

BỘ GIÁO DỤC VÀ ĐÀO TẠO

BỘ XÂY DỰNG

TRƯỜNG ĐẠI HỌC KIẾN TRÚC HÀ NỘI

LÊ THỊ MINH HUYỀN

**MÔ HÌNH VÀ GIẢI PHÁP QUẢN LÝ
HỆ THỐNG GIAO THÔNG CÔNG CỘNG
THÀNH PHỐ HẢI PHÒNG**

TÓM TẮT LUẬN ÁN TIẾN SĨ

CHUYÊN NGÀNH QUẢN LÝ ĐÔ THỊ VÀ CÔNG TRÌNH

MÃ SỐ: 62.58.01.06

Hà Nội - Năm 2020

MỞ ĐẦU

1. Tính cấp thiết của đề tài

Giao thông công cộng (GTCC) đã được Chính phủ cùng với Chính quyền các đô thị lựa chọn phát triển nhằm giải quyết các vấn đề của đô thị như ùn tắc, ô nhiễm môi trường... Tuy nhiên, thực trạng quản lý phát triển hệ thống GTCC chưa đem lại hiệu quả cao đặc biệt ở giai đoạn quản lý quy hoạch và vận hành khai thác. Với các đô thị lớn đều định hướng phát triển đa phương thức GTCC như xe buýt, BRT, tàu điện nhưng hiện nay chưa có hướng dẫn quản lý cụ thể, các nghiên cứu về lĩnh vực này còn hạn chế. Quản lý vận hành khai thác chưa đáp ứng được nhu cầu sử dụng, chất lượng dịch vụ chưa cao, vẫn còn thiếu các công cụ quản lý đặc biệt là áp dụng công nghệ trong quản lý...

Thành phố (TP) Hải Phòng là đô thị loại I trực thuộc trung ương, là trung tâm kinh tế - khoa học - kỹ thuật tổng hợp của Vùng Duyên hải Bắc Bộ, là đầu mối giao thông quan trọng Vùng Kinh tế trọng điểm Bắc Bộ, là TP đông dân thứ ba ở Việt Nam. Theo quy mô này, GTCC phải phát triển đa phương thức nhưng hiện nay TP mới chỉ có 01 loại hình là xe buýt với 10 tuyến hoạt động. Công tác quản lý GTCC vẫn còn những bất cập dẫn đến hệ thống GTCC chưa phát triển, cơ sở hạ tầng và phương tiện chưa được chú trọng, chất lượng phục vụ thấp chưa đáp ứng được nhu cầu sử dụng của người dân, nhiều tuyến xe buýt ngừng hoạt động, hình ảnh GTCC thành phố khá mờ nhạt...

Vì vậy, việc nghiên cứu công tác quản lý hệ thống GTCC thành phố và lựa chọn đề tài: "Mô hình và giải pháp quản lý hệ thống giao thông công cộng thành phố Hải Phòng" là cần thiết và mang tính thực tiễn cao.

2. Mục đích nghiên cứu

Đề xuất mô hình và giải pháp cho công tác quản lý hệ thống GTCC thành phố Hải Phòng trong giai đoạn quy hoạch và vận hành khai thác.

Tạo được hệ thống GTCC chất lượng, thuận lợi, dễ dàng sử dụng, hấp dẫn và đáp ứng được nhu cầu đi lại cho hiện tại và tương lai.

3. Đối tượng và phạm vi nghiên cứu

* *Đối tượng nghiên cứu:* Quản lý hệ thống GTCC TP Hải Phòng.

* *Phạm vi nghiên cứu:*

+ Lĩnh vực: Quản lý quy hoạch và vận hành khai thác hệ thống GTCC với các loại hình xe buýt, xe buýt nhanh, đường sắt đô thị dưới góc độ quản lý nhà nước.

+ Không gian: Thành phố Hải Phòng.

+ Thời gian: Theo Định hướng quy hoạch chung thành phố đến năm 2025 tầm nhìn 2050 và Nhiệm vụ điều chỉnh quy hoạch chung thành phố Hải Phòng đến năm 2035 tầm nhìn đến 2050.

4. Phương pháp nghiên cứu

- * PP điều tra khảo sát, thu thập thông tin
- * PP chuyên gia
- * PP kế thừa
- * PP so sánh đối chiếu
- * PP phân tích, tổng hợp
- * PP chòng lóp bản đồ.

5. Ý nghĩa khoa học và thực tiễn của đề tài

* *Về mặt khoa học:* Hệ thống hóa cơ sở lý luận về quản lý hệ thống GTCC. Bổ sung tài liệu cho nghiên cứu về GTCC và quản lý GTCC. Góp phần hoàn thiện mô hình quản lý hệ thống GTCC.

* *Về mặt thực tiễn:* Kết quả nghiên cứu giúp cho cơ quan chuyên môn và cơ quan quản lý nhà nước thành phố Hải Phòng quản lý hệ thống GTCC đô thị hiệu quả cao hơn; Kết quả nghiên cứu của đề tài

có thể dùng làm tài liệu tham khảo cho các đô thị có quy mô tương đồng tại Việt Nam.

6. Kết quả và những đóng góp mới của luận án

Luận án có 4 đóng góp mới: i) *Hệ thống hóa lý luận* về hệ thống giao thông công cộng và quản lý hệ thống GTCC đặc biệt là các nội dung liên quan đến tích hợp. ii) *Mô hình quản lý hệ thống GTCC* phù hợp với thành phố Hải Phòng từ giai đoạn lập quy hoạch đến giai đoạn vận hành khai thác. Mô hình xác định các chức năng, chủ thể quản lý và các cấp độ thực hiện. iii) *Xác định 9 điểm tích hợp* các phương thức VTHKCC có xem xét đến các yếu tố sử dụng đất, GTĐT. iv) *Các giải pháp quản lý hệ thống GTCC tích hợp cho thành phố Hải phòng* như: Hoàn thiện văn bản pháp lý; Bổ sung cơ chế, chính sách khuyến khích hệ thống GTCC phát triển; Giải pháp quản lý quy hoạch hệ thống GTCC tích hợp; Giải pháp quản lý vận hành khai thác hệ thống GTCC tích hợp; Sự tham gia của cộng đồng trong quản lý GTCC.

7. Các khái niệm, thuật ngữ sử dụng trong luận án

Hệ thống GTCC tích hợp: là hệ thống GTCC đa phương thức vận tải được tích hợp theo một nguyên tắc chung và thống nhất như: Mạng lưới tuyến được liên kết tại những điểm tích hợp nhằm tạo ra các chuyến đi thuận tiện, rút ngắn thời gian chuyển tuyến, phương tiện; Tích hợp vé để giảm chi phí và rắc rối khi sử dụng nhiều loại phương tiện GTCC do nhiều công ty vận tải cung cấp. *Điểm tích hợp GTCC*: Điểm tích hợp trong một hệ thống GTCC là nơi tích hợp các loại hình GTCC và có xem xét đến các yếu tố sử dụng đất và GTĐT. *Quản lý hệ thống GTCC tích hợp*: là công tác quản lý hệ thống GTCC đa phương thức và mang tính chất tích hợp đồng bộ từ giai đoạn QH, đầu tư XD đến giai đoạn vận hành và khai thác. Quản lý hệ thống GTCC

tích hợp hiệu quả thì cần phải tạo ra được tích hợp thể chế; tích hợp quy hoạch; tích hợp thực địa; tích hợp hoạt động vận hành khai thác, tích hợp giá - vé, tích hợp thông tin hành khách và tích hợp hình ảnh.

8. Cấu trúc luận án

Luận án gồm 3 phần: Mở đầu, Nội dung; Kết luận và kiến nghị. Trong đó phần nội dung gồm 3 chương: Chương 1. Tổng quan về quản lý hệ thống giao thông công cộng đô thị (42 trang). Chương 2. Cơ sở khoa học quản lý hệ thống giao thông công cộng đô thị (44 trang). Chương 3. Mô hình và giải pháp quản lý hệ thống giao thông công cộng thành phố Hải Phòng (52 trang).

NỘI DUNG

CHƯƠNG 1: TỔNG QUAN VỀ QUẢN LÝ HỆ THỐNG GIAO THÔNG CÔNG CỘNG ĐÔ THỊ

1.1. Quản lý hệ thống giao thông công cộng đô thị

1.1.1. Thế giới

Hiện nay các thành phố tại Châu Á, Châu Âu, Châu Mỹ đều phát triển hệ thống GTCC hiện đại và theo hướng tích hợp loại hình GTCC và đạt được nhiều thành công.

Quản lý hệ thống GTCC tại các TP đó đều do một cơ quan quản lý hệ thống GTCC riêng biệt phụ trách, Quản lý tích hợp theo các chức năng chính quy hoạch, đầu tư xây dựng và vận hành khai thác. Hầu hết đều sử dụng công nghệ trong quản lý như điều phối hoạt động, kiểm soát vé. Hình ảnh và thương hiệu GTCC cũng được các thành phố trên thế giới chú trọng tạo dấu ấn riêng. Thông tin về GTCC đa phương thức được cung cấp đầy đủ cập nhật liên tục tại các nhà chờ, điểm tích hợp hay trên trang web....

1.1.2. Việt Nam

Hiện nay, tại các thành phố ở Việt Nam có GTCC thì phát triển đơn phương thức chủ yếu xe buýt, một vài thành phố lớn có BRT.

Tại các đô thị có hệ thống GTCC thì công tác quản lý chưa thực sự hiệu quả trong các nội dung: Ban hành cơ chế chính sách khuyến khích GTCC phát triển; Quản lý quy hoạch hệ thống GTCC; Quản lý vận hành khai thác; Chưa chú trọng áp dụng các công cụ giao thông thông minh và sự tham gia của cộng đồng trong quản lý.

Một số thành phố đã bước đầu chú trọng xây dựng hình ảnh và thương hiệu như Hà Nội và TP Hồ Chí Minh.

1.2. Giới thiệu chung mạng lưới giao thông đô thị TP Hải Phòng

Thành phố Hải Phòng có tổng diện tích tự nhiên 1.527,4 km², năm 2019 dân số đạt 2.028.514 người, mật độ dân số đạt 1.299 người/km²; có 15 đơn vị hành chính cấp Huyện (7 Quận nội thành, 6 Huyện ngoại thành và 2 Huyện đảo).

Giao thông đô thị: Gồm 330 tuyến đường ĐT với tổng chiều dài 324,5 km, hệ thống trục chính gồm 33 tuyến đường phố, hình thành các trục và vành đai. Bến xe: có 9 bến xe khách liên tỉnh, nội tỉnh.

1.3. Quản lý hệ thống giao thông công cộng thành phố Hải Phòng

1.3.1. Thực trạng hệ thống giao thông công cộng thành phố

** Hiện trạng mạng lưới giao thông công cộng*

Theo QH hệ thống GTCC đến năm 2020, TP Hải Phòng có 03 loại hình GTCC là mạng lưới đường xe buýt (34 tuyến), BRT (2-4 tuyến) và đường sắt đô thị (2-4 tuyến), tuy nhiên hiện nay thành phố chỉ có mạng lưới GTCC xe buýt hoạt động.

Quá trình phát triển mạng lưới GTCC xe buýt tại TP bắt đầu từ năm 2004 và trải qua nhiều giai đoạn, giai đoạn gần nhất là: ***Giai đoạn 2016-2020***, có nhiều thay đổi như mở thêm tuyến, gộp tuyến và ngừng kinh doanh 03 tuyến, do vậy năm 2020 chỉ còn 10 tuyến buýt hoạt động với tổng chiều dài 223.6km, tổng số phương tiện hoạt động là 79 xe, thời gian hoạt động từ 4h30-20h45 hàng ngày, tần suất hoạt động từ 15-40 phút, tổng số lượt xe/ngày là 599 trong đó tuyến dài nhất là Ngã tư Lê Hồng Phong, Ngô Gia Tự-Cầu phao sông Hóa 40km, tuyến ngắn nhất là Ngã 5 Cát Bi-Ngã 3 Sở Dầu 6,5km.

Cơ sở hạ tầng: hiện tại có khoảng 365 điểm dừng, 88 nhà chờ, 24 điểm đầu cuối, 04 nhà bán vé xe buýt. Các cơ sở hạ tầng này đều chưa đạt theo yêu cầu và chất lượng đã xuống cấp.

Thông tin về GTCC nghèo nàn, chưa có dữ liệu thông tin cho hành khách tìm kiếm và chỉ có thông tin về tên tuyến tại các điểm dừng, nhà chờ xe buýt, một số nhà chờ có bản đồ lộ trình nhưng không sử dụng được vì đã cũ...

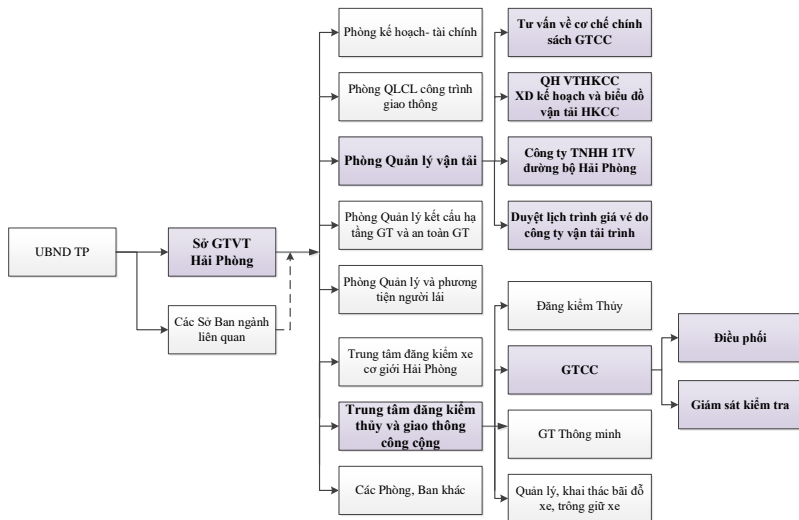
1.3.2. Cơ chế chính sách về GTCC thành phố Hải Phòng

Thành phố Hải Phòng đã ban hành các cơ chế chính sách nhằm khuyến khích phát triển GTCC liên quan đến hỗ trợ lãi suất vay khi mua sắm phương tiện GTCC, định mức kinh tế - kỹ thuật, cơ chế trợ giá cho công ty vốn nhà nước. Tuy nhiên ít các chính sách khuyến khích người dân tham gia sử dụng GTCC.

UBND thành phố đã ban hành chính sách về vé: Giá vé (theo chiều dài tuyến); Hình thức vé (vé giấy); Loại vé (vé lượt, vé tháng); Miễn vé cho 03 đối tượng (trẻ em dưới 06 tuổi, người khuyết tật nặng và người khuyết tật đặc biệt nặng); Giảm 25% giá vé tháng cho 04 đối tượng ưu tiên.

1.3.3. Cơ cấu tổ chức và các chủ thể liên trong quản lý hệ thống giao thông công cộng thành phố

Từ năm 2018, Trung tâm Đăng kiểm thủy và GTCC phụ trách quản lý GTCC xe buýt với các chức năng như hình 1.17. Sau gần hai năm hoạt động vẫn chưa hiệu quả và thiếu các công cụ hướng dẫn thực hiện. Các chủ thể liên quan khác: Sở Xây Dựng; Sở Tài chính; Sở Công thương; Sở tài nguyên và Môi trường; Các Công ty vận tải;



Hình 1.17. Sơ đồ mô hình tổ chức và chức năng quản lý GTCC TP Hải Phòng

1.3.4. Quản lý quy hoạch hệ thống giao thông công cộng thành phố

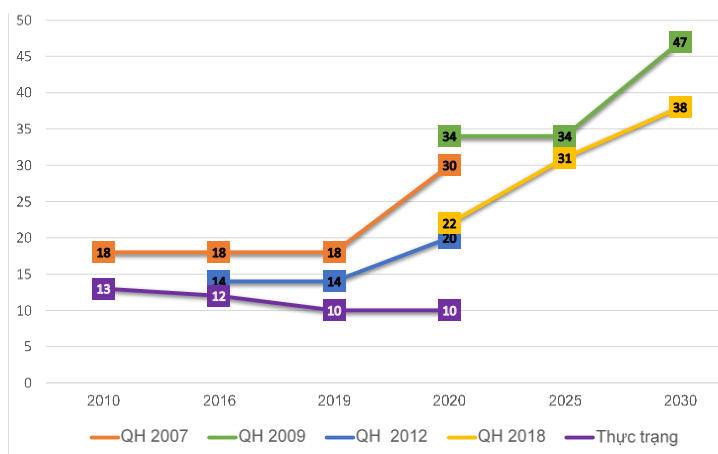
Quy hoạch chung xây dựng thành phố (Sở Xây dựng chịu trách nhiệm lập) được duyệt năm 2009, theo quy hoạch (QH) này hệ thống GTCC có 02 phương thức là xe buýt, đường sắt ĐT và không tích hợp, chưa phát triển đô thị theo hướng TOD.

Sở GTVT thành phố đảm nhận 3 lần lập QH và điều chỉnh quy hoạch VTHKCC bằng xe buýt (từ năm 2007-2018), trong 3 lần này

đều giảm các chỉ tiêu GTCC xuống thấp hơn so với lần trước và đều đề xuất 02 phương thức là xe buýt và BRT.

Quản lý QH chưa chú trọng dẫn đến sự mâu thuẫn về loại hình GTCC trong các quy hoạch được duyệt. Điều này dẫn đến sự mâu thuẫn trong quy hoạch gây khó khăn cho quản lý và phát triển GTCC.

Phân tích so sánh số lượng tuyến xe buýt được duyệt trong QH và thực tế hoạt động sẽ được thấy rõ ràng sự tính toán trong QH khác xa so với thực tế đặc biệt là năm 2020.



Hình 1.1. Sơ đồ so sánh số tuyến xe buýt giữa QH và thực trạng đạt được

1.3.5. Quản lý vận hành khai thác hệ thống GTCC

Từ tháng 4/2018 đến nay do Trung tâm Đăng kiểm thủy và GTCC đảm nhận quản lý giám sát kiểm tra hoạt động và điều phối VTHKCC.

Vận tải khai thác gặp khó khăn thể hiện qua khối lượng vận chuyển trong ba năm gần đây giảm dần, đặc biệt năm 2019 đạt 2.5 triệu lượt HK/ năm và bằng gần 2/3 so với năm 2016 và đóng tuyến và tạm dừng khai thác nhiều tuyến. Nguyên nhân chính là do hạ tầng cơ sở không

đảm bảo chất lượng, không đáp ứng được chất lượng dịch vụ, hành khách ít, nguồn thu từ bán vé không đảm bảo chi phí...

Quản lý vận hành khai thác chưa sử dụng công nghệ thông minh trong quản lý. Quản lý chất lượng hiện nay mới chỉ thực hiện quản lý phương tiện, tuy nhiên các phương tiện xe buýt có tuổi đời trên 9 năm chiếm trên 60%. Cơ quan quản lý chưa có một công cụ quản lý đánh giá chất lượng phục vụ hiệu quả. Hình ảnh và thương hiệu xe buýt TP Hải Phòng chưa được chú trọng. Quá trình vận hành khai thác thì chưa chú trọng đến sự tham gia của cộng đồng.

1.4. Những đề tài, công trình nghiên cứu có liên quan tới đề tài

Trên thế giới có rất nhiều nghiên cứu đến quản lý hệ thống GTCC theo hướng tích hợp và áp dụng các công cụ quản lý thông minh. Tại Việt Nam, phần lớn các công trình nghiên cứu khoa học, các luận án nghiên cứu nội dung VTHKCC đơn phương thức. Các nghiên cứu liên quan đến công tác quản lý hệ thống GTCC còn hạn chế, chưa có hướng tiếp cận toàn diện. Đối với những công trình nghiên cứu về GTCC thành phố Hải Phòng cũng chưa có khía cạnh quản lý hệ thống GTCC.

1.5. Những vấn đề cần giải quyết của luận án

- Xác định và hệ thống hóa các cơ sở lý luận, cơ sở thực tiễn liên quan đến đến lĩnh vực nghiên cứu.
- Đề xuất mô hình quản lý hệ thống GTCC TP Hải Phòng đến năm 2025 tầm nhìn 2050.
- Đề xuất giải pháp quản lý về quy hoạch, vận hành khai thác sự tham gia của cộng đồng để phù hợp với mô hình đề xuất và tạo được sự hấp dẫn của hệ thống GTCC đối với người dân.

CHƯƠNG 2: CƠ SỞ KHOA HỌC QUẢN LÝ HỆ THỐNG GIAO THÔNG CÔNG CỘNG ĐÔ THỊ

2.1. Cơ sở lý thuyết

2.1.1. Hệ thống GTCC trong cấu trúc quy hoạch đô thị

Hệ thống GTCC được nghiên cứu trong quy hoạch giao thông đô thị đối với những đô thị từ loại III trở lên. Phát triển hệ thống GTCC là nội dung quan trọng và có ảnh hưởng tới cấu trúc đô thị đặc biệt định hướng phát triển đô thị theo hướng TOD.

2.1.2. Vai trò của quản lý hệ thống giao thông công cộng

Quản lý GTCC có vai trò quan trọng trong các nội dung như: Quản lý nhà nước hoàn thiện và tạo ra hành lang pháp lý, cơ chế chính sách, hợp để khuyến khích phát triển GTCC; Quản lý quy hoạch hệ thống GTCC; Quản lý đầu tư xây dựng GTCC; Quản lý vận hành khai thác.

2.1.3. Chủ thể và công cụ trong quản lý hệ thống giao thông công cộng đô thị

Chủ thể bao gồm: UBND tỉnh/TP; Sở GTVT; Sở Xây dựng và các Sở Ban ngành liên quan; Trung tâm quản lý GTCC đơn phương thức (nếu có); Công ty xe buýt; Hành khách.

Công cụ quản lý hệ thống GTCC thường sử dụng là: Công cụ pháp lý; Công cụ kinh tế; Công cụ kỹ thuật - công nghệ - thông tin; Công cụ giáo dục; Công cụ truyền thông.

2.1.4. Mô hình quản lý hệ thống giao thông công cộng đô thị

Mô hình cơ cấu tổ chức 3 cấp độ; Mô hình tổ chức mở rộng; Mô hình chức năng quản lý giao thông công cộng.

2.1.5. Xu hướng quản lý hệ thống giao thông công cộng tích hợp

Cần phải tạo ra sự liên kết các yếu tố như: Tích hợp về thể chế; Tích

hợp qui hoạch hệ thống GTCC; Tích hợp thực địa; Tích hợp hoạt động vận hành khai thác; Tích hợp giá – vé; Tích hợp hình ảnh.

2.1.6. Quản lý nhu cầu đi lại của người dân trong đô thị

Quản lý nhu cầu giao thông là chiến lược nhằm tối đa hóa hiệu quả của hệ thống giao thông đô thị bằng cách khuyến khích người dân phương tiện GTCC. Biện pháp quản lý nhu cầu giao thông chia thành 03 nhóm chính: Cải thiện các lựa chọn đi lại; Các biện pháp kinh tế; Chính sách sử dụng đất và sự phát triển thông minh.

2.1.7. Quản lý chất lượng hệ thống giao thông công cộng

Quản lý chất lượng nhằm đảm bảo hoạt động và dịch vụ của hệ thống GTCC được cung cấp bởi các công ty vận tải khác nhau đạt hiệu quả và chất lượng tốt nhất. Có nhiều công cụ đánh giá chất lượng như khung đánh giá, điểm chuẩn, tiêu chuẩn hóa và chứng nhận...

2.1.8. Ứng dụng GT thông minh trong quản lý vận hành GTCC

Dịch vụ liên quan đến việc cải thiện chất lượng phục vụ hệ thống GTCC nên khuyến khích sử dụng GT thông minh như: Quản lý vận hành phương tiện; Quản lý kế hoạch và lịch trình; Quản lý vé...

2.1.9. Sự tham gia của cộng đồng

Cộng đồng tham gia trong quản lý GTCC rất quan trọng. Cộng đồng có vai trò tham vấn QH, là chủ thể trong hoạt động vận hành khai thác, được hưởng lợi trực tiếp và có sự tác động mạnh đến GTCC.

2.2. Cơ sở pháp lý

2.2.1. Các văn bản quy phạm pháp luật:

Bao gồm các văn bản Luật, Nghị định, Thông tư, Quy chuẩn và các quyết định của thành phố Hải Phòng liên quan đến quản lý hệ thống giao thông công cộng.

2.2.2. Các định hướng phát triển thành phố Hải Phòng

Bao gồm Định hướng KT-XH, Quy hoạch chung xây dựng TP Hải Phòng đến năm 2025 tầm nhìn đến 2050 như: QH sử dụng đất và phát triển không gian; QH Giao thông đô thị, QH VTHKCC TP Hải Phòng.

2.3. Các yếu tố tác động đến quản lý giao thông công cộng

Nhóm yếu tố điều kiện tự nhiên-kinh tế-xã hội; Nhóm yếu tố về kỹ thuật - kết cấu hạ tầng; Công tác tổ chức quản lý và điều hành; Yếu tố khoa học kỹ thuật-công nghệ;

2.4. Tổng hợp và phân tích số liệu khảo sát điều tra tại Hải Phòng

Căn cứ vào các chủ thể trong quản lý hệ thống GTCC để lựa chọn ra 3 đối tượng điều tra khảo sát là: Hành khách đang sử dụng dịch vụ GTCC bằng xe buýt hoặc người dân có khả năng tiếp cận dịch vụ GTCC nhưng chưa sử dụng - Mẫu phiếu số 1; Công ty VTHKCC- Mẫu phiếu số 2; Cơ quan quản lý GTCC, chuyên gia - Mẫu phiếu số 3.

- Nội dung điều tra chính của mẫu phiếu số 1: Độ tuổi, nghề nghiệp, phương đi lại, nhu cầu sử dụng GTCC, chất lượng GTCC, ý kiến cá nhân về các quan điểm trong công tác quản lý vận hành hệ thống GTCC.
- Nội dung điều tra chính của mẫu phiếu số 2: Độ tuổi, nghề nghiệp, trình độ, kinh nghiệm quản lý vận hành, các nội dung trong công tác VTHKCC, ý kiến cá nhân về các quan điểm trong quản lý GTCC.
- Nội dung điều tra chính của mẫu phiếu số 3: Độ tuổi, nghề nghiệp, trình độ, kinh nghiệm quản lý, các nội dung trong công tác quản lý, ý kiến cá nhân về các quan điểm trong quản lý GTCC.

Kết quả khảo sát đã cho những thông tin đáng tin cậy và kiểm chứng phù hợp với thực trạng hiện nay. Giúp cho nghiên cứu sinh có cái nhìn rõ hơn về công tác quản lý hệ thống GTCC và mong muốn

của các chủ thể đề. các quan điểm được đồng tình từ đó có những cơ sở thực tiễn nhằm đề xuất các giải pháp hiệu quả hơn.

Hành khách và người dân Hải Phòng mong muốn GTCC sẽ đáp ứng được các yêu tố như: Giá cả hợp lý và ưu đãi cho nhiều đối tượng hơn; Chất lượng phục vụ tốt hơn; Cung cấp mạng internet miễn phí. Họ cũng đồng tình với các quan điểm khi được khảo sát như: phải tạo được hệ thống GTCC hiện đại, thuận tiện; Hành trình nhanh chóng, An toàn & Bảo mật; Sẵn sàng ủng hộ các chính sách khuyến khích tham gia sử dụng GTCC, tạo dựng văn hóa GTCC.

Các công ty vận tải mong muốn: Không chồng chéo trong quản lý; Tạo các chế chính sách khuyến khích GTCC phát triển; Tuyến xe buýt phủ đều khắp thành phố, tiếp cận được người dân; Các điểm dừng gắn kết thuận lợi với các điểm thu hút hay với giao thông đô thị. Nâng cấp sửa chữa bảo dưỡng các cơ sở hạ tầng. Các công ty cũng đồng tình với các quan điểm được khảo sát như: Quản lý chất lượng cần đánh giá theo tiêu chí rõ ràng; Tạo thói quen đi lại bằng GTCC đối với người dân. Ủng hộ các chính sách khuyến khích phát triển GTCC; Ứng dụng công nghệ trong phân luồng điều tuyến; Phải được ưu đãi hỗ trợ, tăng nguồn thu và mong muốn thay đổi chất lượng hệ thống GTCC và tạo dựng hình ảnh thương hiệu...

Cơ quan quản lý hệ thống GTCC mong muốn: Áp dụng khoa học công nghệ hiện đại; Các định hướng mang tính chất đón đầu và phù hợp; Không chồng chéo trong quản lý; Có cơ chế chính sách khuyến khích GTCC phát triển; Cần có công cụ trong quản lý quy hoạch, quản lý vận hành khai thác hiệu quả hơn. Các quan điểm đề xuất khi khảo sát cũng được ủng hộ như: Cần có mô hình quản lý riêng khi thành phố có hệ thống GTCC đa loại hình; Cần có điều chỉnh quy hoạch để

phù hợp với xu hướng phát triển; Cần tích hợp trong quản lý; Quản lý được chất lượng theo tiêu chí rõ ràng; Tăng sự hấp dẫn của hệ thống GTCC đối với người dân; Đầu tư công nghệ thông minh trong phân luồng điều tuyến, quản lý cơ sở hạ tầng; Hoạt động GTCC được sự quan tâm đầu tư bởi các tổ chức, cá nhân, người dân.

2.5. Kinh nghiệm thực tiễn

2.5.1. Thế giới

Bài học kinh nghiệm điển hình về quản lý HT GTCC các thành phố ở Mỹ, Pháp, Anh, Tây Ban Nha, Brazil, Singapore, Trung Quốc, các bài học trong cơ cấu tổ chức quản lý, quản lý giai đoạn vận hành khai thác và áp dụng công nghệ trong quản lý.

2.5.2. Trong nước

Bài học kinh nghiệm từ TP Hồ Chí Minh, Hà Nội, Đà Nẵng như chính sách liên quan đến giá - vé; áp dụng giao thông thông minh trong quản lý hệ thống GTCC.

CHƯƠNG 3: MÔ HÌNH VÀ GIẢI PHÁP QUẢN LÝ HỆ THỐNG GIAO THÔNG CÔNG CỘNG THÀNH PHỐ HẢI PHÒNG

3.1. Quan điểm, mục tiêu, nguyên tắc

3.1.1. Quan điểm

Luận án đề xuất 05 quan điểm gồm: i) Phát triển hệ thống GTCC phù hợp với định hướng phát triển và QH hệ thống GTCC TP Hải Phòng; ii) Ưu tiên và khuyến khích phát triển hệ thống GTCC trên cơ sở các cơ chế chính sách phù hợp; iii) Nâng cao chất lượng phục vụ, đáp ứng được nhu cầu sử dụng của người dân; iv) Hệ thống GTCC được tích hợp bởi 03 phương thức xe buýt, BRT, đường sắt đô thị; v) Quản lý vận hành khai thác phải có mô hình quản lý đa phương thức, áp dụng giao thông thông minh.

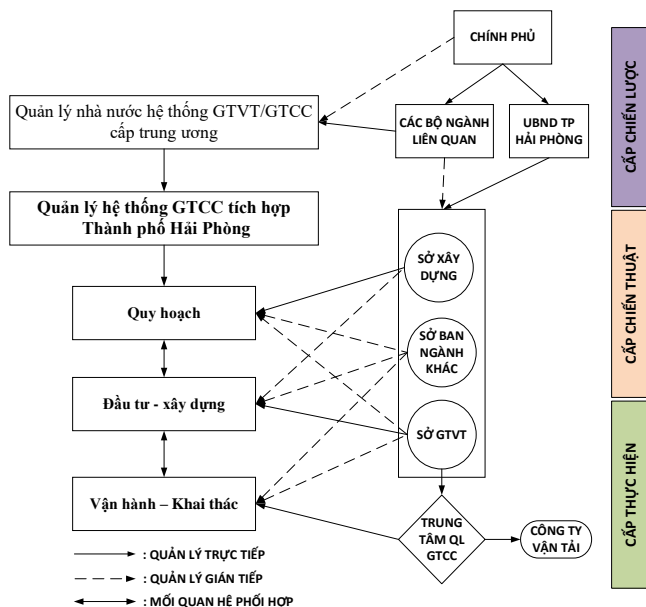
3.1.2. Mục tiêu

Quản lý GTCC với mong muốn đạt được 4 mục tiêu chính: i) Đối với xã hội; ii) Kinh tế; iii) Môi trường; iv) Phát triển.

3.1.3. Nguyên tắc

Luận án đề xuất 5 nguyên tắc chính trong quản lý hệ thống GTCC: i) Quy hoạch; ii) Đầu tư xây dựng; iii) Vận hành khai thác; iv) Khuyến khích sự tham gia của cộng đồng; v) Tuân thủ các quy chuẩn, tiêu chuẩn, quy định pháp luật của Nhà nước và địa phương.

3.2. Mô hình quản lý hệ thống GTCC thành phố Hải Phòng

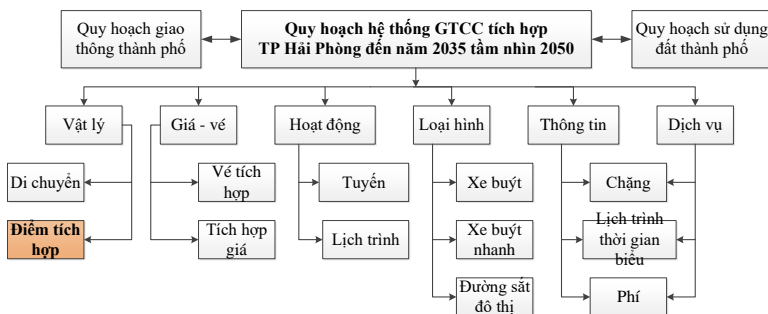


Hình 3.1. Mô hình quản lý hệ thống GTCC theo hướng tích hợp

Mô hình quản lý hệ thống GTCC tích hợp cho TP Hải Phòng được xây dựng trên cơ sở mô hình chức năng, mô hình quản lý đa phương thức, định hướng quy hoạch chung và kết hợp với các chủ thể quản lý.

3.2.1. Quản lý quy hoạch hệ thống GTCC tích hợp

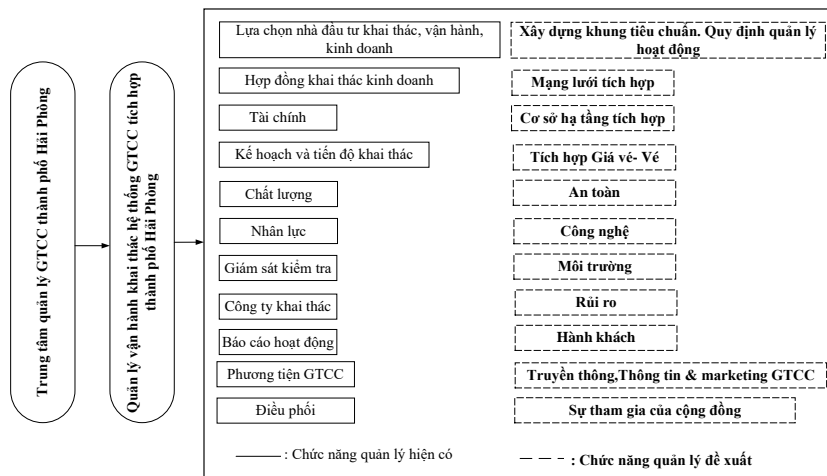
Để phát triển đồng bộ và hướng tới phát triển bền vững thì yếu tố đầu tiên là Hải Phòng cần phải lập QH hệ thống GTCC tích hợp.



Hình 3.2. Hệ thống GTCC tích hợp cho TP Hải Phòng

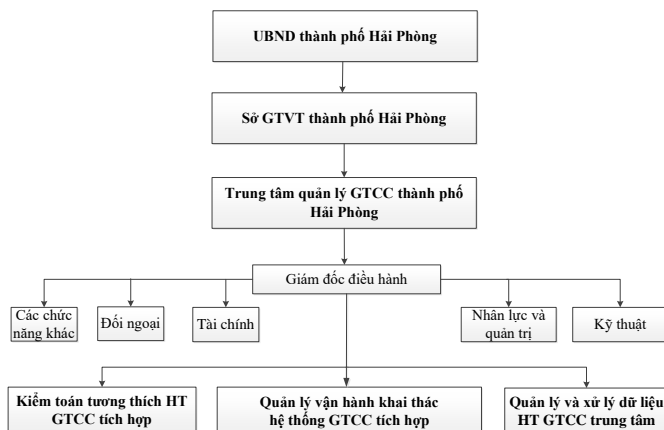
Các điểm tích hợp là yếu tố đặc trưng của mô hình HT GTCC tích hợp, là nơi kết nối các loại hình GTCC (tối thiểu 2 loại hình) với GTĐT và các khu đất xây dựng có mật độ cao.

3.2.2. Quản lý vận hành khai thác hệ thống GTCC tích hợp



Hình 3.3. Mô hình quản lý vận hành khai thác HT GTCC tích hợp cho thành phố Hải Phòng

3.2.3. Hoàn thiện mô hình cơ cấu tổ chức QL hệ thống GTCC tích hợp



Hình 3.4. Mô hình cơ cấu tổ chức QL hệ thống GTCC TP Hải Phòng

Đề xuất tách quản lý GTCC ra khỏi Đăng kiểm thủy và thành lập Trung tâm quản lý GTCC thành phố Hải Phòng, Trung tâm này có các chức năng như hình 3.3 và được phân cấp quản lý rõ ràng theo 03 chủ thể là Sở GTVT; Trung tâm QL GTCC và Công ty khai thác.

3.3. Giải pháp hoàn thiện văn bản quy phạm pháp luật

3.3.1. Hoàn thiện, bổ sung văn bản quy phạm pháp luật hiện hành

Đề xuất văn bản Luật cần được bổ sung quy định liên quan đến GTCC như: i) Đối với đô thị loại III trở lên cần nghiên cứu lập quy hoạch hệ thống giao thông công cộng. ii) Hướng nghiên cứu có tính đến TOD và tích hợp đa phương thức.

Đề xuất bổ sung nội dung hướng dẫn lập và tổ chức quy hoạch hệ thống GTCC ở văn bản dưới luật như: i) Hiện trạng hệ thống GTCC đô thị; ii) Quy hoạch hệ thống giao thông công cộng đô thị.

Đề xuất ban hành các quy chuẩn, tiêu chuẩn thiết kế, quy hoạch liên quan đến đường sắt đô thị, xe buýt nhanh.

3.3.2. Khung hướng dẫn thực hiện tích hợp hệ thống GTCC cho thành phố Hải Phòng

Bảng 3.3. Khung hướng dẫn thực hiện tích hợp hệ thống GTCC

STT	Các nội dung chính
I	Phân tích bối cảnh liên quan: phát triển đô thị, GTĐT, GTCC thành phố Hải Phòng
II	Đánh giá về kinh nghiệm tích hợp giao thông công cộng
III	Xem xét khung chính sách và quy hoạch cho phép tích hợp GTCC
IV	Xác định tầm nhìn của tích hợp GTCC TP Hải Phòng
V	Rào cản tích hợp giao thông công cộng
VI	Mục tiêu của tích hợp giao thông công cộng thành phố Hải Phòng
VII	Lựa chọn hình thức tích hợp giao thông công cộng Hải Phòng
VIII	XD kế hoạch hành động thực hiện tích hợp GTCC TP Hải Phòng
IX	Cơ chế giám sát và đánh giá

3.3.3. Khung đánh giá chất lượng hệ thống GTCC tích hợp

Đề xuất khung đánh giá chất lượng hệ thống GTCC, áp dụng chung cho tất cả các loại hình GTCC, đơn vị khai thác. Khung đánh giá được xây dựng trên các tiêu chí liên quan đến chất lượng hoạt động và phục vụ, bao gồm 8 tiêu chí cơ bản như: i) Tính khả dụng; ii) Khả năng tiếp cận; iii) Thời gian; iv) Thông tin; v) Sự tiện nghi; vi) Tính an ninh; vii) Chăm sóc hành khách; viii) Tác động môi trường.

3.4. Giải pháp bổ sung cơ chế, chính sách khuyến khích hệ thống GTCC phát triển

3.4.1. Cho phép kinh doanh, quảng cáo

Để tạo nguồn thu giúp các công ty khai thác giải quyết được vấn đề tài chính khó khăn, nghiên cứu đề xuất cho phép kinh doanh, quảng cáo tại các điểm tích hợp, điểm đầu cuối và trên phương tiện GTCC.

3.4.2. Khuyến khích và miễn phí đi xe buýt

Đề xuất bổ sung thêm 03 đối tượng được giảm giá khi sử dụng vé tháng GTCC tại thành phố Hải Phòng: Người khuyết tật nhẹ; Công nhân làm việc trong khu công nghiệp; Hộ nghèo.

Đề xuất bổ sung thêm 01 đối tượng được miễn phí khi sử dụng GTCC tại thành phố Hải Phòng: Người cao tuổi (trên 60 tuổi).

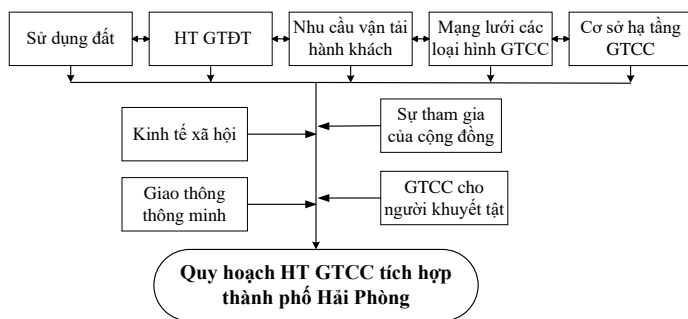
Để tạo thói quen cho người dân đi xe buýt thành phố Hải Phòng, nghiên cứu đề xuất nên miễn phí đi xe buýt vào một khung giờ nhất định với toàn bộ mạng lưới hoặc với 1 vài tuyến cố định

3.4.3. Tích hợp giá vé - vé đối với GTCC đa phương thức

Giá vé tiêu chuẩn sẽ được áp dụng trên tất cả các tuyến do các công ty vận tải khác nhau và sử dụng vé tích hợp các loại vé của các nhà cung cấp khác nhau. Vé giấy cần phải được thay thế bằng vé điện tử hay thẻ thông minh. Đề xuất thêm các loại vé: Vé tích hợp; Vé theo thời gian; Vé theo hành trình; Combo vé và dịch vụ; Vé 06 tháng hay 01 năm; Vé theo vùng; Vé gia đình.

3.5. Giải pháp quản lý quy hoạch hệ thống GTCC tích hợp

3.5.1. Nội dung nghiên cứu khi lập quy hoạch hệ thống GTCC tích hợp

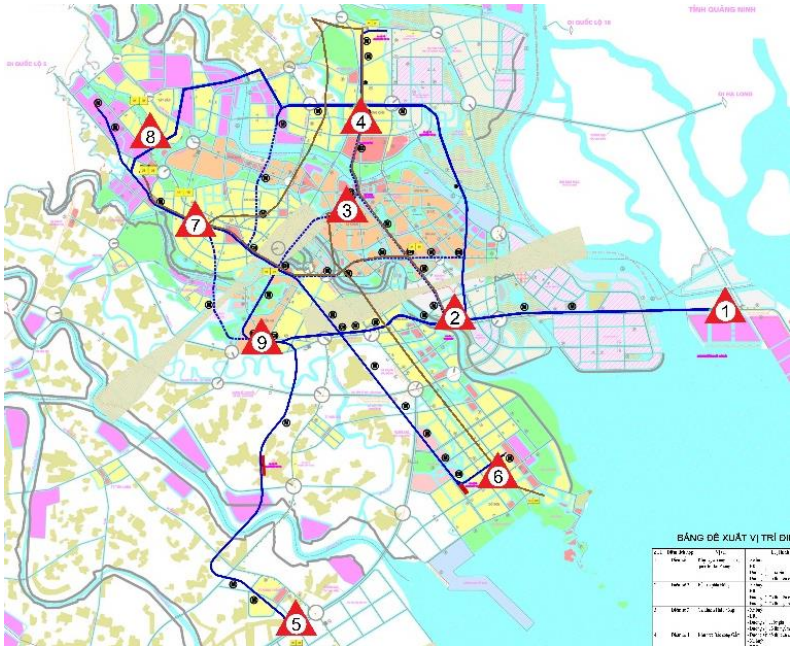


Hình 3.7. Nội dung nghiên cứu lập QH HT GTCC tích hợp cho TP Hải Phòng

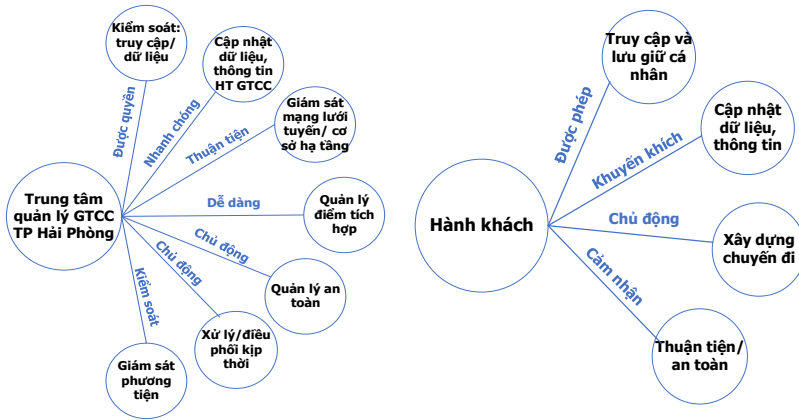
3.5.2. Đề xuất các điểm tích hợp trong quy hoạch hệ thống GTCC

Xác định mỗi điểm tích hợp GTCC thành phố Hải Phòng phải xem xét các yếu tố: Vị trí, địa hình và quỹ đất xây dựng; Hạ tầng giao thông; Loại hình GTCC kết nối; Điểm dừng hay các điểm đầu cuối; Chức năng, mật độ sử dụng đất khu vực lân cận...

Đề xuất 09 điểm tích hợp cho nghiên cứu định hướng quy hoạch hệ thống GTCC tích hợp cho TP Hải Phòng đến năm 2025 tầm nhìn 2050, đề xuất này dựa trên nghiên cứu đồng thời các định hướng QH thành phố Hải Phòng được duyệt như: sử dụng đất; giao thông đô thị; mạng lưới xe buýt và đường sắt đô thị, Quy hoạch VTHKCC bằng xe buýt (mạng lưới tuyến xe buýt; mạng lưới BRT).



Hình 3.8. Sơ đồ đề xuất các điểm tích hợp GTCC cho TP Hải Phòng đến năm 2025 tầm nhìn 2050



Hình 3.11 và 3.12. GIS trợ giúp Trung tâm quản lý GTCC và Hành khách

3.6.2. Xây dựng và quảng bá hình ảnh và thương hiệu GTCC

- Xây dựng hình ảnh và thương hiệu thông qua: Phương tiện GTCC; Thông tin, truyền thông & marketing; Cải tạo nâng cấp cơ sở hạ tầng; Ứng xử văn minh hiện đại; Nâng cao năng lực & nguồn nhân lực phục vụ.

- Quảng bá thông tin GTCC đảm bảo các yếu tố sau: Các công cụ sử dụng; Địa điểm quảng bá, tuyên truyền thông tin GTCC; Nội dung quảng bá, tuyên truyền; Thông tin về GTCC; Công bố số điện thoại tổng đài chăm sóc khách hàng và một địa chỉ nhận khiếu nại.

3.7. Sự tham gia của cộng đồng trong quản lý giao thông công cộng

Đề xuất giai đoạn vận hành khai thác, cộng đồng tham gia vào XD cơ sở dữ liệu hệ thống GTCC trung tâm; Giám sát chất lượng phục vụ, dịch vụ; văn hóa GTCC; tuyên truyền sử dụng GTCC.

3.8. Bàn luận kết quả nghiên cứu

Luận án bàn luận về các kết quả nghiên cứu trên 3 góc độ là i) Tính khả thi; ii) Tính hiệu quả; iii) Tính thực tiễn và áp dụng nhân rộng. Cụ

thể bàn luận các kết quả đạt được gồm: Mô hình quản lý hệ thống GTCC tích hợp cho thành phố Hải Phòng; Khung hướng dẫn thực hiện tích hợp hệ thống GTCC; Chính sách khuyến khích/ miễn phí đi xe buýt; Đề xuất 09 điểm tích hợp trong quy hoạch hệ thống GTCC thành phố Hải Phòng; Ứng dụng hệ thống thông tin địa lý.

KẾT LUẬN VÀ KIẾN NGHỊ

1. Kết luận

Quản lý hệ thống GTCC thành phố Hải Phòng hiện nay còn nhiều hạn chế đặc biệt trong công tác quản lý quy hoạch và vận hành khai thác. Trên cơ sở nghiên cứu, khảo sát thực trạng và hệ thống hóa cơ sở khoa học, luận án đã đưa ra đưa ra 05 quan điểm, 04 mục tiêu, 05 nguyên tắc và đề xuất Mô hình quản lý hệ thống GTCC thành phố Hải Phòng theo hướng tích hợp. Hoàn thiện mô hình cơ cấu tổ chức quản lý GTCC thành phố Hải Phòng; Hoàn thiện văn bản quy phạm pháp luật; Bổ sung cơ chế chính sách khuyến khích hệ thống GTCC phát triển; Quản lý quy hoạch hệ thống GTCC tích hợp; Quản lý vận hành khai thác hệ thống GTCC và sự tham gia của cộng đồng. Các giải pháp này là công cụ, phương thức giúp cho mô hình quản lý hệ thống GTCC thành phố Hải Phòng đạt hiệu quả hơn và phù hợp với sự phát triển và xu hướng quản lý hệ thống GTCC hiện nay và tương lai.

Mô hình và giải pháp về quản lý hệ thống GTCC tích hợp cho thành phố Hải Phòng có thể áp dụng được cho những đô thị có điều kiện tương tự ở Việt Nam.

2. Kiến nghị

Luận án kiến nghị lên cơ quan quản lý các cấp: i) **Đối với Chính phủ, Cơ quan chính phủ**: cần sớm hoàn thiện hệ thống văn bản quy phạm pháp luật liên quan đến GTCC theo hướng tích hợp như hướng

dẫn thực hiện quy hoạch hệ thống GTCC tích hợp và hướng dẫn thực hiện quản lý vận hành khai thác. ii) ***Đối với các Cục, Vụ, Viện nghiên cứu, Trường đại học*** cần nghiên cứu chuyên sâu về hệ thống GTCC tích hợp nhằm hoàn thiện hệ thống lý luận, thực tiễn. iii) ***Đối với TP Hải Phòng***: Cần đưa ra nghị quyết phát triển đô thị theo hướng tích hợp. Yêu cầu đơn vị tư vấn lập điều chỉnh Quy hoạch chung thành phố Hải Phòng nghiên cứu theo hướng tích hợp đặc biệt là tích hợp hệ thống GTCC đa phương thức. Thành lập Trung tâm quản lý GTCC thành phố Hải Phòng. Ban hành cơ chế chính sách tại địa phương khuyến khích phát triển hệ thống GTCC tích hợp. Yêu cầu các Sở Ban ngành phối hợp để ban hành hướng dẫn cụ thể nội dung quản lý tích hợp GTCC. Tuyên truyền người dân tham gia và tạo thói quen sử dụng giao thông công cộng. Cần nâng cấp sửa chữa cải thiện cơ sở hạ tầng và phương tiện GTCC. iv) ***Đối với người dân Hải Phòng*** cần thay đổi thói quen di chuyển bằng phương tiện cá nhân sang sử dụng phương tiện GTCC. Tích cực tham gia đóng góp vào các dự án GTCC để tạo nên một mạng lưới GTCC tích hợp hoàn chỉnh, văn minh hiện đại, an toàn.

DANH MỤC CÁC CÔNG TRÌNH KHOA HỌC ĐÃ CÔNG BỐ CỦA TÁC GIẢ LIÊN QUAN ĐẾN LUẬN ÁN:

1. Lê Thị Minh Huyền (2018); *Public transportation management: international experience and oriented development for urban cities in Viet Nam (Quản lý giao thông công cộng: kinh nghiệm thế giới và định hướng phát triển cho các đô thị tại Việt Nam)*; Hội thảo khoa học quốc tế: Chiến lược đô thị thông minh và hạ tầng giao thông cho quản lý đô thị và phát triển vùng bền vững: đáp ứng nhu cầu tương lai và biến đổi khí hậu; Nhà xuất bản Xây dựng; Tháng 10/2018; ISBN:978-604-82-2696-1.
2. Lê Thị Minh Huyền (2019); *Giao thông công cộng thành phố Hải Phòng: Quy hoạch và thực tiễn*; Hội thảo khoa học quốc tế: Đào tạo, Hội nhập và Phát triển bền vững; Nhà xuất bản Khoa học và Kỹ thuật; Quyển 2-Tháng 9/2019, ISBN: 978-604-67-1457-6.
3. Lê Thị Minh Huyền (2019); *Quản lý giao thông công cộng thành phố Hải Phòng theo hướng tích hợp*; Hội thảo khoa học quốc tế: Đào tạo, Hội nhập và Phát triển bền vững; Nhà xuất bản Khoa học và Kỹ thuật; Quyển 1-Tháng 9/2019; ISBN: 978-604-67-1456-9.
4. Lê Thị Minh Huyền (2019); *Giải pháp nâng cao tính hấp dẫn của hệ thống giao thông công cộng thành phố Hải Phòng*; Tạp chí Xây Dựng; số 9/2019, ISSN0866-8762.