

I. NHU CẦU GIAO THÔNG ĐI LẠI

Nhu cầu đi lại thông thường của dân cư TP.HCM, bình quân mỗi ngày ước tính khoảng hơn 6,5 triệu lượt người.

Vận tải công cộng hiện nay chỉ đáp ứng được khoảng 3-5% bao gồm xe buýt, xe lam, taxi, các loại xe khác.

Dự tính năm 1994-1995 vận tải công cộng vận chuyển khoảng 10% nhu cầu giao thông đi lại trên địa bàn TP bằng khoảng 650.000 lượt người/ngày. Hệ thống xe buýt vận chuyển 40% của vận tải công cộng, bằng 280.000 lượt người/ngày; so với năm 1993 nhiều gấp 8 lần.

90% nhu cầu giao thông đi lại trên địa bàn TP trong năm 1994-1995 là bằng phương tiện giao thông không phải vận tải công cộng. Giao thông cá thể vẫn chiếm số đông nhất.

Những năm sau 1995, nhu cầu giao thông đi lại sẽ tăng nhiều hơn, phạm vi giao thông mở rộng hơn. Năm 2000-2005 nhu cầu giao thông đi lại ước tính khoảng 3 tỷ người, bình quân mỗi ngày khoảng hơn 8 triệu lượt người.

II. ĐỀ XUẤT HƯỚNG PHÁT TRIỂN GIAO THÔNG CÔNG CỘNG TRONG ĐÔ THỊ Ở TP.HCM

1. Tổ chức lại hoạt động giao thông công cộng hiện hữu

Hiện trên địa bàn thành phố có 2 hệ thống vận chuyển hành khách công cộng: xe buýt và xe khách loại nhỏ (xe lam, Daihatsu...). Hoạt động vận chuyển trong những năm 70-80 của xe buýt theo hình thức giao thông công cộng: Xe chạy theo tuyến cố định, thời gian chạy xe theo biểu đồ, giá vé quy định thống nhất theo tuyến và khuyến khích được nhiều người, khách đi xe có vé.

Hai hệ thống vận chuyển hành khách công cộng trên vào những năm 1976-1979, bình quân mỗi năm chuyển chở được hơn 306 triệu lượt người, mỗi ngày hơn 840.000 lượt. Như vậy phải tổ chức vận chuyển lại hành khách của hai hệ thống xe khách; xe buýt, xe khách nhỏ hiện hữu theo hình thức hoạt động giao thông công cộng như trước đây đã có thể phục hồi dần trở lại lượng người đi lại bằng phương tiện công cộng nhiều hơn mức dự tính cho năm 1994-1995.

Người đi lại sử dụng giao thông công cộng ngày càng nhiều thì giảm bớt số người đi lại bằng phương tiện cá nhân trên đường phố. Xe buýt và xe khách nhỏ hiện nay vận chuyển bình quân mỗi ngày khoảng 50.000-60.000 lượt người. Nếu số người sử dụng hai loại phương tiện công cộng này tăng lên đến 200.000-300.000 người thì đã giảm được hàng trăm ngàn phương tiện cá nhân trên đường phố hàng ngày.

2. Bố trí lại mạng lưới vận tải hành khách theo tuyến luồng cố định

Hệ thống tuyến luồng vận tải hành khách công cộng trên địa bàn thành phố hiện có 26 lộ trình xe buýt và hơn 80 lộ trình xe khách loại nhỏ. Các tuyến luồng này đã được qui hoạch bố trí thành 2 mạng lưới giao thông hành khách với 17 lộ trình xe buýt và 28 lộ trình xe khách loại nhỏ (không kể các lộ trình xe buýt, xe lam của quận, huyện).

MẤY ĐỀ XUẤT VỀ BIỆN PHÁP QUẢN LÝ TỔ CHỨC VẬN CHUYỂN HÀNH KHÁCH CÔNG CỘNG TẠI THÀNH PHỐ HỒ CHÍ MINH NĂM 1994 - 1995

PHẠM CHÍ DŨNG

Với tình hình các tuyến đường giao thông đô thị như hiện hữu và khả năng phát triển đến năm 1995-2000, hai mạng lưới vận tải hành khách công cộng cần được qui hoạch sắp xếp lại cho hợp lý, bảo đảm sự giao thông đi lại của dân cư hầu khắp các nơi trên địa bàn thành phố.

Cho đến nay, hệ thống các tuyến luồng vận chuyển hành khách công cộng đã sắp xếp, bố trí lại chưa thực hiện được, đó là vì:

- Hoạt động vận chuyển hành khách thành phố là một dạng vận tải

đặc thù của sinh hoạt xã hội, đô thị. Hiện nay tất cả các phương tiện xe buýt, xe khách loại nhỏ đều thực hiện vận chuyển hành khách tự hạch toán thu chi (xe buýt quốc doanh có trợ giá nhưng mức độ có hạn, không đảm bảo được cho hoạt động vận chuyển theo hình thức giao thông công cộng). Nếu chạy theo lộ trình được điều chỉnh, bố trí lại thì xe thu không đủ chi, nhất là thời gian đầu mặc dù giá vé thỏa thuận.

- Với hình thức tổ chức vận tải hành khách hợp tác xã không phải là một doanh nghiệp thì việc tổ chức xe chạy trên các tuyến luồng đã quy hoạch không tiến hành được. Mỗi xe phải tự doanh mà khách đi lại trên mỗi tuyến đường nhiều ít khác nhau, không đồng đều trong ngày.

3. Hình thức tổ chức vận tải hành khách

Vận tải hành khách công cộng theo tuyến luồng cố định hiện nay có 2 hình thức tổ chức:

- Doanh nghiệp nhà nước: chạy 4 tuyến xe buýt.

- 6 HTX (1 của quận, huyện): chạy 20 tuyến xe buýt.

- 39 HTX: chạy hơn 80 tuyến xe khách nhỏ (nhiều nhất là xe lam).

Tổ chức vận tải hành khách như trên không thích hợp với hoạt động giao thông công cộng theo mạng lưới luồng tuyến cố định và tính đồng bộ trong điều hành vận chuyển, đầu tư cơ sở vật chất kỹ thuật như bến, trạm, nhà chờ...

4. Tổ chức tuyến xe buýt thí điểm

Tổ chức chạy xe buýt thí điểm một số tuyến là từng bước thực hiện trở lại hoạt động vận chuyển hành khách của mạng lưới xe buýt theo hình thức giao thông công cộng. Những tuyến xe buýt chạy thí điểm duy trì thường xuyên sẽ tạo nên sự tin cậy của hành khách, khuyến khích nhiều người sử dụng và khi phát triển rộng ra toàn mạng lưới số lượng người đi lại sẽ đông hơn những tuyến thí điểm đầu, 2 tuyến xe buýt thí điểm nên được thực hiện là:

* Bến Thành-Bình Tây: dài 9,5 km nối hai trung tâm kinh tế-xã hội lớn của thành phố, chạy theo tuyến đường chính Trần Hưng Đạo.

* Bến Thành-Tân Bình: Dài 9 km, chạy theo tuyến đường chính, Pasteur (Nam Kỳ Khởi Nghĩa), Hoàng Văn Thụ-Cộng Hòa.

Hai tuyến xe buýt thí điểm chạy xe giờ cao điểm cách 10 phút có một chuyến, giờ thường 15 phút/1 chuyến. Có 2 giá vé: 500đ/vé cho lượt đi cự ly 1/2 lộ trình trở lại và 1000đ/vé cho lượt đi cự ly trên 1/2 lộ trình đến suốt tuyến.

Sau khi 2 tuyến xe buýt chạy thí điểm đạt kết quả, lưu lượng khách ngày một tăng, chúng ta có thể tiếp tục thực hiện thêm hai tuyến xe buýt thí điểm nữa ♣