tuyến 1 bắt đầu từ hướng Tây Nam, băng qua sông Sài Gòn về phía Đông Bắc, phục vụ khu vực Suối Tiên và Biên Hòa, là khu công viên giải trí quốc doanh và khu công nghiệp mới, cũng là nơi chính quyền dự định chuyển các trường đại học đến. Tuyến thứ 2 bắt đầu ở phía Tây Bắc, băng qua sông đến Thủ Thiêm, dự kiến là khu trung tâm mới.

Tuyến đường dự báo có mức độ sử dụng cao thứ ba là tuyến 5. Đây là đường chu vi nối khu Tân Bình phía Nam sân bay với Thủ Thiêm, Nam Sài Gòn và Khu Chợ Lớn (Quận 5). Các tuyến 3 và 4 có mức độ sử dụng kế tiếp, lần lượt đi từ phía Đông Bắc đến Tây Nam và từ Bắc xuống Nam, băng qua Quận 3 đến phía Tây trung tâm thành phố. Tuyến thứ 6 nằm ở phía Tây sân bay, chạy theo hướng Bắc – Nam, từ ngã tư Bà Quẹo của tuyến số 2 đến ranh giới giữa quận 11 và quận 6, có mức sử dụng MRT dự kiến thấp nhất. Tuyến xe điện có số người sử dụng dự kiến tương đương tuyến MRT 3, nhưng có vẻ như không được thật sự quan tâm, vì nó vận hành trên mặt đất nên có thể là nạn nhân (hoặc tác nhân) của nạn kẹt xe. Tuyến monorail, phía Tây Bắc sân bay, dự báo không thu hút nhiều người sử dụng.

Các nhà tư vấn kế hoạch MRT ước tính chi phí đầu tư cho toàn bộ mạng lưới dài 161 km có thể tốn 9,7 tỉ đô-la, bình quân 60 triệu đô-la một km (Minh họa 11). Sẽ có 48 km đường hầm (ước tính chi phí 90 triệu đô-la/km), 98 km trên không (50 triệu đô-la/km) và 15 km đường tàu điện trên mặt đất (20 triệu đô-la/km). Các con số giả định này bao gồm cả thiết bị toa xe và công trình dân dụng. Chính quyền thành phố đã có kinh nghiệm với chi phí vượt mức và những trì hoãn lớn trong các dự án hạ tầng trước đây, nên tỏ ra nghi ngờ các ước tính này có thể quá lạc quan.[14]

[13] Trong số các nghiên cứu có nghiên cứu của "HOUTRANS" do Cơ quan hợp tác Quốc tế của Nhật tài trợ, nghiên cứu "Tuyến UMRT 1" do Ngân hàng Hợp tác Quốc tế của Nhật tài trợ, Nghiên cứu khả thi năm 2003 và 2005 và hai tuyến đường ưu tiên trong Hệ thống đường sắt đô thị (METRAS)" do Chính phủ Đức tài trợ, nghiên cứu các tuyến "MRT 1, 2 và 3" do Chính phủ Nga tài trợ, nghiên cứu đường xe điện do Chính phủ Pháp tài trợ, nghiên cứu mô hình sức cầu 1998 do Cơ quan Phát triển Quốc tế Anh tài trợ, và nghiên cứu về tuyến xe buýt vận chuyển nhanh do Ngân hàng Thế giới bảo trợ.

[14] Viện Nghiên cứu Kinh tế thành phố và UNPD, *Chi trả cho cơ sở hạ tầng và dịch vụ đô thị: Nghiên cứu so sánh tài chính đô thị ở TPHCM, thượng hải và Jakarta*, UNDP, Hà Nội, 6/2007, trang 16-18.

Các nhà tư vấn đưa ra dự báo rằng giao thông công cộng có thể thu hút 44% tất cả hành trình trong năm 2025 khi 161 km hệ thống đường sắt này hoàn thành. Họ lưu ý rằng chỉ có 21% số chuyến đi bằng hệ thống công cộng đường sắt, như vậy chủ yếu vẫn phải cải thiện hệ thống xe buýt. Họ cũng cảnh báo rằng để đạt được mức sử dụng dự báo, việc hội nhập dịch vụ đường sắt và xe buýt hiệu quả cùng sự tập trung phát triển quanh tuyến hành lang đường sắt là cần thiết và nên có chính sách cứng rắn không khuyến khích gia tăng sở hữu ôtô cá nhân. Trong báo cáo chi tiết về mức độ sử dụng, các nhà tư vấn lý giải "các thông số trong mô hình cầu đã được điều chỉnh" để hợp với mục tiêu tỉ trọng vận tải công cộng đạt 44% đến năm 2025 trong qui hoạch tổng thể.[15] Con số này sẽ là 22% nếu sử dụng các giả định về "xu thế" nhẹ hơn liên quan đến tốc độ xe buýt, phí bến bãi và sở hữu ôtô (Minh họa 10).

Năm 2007, UBND TPHCM công bố sẽ bắt đầu thi công tuyến 1 (đoạn phía Đông) vào đầu 2008 và thiết lập Ban Quản lý Đường sắt Đô thị (BQLĐSĐT) để giám sát việc phát triển mạng lưới. Những ưu tiên thi công dường như bị tác động bởi nguồn vốn hiện có hơn là nhu cầu giao thông trước mắt. Nửa phía Đông của tuyến 1 nối khu trung tâm ở chợ Bến Thành với bờ Đông sông Sài Gòn vẫn đang phát triển, do đó sẽ không giảm tắc nghẽn đáng kể. Nhưng đây chính là đoạn mà phía Nhật Bản đã nghiên cứu và chính phủ Nhật trước đó đã mời chào một khoản vay 1 tỉ đô-la lãi suất thấp để xây dựng quãng đường 19 km này.[16] BQLĐSĐT đang hy vọng phần phía Tây của tuyến 2 (kết thúc bên bờ sông Sài Gòn) sẽ được thi công tiếp theo vì đây là một trong những tuyến mà phía Đức đã nghiên cứu. Nhưng trên tổng chi phí 1,2 tỉ đô-la, Chính phủ Đức đưa ra khoản vay 400 triệu đô-la lãi suất thấp, chỉ đủ để mua thiết bị toa xe (mà các công ty Đức có thể cung ứng) chưa tính các công trình dân dụng. Chính quyền thành phố đã đề nghị vay phần vốn còn lại từ Ngân hàng Phát triển châu Á và các tổ chức khác.

BQLĐSĐT nhận thấy các tuyến MRT không có khả năng thu hồi toàn bộ chi phí từ vé tàu, nên sau cùng cũng cần đến trợ cấp của chính quyền theo hình thức này hay hình thức khác. Họ hy vọng tiền vé tàu sẽ trang trải được chi phí vận hành, lãi vay và hao mòn thiết bị toa tàu. Như vậy còn chi phí những công trình dân dụng, chiếm đến 65% chi phí đầu tư, phải lấy từ tiền thuế.

Đường trên cao. Qui hoạch giao thông bao gồm một loạt cải thiện hệ thống đường trục chính, nhưng hầu hết là nằm ngoài đường vành đai số 2 tính từ trong nội ô và không trực tiếp ảnh hưởng đến khu trung tâm đã đô thị hóa của thành phố. Thật vậy, qui hoạch giao thông loại bỏ một số đoạn sẽ được xây dựng thuộc đường vành đai số 1, trên cơ sở cho rằng đã có quá nhiều phát triển dọc theo tuyến đường dự kiến, nên chi phí tái định cư là không khả thi. Thay đổi chính bên trong đường vành đai số 2 là một hệ thống gồm 4 đường trên cao có thu phí, lấy ý tưởng từ hệ thống đường cao tốc trên cao ở Bangkok, được xây vào những năm 90. Đường trên cao được thiết kế để bổ sung cho những con đường hiện hữu không thể mở rộng, đồng thời tránh đi vào Quận 1 và Quận 3, nhưng cũng tăng thêm công suất đi từ các quận ở xa vào trung tâm (Minh họa 12). Mỗi chiều sẽ có hai làn đường, với công suất tối đa khoảng 2000 ôtô một làn/giờ.

Năm 2007 và 2008, chính quyền ký bản ghi nhớ với 3 công ty xây dựng lớn của Hàn Quốc, Malaysia và Việt Nam để thực hiện các nghiên cứu khả thi bốn tuyến đường này (Minh họa 13). Ý tưởng là các công ty xây dựng sẽ đề xuất vị trí liên kết và chu trình tài trợ xây dựng các tuyến này.

[15] Theo Systra MVA, Nghiên cứu Hệ thống metro TPHCM, Nghiên cứu tổng thể dự báo doanh thu và người sử dụng ở TPHCM, báo cáo cuối cùng, 1/2008, trang 36.

[16] 85% chi phí sẽ là vốn vay của Nhật, phần còn lại là vốn của chính quyền.

Nếu tiền thu phí dự kiến không đủ, mà khả năng sẽ không đủ, thì các công ty xây dựng sẽ yêu cầu chính quyền cấp đất để họ phát triển các khu nhà ở và thương mại dọc theo con đường. Chính quyền ước tính chi phí xây dựng khoảng 40 triệu đô-la/km, chưa tính chi phí tập trung và tái phân bổ đất, chi phí này sẽ do thành phố chi trả từ ngân sách. Các đề xuất vị trí tuyến đường chủ yếu nằm bên trên những con đường và kênh đào hiện hữu, nên chính quyền hy vọng sẽ giảm tối đa việc thu hồi đất. Nhưng ở một số nơi đường đi quá hẹp hoặc kênh đào quá quanh co, không thể tránh việc phải giải phóng mặt bằng.

Xe buýt tốc hành (BRT). Có một chọn lựa không thấy đề cập trong qui hoạch giao thông, đó là Hệ thống xe buýt tốc hành, hay BRT. BRT dự kiến cung cấp dịch vụ với chất lượng ngang bằng với MRT thông qua tần suất vận hành cao trên làn đường và trạm dừng dành riêng cho xe buýt. Nhiều hệ thống BRT giảm đáng kể thời gian dừng đón và trả khách bằng cách thu phí trước khi lên xe, nâng cao nền bến/trạm xe ngang bằng sàn xe và sử dụng xe có nhiều cửa. Ngân hàng Thế giới đã khuyến khích Việt Nam cân nhắc BRT như là một phương án chi phí hiệu quả thay thế cho MRT, đồng thời dự trù một khoản tài trợ cho nghiên cứu xác định các tuyến BRT thí điểm ở TPHCM và Hà Nội. Tuyến đường ở TPHCM được đề xuất nằm chếch về hướng Bắc đoạn nửa phía Tây của tuyến MRT số 2, dài 17,5 km từ hướng Tây Bắc chợ Bến Thành đến sân bay và qua khỏi khu An Sương. Chi phí ước tính là 58 triệu đô-la, bao gồm 7 triệu đô-la mua 30 xe buýt có thiết kế đặc biệt. Hầu hết các con đường nằm trên tuyến đường đều đủ rộng để ghép BRT mà vẫn duy trì hai làn đường cho mỗi chiều giao thông. Tuy nhiên khi tuyến đường này tiến đến trung tâm, nó phải sử dụng nhiều con đường mỗi chiều chỉ có một làn xe. Các nhà kế hoạch đưa ra phương án cung đường một chiều cho BRT, các phương tiện giao thông khác sẽ sử dụng làn xe còn lại, nhưng ý tưởng này đã bị thành phố bác bỏ vì nó sẽ gây qua nhiều tắc nghẽn.[17]

Qui hoạch sử dụng đất 2025

Qui hoạch sử dụng đất 2020 đã lỗi thời do thu nhập và dân số gia tăng nhanh chóng, cùng với những chiều hướng phát triển ngoài dự kiến ở thành phố (Minh họa 14). Một số khu vực nội ô như Tân Bình và Gò Vấp có dân số năm 2008 đã vượt khỏi mức dự báo cho năm 2020 trong khi các vùng khác như phía Nam Quận 7 và Thủ Thiêm thì không phát triển như mong đợi.

Qui hoạch mới 2025 đưa ra nhiều mục tiêu khá tốt. Qui hoạch phải thích ứng với dân số đang gia tăng và phong cách sống theo xu hướng thu nhập cao hơn mà cư dân thành phố đang dần có được. Những phát triển mới phải đặt trên vùng đất phù hợp cho việc xây dựng công trình, tránh vùng đất trũng thấp. Các khu cảnh quan lịch sử ở trung tâm Quận 1 và 3 phải được bảo tồn, để thành phố luôn xứng với tên gọi Hòn Ngọc Viễn Đông. Qui hoạch cũng phải chi tiết hơn và được triển khai một cách thận trọng hơn.

Với những mục tiêu này, bản qui hoạch đề xuất phát triển các trung tâm vệ tinh để phân tán chức năng của khu quận kinh doanh trung tâm và giảm áp lực lên vùng di tích quanh đó. Khu trung tâm hiện hữu, Thủ Thiêm, khu Chợ Lớn Quận 5 và khu Nam Sài Gòn sẽ cùng mang chức năng của quận trung tâm thương mại mở rộng, mặc dù không nằm liền kề nhau (Minh họa 15). Các quận kinh doanh ngoại ô khác sẽ được phát triển ở vùng phụ cận thành phố, nằm ngoài đường vành đai số 2.

[17] MVA Asia Ltd, "Xe buýt tốc hành", báo cáo nhiệm vụ 2 về "hỗ trợ kỹ thuật để tổng hợp và phát triển hệ thống xe buýt ở TPHCM, Việt Nam", 3/2006.

Hoạt động sản xuất sẽ được đưa về các khu "hành lang tăng trưởng" với hệ thống giao thông vận tải tốt, chủ yếu nằm dọc theo các tuyến hướng ra khỏi thành phố hiện hữu và nối liền với các thành phố mới.

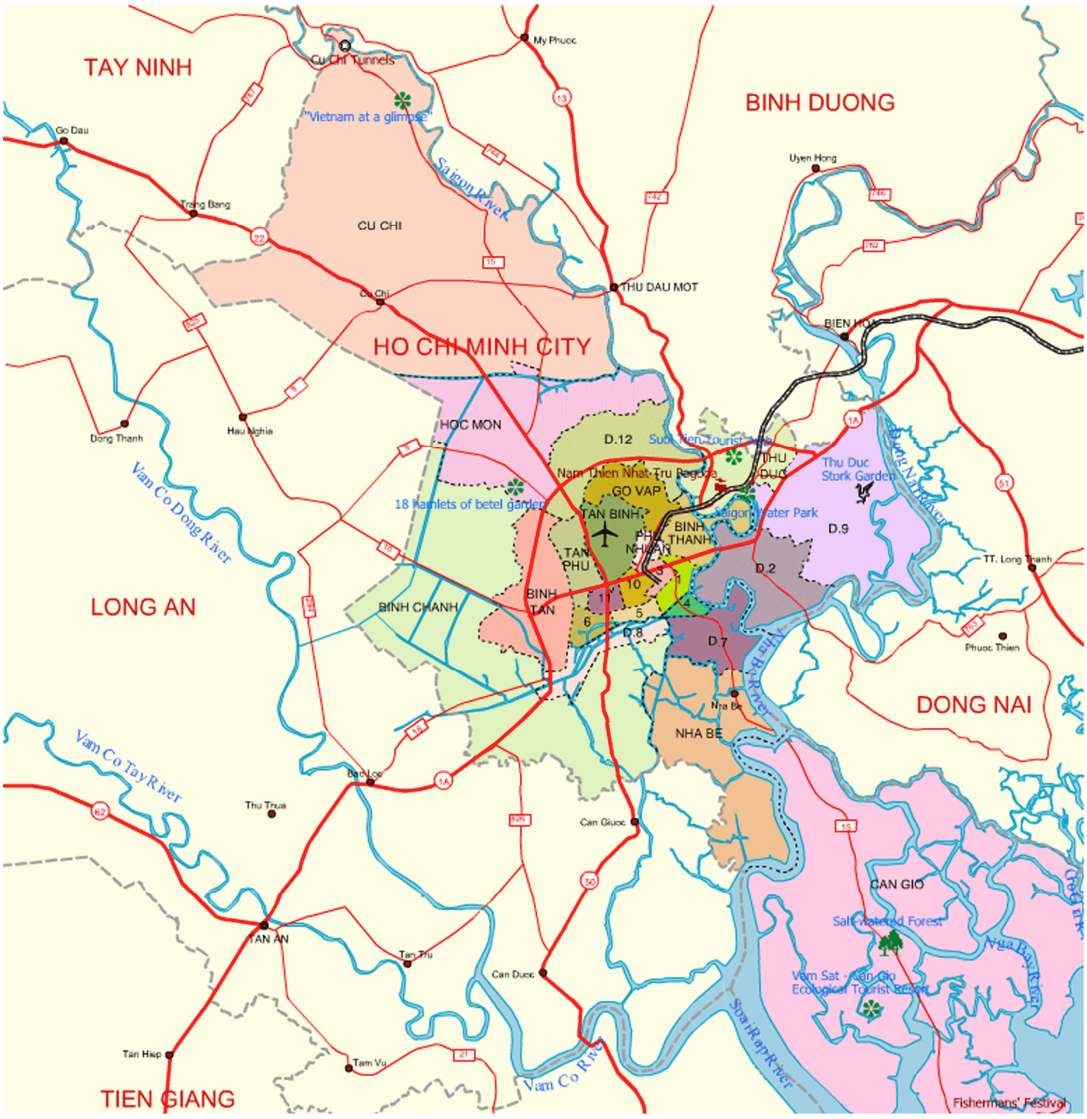
Nhưng bản qui hoạch này cũng phải thỏa hiệp với một số nguyên tắc của chính nó. Việc phát triển khu Thủ Thiêm và khu Nam Sài Gòn thành các trung tâm kinh doanh mới chắc chắn phải xây dựng trên vùng đất thấp. Hệ thống MRT và đường trên cao cũng là một phần được điều chỉnh trong qui hoạch, đều tập trung vào Quận 1 và 3, hiển nhiên dẫn đến việc mời gọi phát triển nhà cao tầng ở các khu di tích trung tâm. Mặc dù bản qui hoạch ghi rõ cách thức các hướng dẫn chung cần được chuyển thành những tiêu chuẩn phân khu cụ thể ra sao, nó vẫn là một qui hoạch về ý tưởng và cần được nghiên cứu chi tiết hơn.

Một số khiếm khuyết này đang được điều chỉnh trong qui hoạch chi tiết hơn cho khu trung tâm cần bảo tồn, do công ty Nikken Sekki chuẩn bị, đây chính là công ty tư vấn đã phác thảo bản qui hoạch tổng thể 2025. Ý tưởng chính là tập trung phát triển các cao ốc văn phòng và nhà ở dọc theo sông, tránh len vào khu cần bảo tồn ở phía sau. Với mục tiêu này, nhà tư vấn đề xuất chuyển tuyến MRT số 3 và 4 lên phía Đông khu trung tâm, như vậy các trạm dừng sẽ gần sông hơn là ở Quận 3 và phần phía Tây của Quận 1. Một gợi ý quan trọng khác của họ là chuyển công năng các cơ sở cảng sông lỗi thời nằm cản trở ở phía Bắc và Nam khu trung tâm hiệu hữu thành hạ tầng đô thị. Một vài đoạn của đại lộ 4 làn xe chạy dọc bờ Tây sông Sài Gòn sẽ được đặt ngầm dưới mặt đất nhằm tăng cường sự kết nối của khu trung tâm với con sông, và tăng công suất cho đại lộ này. Hiện vẫn chưa rõ liệu các khu cảng mới, những cải tiến trong hệ thống MRT và đường bộ có tạo đủ để giải tỏa áp lực phát triển khu Thủ Thiêm hay không.

TPHCM rõ ràng đang đứng trước một giao lộ có nhiều ngã rẽ. Thành phố sẽ phải đối phó thế nào với sự bùng nổ sở hữu ôtô như dự kiến, trong khi đường phố đã quá đông đúc xe máy, và nỗ lực gia tăng số lượng hành khách sử dụng giao thông công cộng cho đến nay vẫn bất thành? Các chức năng quận kinh doanh trung tâm sẽ phải đặt ở đâu để quản lý được vấn đề giao thông và ngập úng trong thành phố?

Minh họa 1:

Bản đồ Thành phố Hồ Chí Minh



Nguồn: Văn phòng Tổng cục Du lịch Việt Nam

Minh họa 2:

Bản đồ các quận nội thành



Nguồn: Văn phòng Tổng cục Du lịch Việt Nam

Minh họa 3:

Tăng trưởng gộp sản lượng vùng, khu vực TPHCM và Việt Nam

Năm	TPHCM	Việt Nam
1997	14,6%	8,2%
1998	12,1%	5,8%
1999	6,2%	4,8%
2000	9,0%	6,8%
2001	9,5%	6,9%
2002	10,2%	7,0%
2003	11,2%	7,2%
2004	11,6%	7,5%
2005	12,2%	8,4%
2006	12,0%	8,2%
2007	12,0%	8,0%

Nguồn: Trang web TPHCM theo trích dẫn của Systra MVA, trang 6

Minh họa 4:

Thủ Thiêm nhìn từ hướng trung tâm thành phố



Ảnh: Nguyễn Xuân Thành

Minh họa 5:

Tỉ lệ hành trình theo phương tiện giao thông ở TPHCM, 1996 và 2002

	1996, không kể đi bộ		2002, không kể đi bộ	2002, kể cả đi bộ
Đi bộ	---	Đi bộ	---	17,1%
Xe đạp	20,4%	Xe đạp	17,4%	14,4%
Xe buýt	0,2%	Xe buýt	1,7%	1,4%
Xe máy	76,5%	Xe máy	74,5%	61,8%
Ô tô	2,2%	Ô tô	1,4%	1,2%
Xe tải	0,7%	Taxi thông dụng và phương tiện khác	4,1%	3,4%
Tất cả phương tiện	100%	Xe ôm	0,8%	0,7%
		Tất cả	100%	100%
Số hành trình một ngày trong tuần (triệu)	8,2			11,9

Nguồn: Số liệu 1996 từ Nghiên cứu Giao thông Vận tải ở TPHCM của DFID (1998) do Ngân hàng Hợp tác Phát triển Nhật trích dẫn, "Vận tải công cộng đô thị ở Việt Nam: cải thiện khuôn khổ luật định", bài nghiên cứu số 4 của JBIC, 12/1999, trang iii và 12. Số liệu ước tính 2002 từ Almec Corporation, "nghiên cứu các phương tiện giao thông vận tải và nghiên cứu khả thi ở khu đô thị TPHCM (HOURTANS)", bài 1, tóm tắt, 6/2004, trang 2-17.

Minh họa 6:

Dân số và đăng ký xe cơ giới ở TPHCM

Năm	Dân số (ngàn)	Xe máy (ngàn)	Ô tô (ngàn)
1990	4.118	n.a.	12,3
1991	4.259	500	13,5
1992	4.426	n.a.	14,7
1993	4.531	n.a.	16,1
1994	4.582	844	17,5
1995	4.640	n.a.	19,4
1996	4.749	n.a.	38,0
1997	4.853	1.200	n.a.
1998	4.958	n.a.	n.a.
1999	5.064	n.a.	n.a.
2000	5.249	1.571	131,0
2001	5.449	1.970	
2002	5.659	2.285	158,2
2003	5.867	2.306	221,7
2004	6.063	2.429	253,0 (115,0 tư nhân)
2005	6.240	2.623	267,8
2006	6.425	2.903	296,1
2007	6.602	3.406	399,0 (202,0 tư nhân)

N.a.: không có số liệu.

Nguồn: số liệu dân số từ Văn phòng thống kê TPHCM, "Niên giám thống kê thành phố 2006", trang 22 và trong website http://www.pso.hochiminhcity.gov.vn. Số đăng ký cơ giới 1990-1996 từ JBIC, "Vận tải công cộng đô thị ở Việt Nam: cải thiện khuôn khổ luật định", bài nghiên cứu số 4 của JBIC, 12/1999, trang 5 và 8. Số đăng ký cơ giới 2000-2007 từ Sở Cảnh sát giao thông đường bộ TPHCM.

Minh họa 7:

Xe máy lưu thông và dừng ở chốt đèn giao thông tại TPHCM





Ảnh: Nguyễn Xuân Thành

Minh họa 8:

Dịch vụ xe buýt và taxi ở TPHCM, 2002-2007

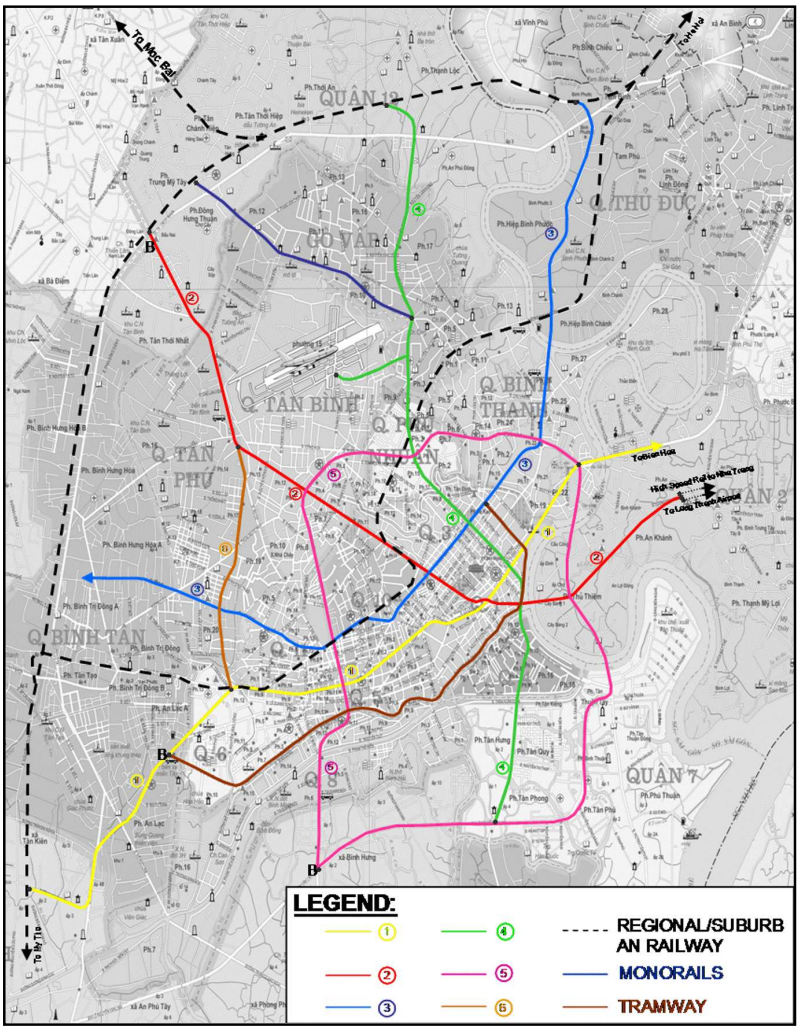
	2002	2003	2004	2005	2006	2007
Hành khách xe buýt (triệu)						
Tuyến có trợ giá	18,45	60,16	106,18	187,69	220,98	256,12
Không có trợ giá	14,80	6,73	4,02	5,92	16,52	25,53
Đặc biệt	2,94	6,47	7,48	12,03	15,91	14,52
Tổng số	57,30	89,02	163,32	254,60	308,88	380,22
Hành khách taxi (triệu)	21,12	15,68	45,63	48,96	55,47	84,04
Đội xe buýt theo cỡ						
12-16 chỗ	1.513	1.296	1.236	1.050	1.007	824
17-25 chỗ	199	138	204	242	252	257
26-39 chỗ	68	305	644	835	825	846
>39 chỗ	320	306	756	1.121	1.206	1.279
Hai tầng	0	0	0	2	2	2
Tổng số	2.100	2.045	2.840	3.250	3.292	3.208
Đội xe buýt theo đơn vị điều hành						
Saigon Buýt	68	179	595	648	646	667
Liên doanh	58	61	65	75	84	80
Cơ sở khác	40	60	75	121	138	116
HTX	1.934	1.745	2.102	2.406	2.424	2.345
Tổng số	2.100	2.045	2.840	3.250	3.292	3.208
Số hành trình xe						

buýt (ngàn)						
	944	2.260	4.189	5.635	6.385	7.001
Chiều dài tuyến trung bình (km)						
Số hành khách trung bình một chuyến	19,5	26,6	25,3	33,5	34,6	36,6
Số chỗ ngồi trung bình trên một xe buýt	20,2	29,2	36,5	46,8	47,1	49,9
% sử dụng công suất	97%	91%	69%	72%	73%	73%
Trợ cấp từ chính quyền (tỉ VND)	39,6	102,3	208,4	423,5	488,7	527,7
Tỉ lệ trợ cấp/chi phí	68%	61%	52%	54%	47%	50%

Nguồn: Số liệu do Sở GTCC cung cấp

Minh họa 9:

Qui hoạch MRT vào năm 2008



Nguồn: MVA Asia, Nghiên cứu Hệ thống metro TPHCM, Nghiên cứu tổng thể dự báo doanh thu và người sử dụng ở TPHCM, Báo cáo cuối cùng, 1/2008, trang 13.

Minh họa 10

Dự báo cầu đến năm 2025 với mạng lưới vận tải đường sắt dài 160 km

	Dự báo thống nhất với mục tiêu qui hoạch tổng thể		Dự báo thống nhất với xu thế	
Tỉ lệ hành trình theo phương tiện	Tất cả phương tiện	Công cộng	Tất cả phương tiện	Công cộng
Xe máy và xe đạp	38%		49%	
Ô tô	18%		29%	
Vận tải công cộng				
Đường sắt	9,2%	21%	6,8%	30,7%
Xe buýt	30,8%	70%	12,9%	58,5%
Phà	0,4%	1%	0,1%	0,4%
Đường sắt liên thành phố và xe buýt	3,5%	8%	2,3%	10,4%
Tổng ph.tiện công cộng	44%	100%	22%	100%
Tất cả phương tiện	100%		100%	

	Dự báo thống nhất với mục tiêu qui hoạch tổng thể		Dự báo thống nhất với xu thế	
Số người đi theo tuyến	Ngày trong tuần	Tải lượng tối đa/giờ	Ngày trong tuần	Tải lượng tối đa/giờ
Tuyến 1	863.000	29.200	716.000	28.300
Tuyến 2	551.000	24.900	405.000	27.900
Tuyến 3	474.000	14.300	313.000	11.200
Tuyến 4	366.000	12.000	260.000	11.600
Tuyến 5	525.000	8.000	320.000	5.500

Tuyến 6	69.000	2.700	52.000	2.000
Xe điện	386.000	9.100	225.0000	5.800
Monorail	22.000	1.500	20.000	1.400
Tổng số	3.256.000		2.310.000	

Nguồn: Theo Systra MVA, Nghiên cứu Hệ thống metro TPHCM, Nghiên cứu tổng thể dự báo doanh thu và người sử dụng ở TPHCM, báo cáo cuối cùng, 1/2008, trang 47, 60, 63, 66

Minh họa 11:

Ước tính chi phí đầu tư Mạng lưới đường sắt trong tương lai

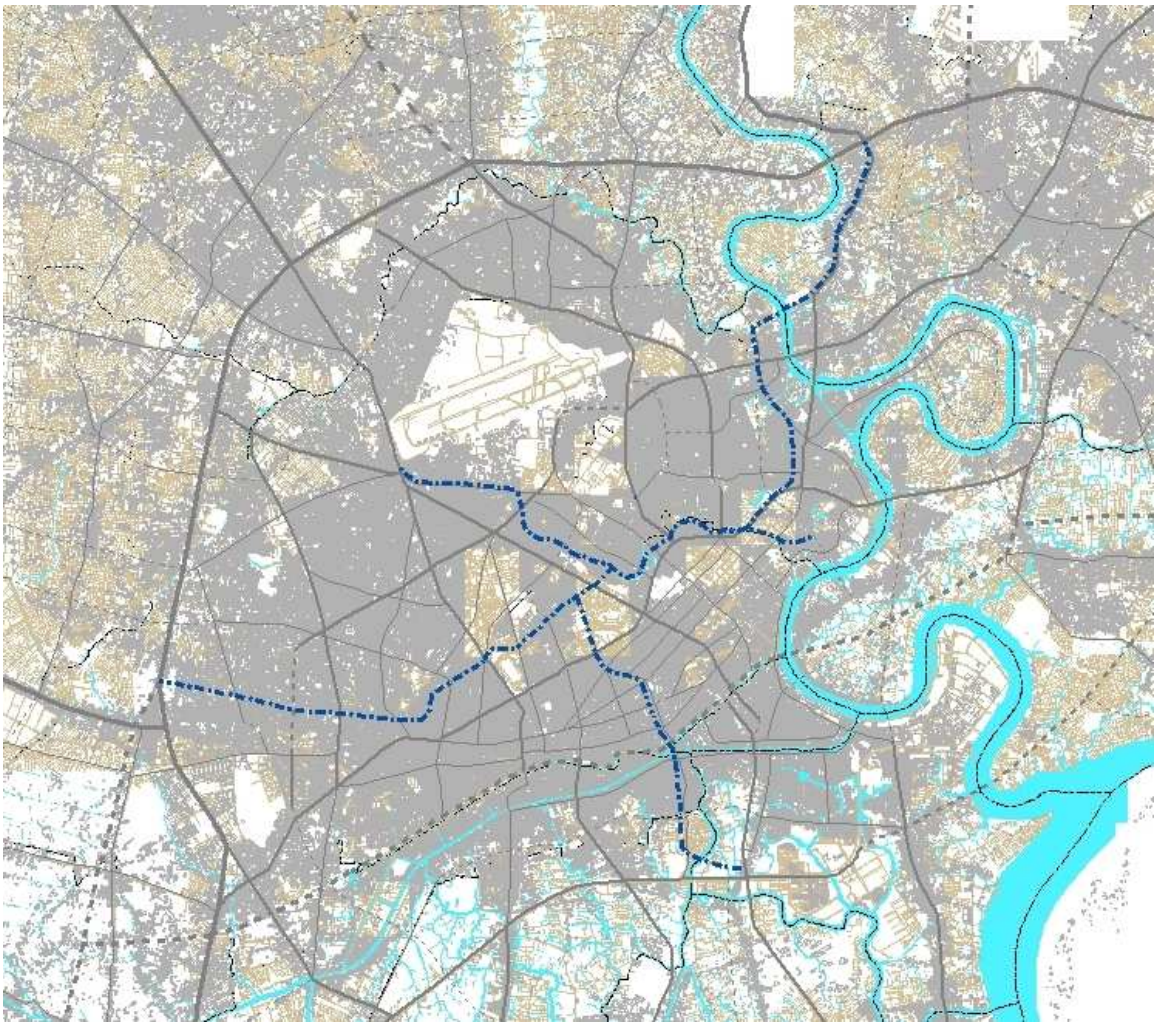
Giai đoạn - tuyến	Lộ trình	Chi phí (triệu US$)	Kilômét				Chi phí bình quân $/km
			Đường hầm	Trên không	Trên mặt đất	Tổng số	
1-1	Suối Tiên - chợ Bến Thành	1.091	2,6	17,1		19,7	55
1-2	Chợ Bến Thành – Bến xe Miền Tây	669	4,1	6,0		10,1	66
1-3	Suối Tiên -Biên Hòa	275		3,5		3,5	79
2-1	An Sương-Chợ Bến Thành	1.190	10,4	2,9		13,3	89
2-2	Chợ Bến Thành - Thủ Thiêm	555	3,0	3,7		6,7	83
3-1	Bình Tân-Tuyến 2	668	3,2	7,6		10,8	62
3-2	Tuyến 2-Bến xe Miền Đông	435	4,0	1,5		5,5	79
3-3	Bến xe Miền Tây –Tân Kiên	225		4,5		4,5	50
3-4	Bến xe Miền Đông-Bình Phước	315		4,3		4,3	73
4-1	Thanh Xuân-Quận 4	1.038	13,0	3,2		16,2	64
4-2	Quận 4-Ng. Văn	260		3,2		3,2	81

	Linh						
5	Ng. Văn Linh-Bình Thạnh	1.315	8,0	8,9		16,9	78
6	Bà Quẹo-Phú Lâm	300		6,0		6,0	50
T-1	Bến xe Miền Tây -Nguyễn Huệ	250			12,5	12,5	20
T-2	Nguyễn Huệ-ĐBP	46			2,3	2,3	20
DX2-1	Bình Hưng-Thủ Thiêm	561		13,2		13,2	43
DX2-2	Thủ Thiêm-Bình Thạnh	222		3,5		3,5	64
DX3	Monoraíl Gò Vấpp-Trung Mỹ Tây	297		8,5		8,5	35
	Tổng số	9.713	48,3	97,6	14,8	160,7	60

Nguồn: MVA phối hợp với Systra và các cơ quan, "Nghiên cứu hệ thống đường sắt metro ở TPHCM, bối cảnh dự án và báo cáo qui hoạch tổng thể MRT", 12/2007, trang 20.

Minh họa 12:

Kế hoạch xây dựng bốn tuyến đường trên cao



Nguồn; Viện qui hoạch đô thị TPHCM và Nikken Sekkki (công ty tư vấn), "Nghiên cứu điều chỉnh qui hoạch tổng thể phát triển TPHCM đến 2025", báo cáo trước UBND TPHCM, 2008.

Minh họa 13:

Đề xuất đường trên cao

	Vị trí	Chiều dài	Chi phí	Chiều rộng và tốc độ thiết kế	Ngày ký MOU	Nhà thầu
1	Từ đường vành đai số 2 ở Tây Bắc (Tân Bình) đến phía Bắc trung tâm thành phố (dọc kênh Nhiêu Lộc-Thị Nghè)	9,0	4700 tỉ đồng (294 triệu US$)	17,6 m (90 km/h)	12/2007 (nghiên cứu khả thi, hạn nộp 9/2008)	GS Engineering and Construction (Hàn Quốc)
2	Từ đường vành đai số 2 ở Đông Nam đến điểm giao với tuyến số 1 ở Quận 10	10,0			2/2008 (nghiên cứu khả thi, hạn nộp 9/2008)	Wijaya Baru Group (Malaysia)
3	Từ phía Nam (Nam Sài gòn) nối với tuyến số 2 tại đường Tô Hiến Thành	7,3			12/2007	GS Engineering and Construction (Hàn Quốc)
4	Từ phía Bắc (Thủ Đức) nối với xa lộ số 1 ở phía Bắc khu kinh doanh trung tâm (kênh Nhiêu Lộc-Thị Nghè)	9,6	6000 tỉ đồng (US$ 375 triệu)	17,0 m (80 km/h)	3/2008	Tổng Công ty xây dựng số 1

Nguồn: Saigon Times, 21/3/2008

Chi phí chưa tính giải tỏa và đền bù mặt bằng, sẽ do nhà nước chi trả.

Minh họa 14

Dự báo dân số và sản lượng gộp khu vực theo qui hoạch 2025

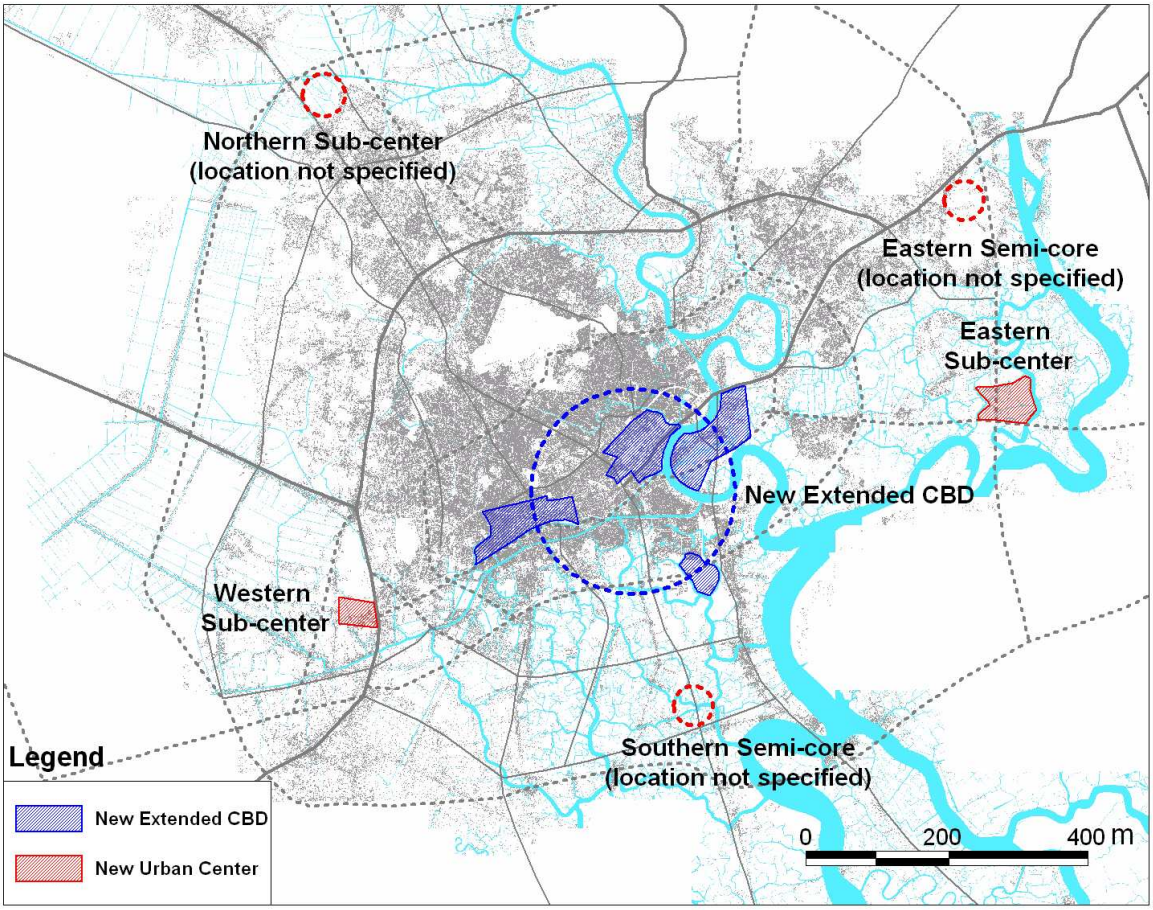
	TPHCM	Khu vực đô thị TpHCM	Vùng kinh tế TpHCM (bao gồm Đông nam bộ và ĐBSCL)	Việt Nam
Tốc độ tăng trưởng bình quân hàng năm 2006-2025				
Dân số	+2,4%	+2,1%	+1,4%	+1,1%
GDP	+9,5%	+8,5%	+7,5%	+6,7%
Dân số (ngàn)				
2001	5.449	13.439	28.412	77.635
2005	6.240	14.860	30.728	83.120
2010	7.200	16.462	32.893	92.121
2025	10.000	22.778	40.500	103.000

Nguồn; Viện qui hoạch đô thị TPHCM và Nikken Sekkki (công ty tư vấn), "Nghiên cứu điều chỉnh qui hoạch tổng thể phát triển TPHCM đến 2025", báo cáo trước UBND TPHCM, 2008, trang, 3-1 và 3-2

,

Minh họa 15:

Địa điểm các khu trung tâm kinh doanh trong qui hoạch tổng thể 2008



Nguồn: Viện qui hoạch đô thị TPHCM và Nikken Sekkki (công ty tư vấn), "Nghiên cứu điều chỉnh qui hoạch tổng thể phát triển TPHCM đến 2025", báo cáo trước UBND TPHCM, 2008.