

Đẩy mạnh phát triển phương tiện công cộng

Theo số liệu tính toán của Bộ Giao thông, khối lượng hành khách luân chuyển nội địa năm 2015 đạt 371.6 tỷ lượt người.km. Trong đó, vận chuyển bằng đường bộ chiếm tỷ lệ lớn nhất 93,9%, theo sau là vận chuyển bằng đường hàng không chiếm 3,9% và đường sắt và đường thủy cùng chiếm 1,1%. Trong vận chuyển hành khách bằng đường bộ, phương thức vận chuyển cá nhân (bao gồm xe máy và ô tô con) chiếm 81,1%, phần còn lại là các hình thức đi lại bằng phương tiện công cộng (xe buýt và xe tuyến liên tỉnh). Dự báo tới năm 2030 nhu cầu đi lại đạt 841 tỷ lượt người.km và đạt 1609 tỷ lượt người.km vào năm 2050, tăng trung bình tương ứng là 5,6%/năm và 3.3%/năm. Cơ cấu vận chuyển dự kiến có sự thay đổi nhẹ: Năm 2050, vận chuyển bằng đường bộ giảm còn 91,6% trong khi vận chuyển bằng đường không tăng lên chiếm 6,2%. Vận chuyển bằng đường sắt tăng nhẹ, đạt 1,2% trong khi đường thủy giảm nhẹ còn 1%.

Cấp độ 1: giả định việc phát triển xe buýt theo xu thế quá khứ, tăng tương ứng với tăng trưởng nhu cầu giao thông. Tỷ trọng đảm nhận bởi xe buýt năm 2030 ở mức 4% như năm 2015 và tăng nhẹ giai đoạn sau đó đạt 5,8% năm 2050. Không có nỗ lực nào về phát triển MRT để cải thiện nhu cầu đi lại của người dân từ nay đến các năm tiếp theo do chi phí đầu tư lớn. Như vậy, tổng nhu cầu năng lượng cho vận hành hành khách ứng với kịch bản này là 206,1 TWh năm 2030 tăng từ 83,3TWh năm 2015 và đạt 417,4 TWh năm 2050.

Cấp độ 2: giả định các nỗ lực phát triển xe buýt bao gồm xe buýt nhanh BRT ở các thành phố trực thuộc trung ương Hà Nội, HCM, Cần Thơ, Đà Nẵng, Hải Phòng. Kết quả là tỷ lệ vận chuyển hành khách bởi xe buýt trong vận chuyển đường bộ tăng, đạt 8,4% năm 2030 và đạt 9,1% năm 2050. Nỗ lực còn bao gồm phát triển hệ thống MRT với giả định ở Hà Nội tuyến 2A vào vận hành năm 2021, tuyến số 3 vận hành năm 2022. Tại TP Hồ Chí Minh tuyến Bến Thành-Suối Tiên vào vận hành năm 2022. Với việc đầu tư các tuyến khác sau đó, dự kiến MRT chiếm 24% hành khách luân chuyển bằng đường sắt năm 2030 và 10,5% năm 2050. Việc mở rộng hệ thống các phương tiện công cộng này sẽ làm giảm việc sử dụng phương tiện cá nhân: xe ô tô con và đặc biệt là xe máy làm giảm tiêu thụ năng lượng (do xe buýt, tàu MRT có tiêu thụ năng lượng trên lượt hành khách luân chuyển thấp hơn) và do vậy giảm phát thải khí nhà kính của khu vực vận tải hành khách, theo ước tính là 0,8% năm 2030 và 0,4% năm 2050 so với cấp độ 1.

Cấp độ 3: cấp độ này thể hiện nỗ lực cao hơn về phát triển phương tiện công cộng. Phát triển xe buýt ở 13 thành phố bao gồm 5 thành phố trực thuộc trung ương: Hà Nội, HCM, Cần Thơ, Đà Nẵng, Hải Phòng và 8 thành phố loại 1: Việt Trì, Nam Định, Vinh, Huế, Quy Nhơn, Đà Lạt, Nha Trang và Buôn Ma Thuột. Phát triển thêm xe buýt nhanh BRT tại 5 thành phố trực thuộc trung ương. Ở kịch bản này, phát triển MRT giữ nguyên như cấp độ 2. Nỗ lực này dẫn đến tỷ lệ đảm nhiệm bởi xe buýt trong vận chuyển hành khách bằng đường bộ tăng lên 11% năm 2030 và đạt 11,4% năm 2050. Nỗ lực này làm giảm 1,5% phát thải khí nhà kính vào năm 2030 và 0,6% năm 2050 của khu vực vận tải hành khách so với cấp độ 1.

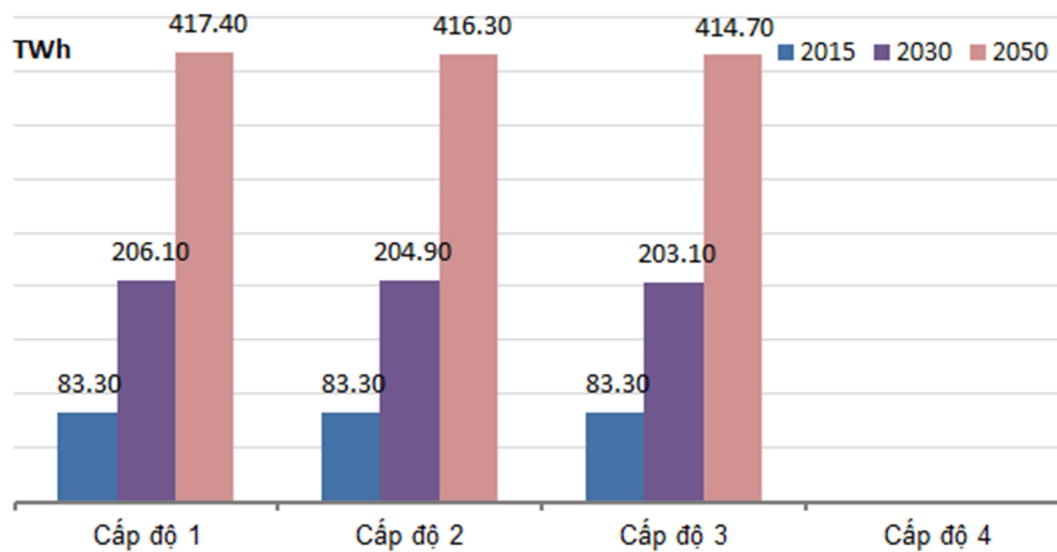
Cấp độ 4: giải pháp này không có cấp độ 4



Hình 1: Xe buýt công cộng ở phố Tây Sơn, Hà nội Photo © Hoàng Anh



Hình 2: Đường sắt trên cao Cát Linh – Hà Đông, Photo © kênh14.vn



Hình 3: Nhu cầu năng lượng cho các mốc năm 2015, 2030 và 2050 ứng với mỗi cấp độ