

Kỳ vọng buýt mini len lỏi hẻm Sài Gòn



Buýt nhỏ dưới 17 chỗ, dễ chạy vào đường nhỏ, ngõ hẻm, tăng khả năng tiếp cận khách, góp phần đẩy mạnh phương tiện giao thông công cộng tại TP HCM.

Mới đây, Sở Giao thông Vận tải TP HCM kiến nghị Bộ Giao thông Vận tải cho doanh nghiệp triển khai 6 tuyến buýt dưới 17 chỗ ở TP HCM đi qua các khu đô thị mới, khu công nghiệp và các đầu mối giao thông. Trong nghị quyết về tăng cường vận tải hành khách công cộng vừa được HĐND thành phố thông qua cũng chú trọng thành phố sẽ phát triển hệ thống buýt dưới 17 chỗ.

Buýt mini từng có ở TP HCM từ năm 2002. Khi đó chính quyền vận động, một số hợp tác xã vận tải mua xe tải nhỏ đời mới cải tạo thành xe buýt 12 chỗ. Số lượng các xe tăng lên hàng trăm chiếc vào năm 2006. Tuy nhiên hai năm sau, quy định mới về điều kiện xe buýt phải có sức chứa từ 17 chỗ trở lên nên xe buýt nhỏ "roi rụng" dần.

"Theo niên hạn, nhiều xe có thể hoạt động đến năm 2018 nhưng do không được ưu ái nên từ năm 2010, hầu hết chủ xe đều bỏ, vay tiền mua xe lớn để hoạt động", ông Hai, hoạt động trên tuyến xe số 29 ngày trước, nhớ lại.

Đầu năm 2017, TP HCM thí điểm 3 tuyến xe buýt điện 12 chỗ, giá vé 12.000 đồng mỗi lượt, phục vụ khách tham quan, dân cư khu vực nội bộ. Trong đó tuyến D1 do Tập đoàn Mai Linh khai thác, lộ trình quanh khu trung tâm. Hai tuyến D2 và D3, chạy ở khu Phú Mỹ Hưng (quận 7), do Công ty TNHH quản lý và kinh doanh bất động sản Phố Cảnh khai thác.



Tuyến buýt D1 (lộ trình: Công viên 23/9 - Thảo Cầm Viên) sử dụng loại xe 12 chỗ do doanh nghiệp khai thác, chạy trên đường Hàm Nghi (quận 1). Ảnh: *Hạ Giang*.

Theo PGS-TS Nguyễn Lê Ninh, Ủy viên Hội đồng tư vấn khoa học - kỹ thuật - môi trường (Ủy ban Mặt trận Tổ quốc Việt Nam TP HCM), hiện khoảng 70% người dân thành phố sinh sống ở các tuyến đường, hẻm nhỏ. Nhu cầu đi lại của họ tự do, không cố định tần suất di chuyển.

Tại khu trung tâm, qua khảo sát bán kính đi bộ tới bến xe buýt gần nhất trung bình 100-300 m, nhiều khu vực tới 800 m, còn nếu tính từ hẻm trung bình hơn một km. Nếu tính toán thời gian đi bộ mất 15-30 phút để tới bến xe buýt, nhà chờ, trạm chuyển tuyến..., hành khách mất 1-2 giờ mới tới được điểm cần đến. Còn đi xe máy, thời gian ngắn hơn một nửa nên đa số người dân lựa chọn.

"Xe buýt nhỏ là giải pháp giúp thu hẹp bán kính tiếp cận của người dân. Nhưng về lâu dài, thành phố cần điều chỉnh phân bố dân cư, tổ chức các vùng kinh tế hài hòa với vùng cư trú của người dân", ông Ninh nói và cho hay việc này sẽ hạn chế nhu cầu đi lại trên các quãng đường dài, đồng thời thuận tiện bố trí mạng lưới giao thông công cộng

PGS.TS Phạm Xuân Mai, nguyên Trưởng khoa Kỹ thuật Giao thông, Đại học Bách khoa TP HCM, cho rằng đến năm 2030, xe buýt vẫn là phương tiện chở khách chủ lực của thành phố. Do đó ngoài những giải pháp như thay mới, tăng số lượng và chất lượng phương tiện, cần giảm khoảng cách từ nhà đến trạm xe buýt dưới 200 m (khoảng cách theo nghiên cứu người dân chấp nhận đi xe buýt).

"Kinh nghiệm tại Jakarta (Indonesia) cho thấy tính phù hợp của hệ thống minibus với xe buýt và BRT trong vai trò trung chuyển. Để đảm bảo hầu hết người dân ở các đường hẻm tiếp cận xe buýt và buýt nhanh lẫn metro sau này, thành phố cần 3.600 đến 4.500 xe", ông Mai nhìn nhận.

Trong khi đó, đánh giá buýt mini phù hợp điều kiện hạ tầng, đường nhỏ tại TP HCM, nhưng theo KTS Phạm Sỹ Nhật, các đường, hẻm nhỏ tại thành phố, mật độ người qua lại đang khá lớn. Chưa kể vỉa hè cũng không thông thoáng, nên buýt nhỏ chạy vào có thể gây kẹt xe, tai nạn, khó quay đầu, do đó phải tính toán kỹ về cách tổ chức.

Đồng tình buýt mini thích hợp với các tuyến đường nhỏ hẹp tại TP HCM, nhưng theo KTS Ngô Viết Nam Sơn, nếu chỉ tổ chức vài tuyến sẽ không giải quyết được vấn đề. Thành phố phải tổ chức mạng lưới tuyến xe buýt hài hòa, đáp ứng nhu cầu hành khách có thể sử dụng xe buýt đi bất cứ nơi nào.

"Nếu chưa thể làm toàn thành phố, trước mắt có thể tổ chức tuyến buýt như vậy ở phạm vi nhỏ hơn, như tại khu trung tâm. Tôi tin nếu làm được vậy, người dân sẽ tự động bỏ xe máy", ông Sơn nói.



Bus điện 12 chỗ được doanh nghiệp khai thác chạy trên đường Lê Duẩn, quận 1. Ảnh: *Hạ Giang*.

Với giá vé đề xuất 10.000-40.000 đồng tùy chặng, ông Lê Trung Tính, Chủ tịch Hiệp hội Vận tải hành khách liên tỉnh và du lịch TP HCM, cho biết mức giá này cao hơn mặt bằng chung giá xe buýt tại thành phố. Tuy nhiên nếu chất lượng, số tuyến buýt mini đáp ứng nhu cầu đi lại giữa các cụm dân cư, đầu mối giao thông, khách sẽ dần chấp nhận.

"Những tuyến buýt này không trợ giá, doanh nghiệp tự đầu tư xe và giá vé họ sẽ ấn định, thành phố không quản lý trực tiếp. Từ nhu cầu thực tế, doanh nghiệp sẽ tính toán giá vé cho phù hợp để thu hút khách", ông Tính phân tích và cho biết dự thảo Luật Giao thông đường bộ (sửa đổi) có nội dung cho mở các tuyến buýt dưới 17 chỗ, là điều kiện thuận lợi để thành phố triển khai.

Theo ông Đỗ Ngọc Hải, Trưởng phòng Quản lý vận tải đường bộ (Sở Giao thông Vận tải), hiện dự án xây dựng hệ thống buýt BRT mà thành phố triển khai có gói thầu rà soát quy hoạch và xây dựng mạng lưới các tuyến buýt, trong đó có buýt mini. Một dự án khác là tăng khả năng tiếp cận cho metro Bến Thành - Suối Tiên (dự kiến khai thác cuối năm sau) cùng các dự án metro sau này cũng có phần nghiên cứu như hệ thống bến bãi, nhà chờ, buýt mini với chức năng "gom" khách từ các khu dân cư đến nhà ga tuyến metro.

TP HCM đang có 128 tuyến xe buýt hoạt động, trong đó 91 tuyến trợ giá, 37 tuyến không trợ giá. Số lượng hơn 2.000 chiếc nhưng mật độ mạng lưới tuyến xe buýt tại thành phố bị đánh giá thấp so với tiêu chuẩn, chưa đáp ứng nhu cầu đi lại của người dân. Trung bình mỗi năm thành phố trợ giá hơn 1.000 tỷ đồng cho xe buýt.

Hiện, Sở Giao thông Vận tải có kế hoạch đấu thầu các tuyến buýt từ quý 3 năm nay, thêm các ứng dụng công nghệ, tiện lợi hơn cho hành khách. TP HCM đặt mục tiêu đến năm 2030, vận tải hành khách công cộng đáp ứng 25-30% nhu cầu đi lại, hiện mới đạt khoảng 9,7%.

Các tuyến buýt mini dự kiến triển khai gồm: H1 dài 20 km (nối các quận 7, 1, 2) có điểm đầu là chung cư Belleza, điểm cuối là Vinhomes Central Park với 22 điểm dừng; H2 dài 12 km (kết nối quận 2 và 1) có điểm đầu tại Diamond Plaza, điểm cuối là chung cư The Vista với 10 điểm dừng; H3 (nối quận 2 và 1) dài 12 km, điểm đầu tại chung cư Fideoco Riverview, kết thúc ở tòa nhà Vietcombank Tower với 13 điểm dừng.

Tuyến H4 (nối huyện Nhà Bè đến quận 1) dài 15 km, điểm đầu ở Thảo Cầm Viên Sài Gòn, điểm cuối tại chung cư The Park Residence với 18 điểm dừng; H5 kết nối Cát Lái (quận 2) đến

quận 1 dài 18 km, điểm đầu tại Hồ Con Rùa (quận 3), điểm cuối ở khu đô thị Ventura Cát Lái với 17 điểm dừng.

H7 (kết nối quận 9 đến quận 1) dài 24 km, điểm đầu từ Hồ Con Rùa, điểm cuối tại Khu phức hợp The Park Residence với 21 điểm dừng.

Nhãn: Xe buýt | TP.HCM