

TIỀM NĂNG PHÁT TRIỂN DU LỊCH THEO ĐƯỜNG SẮT ĐÔ THỊ TẠI THÀNH PHỐ HỒ CHÍ MINH

Tourism Development Potential Along Urban Railway in Ho Chi Minh City

Vũ Nguyễn Minh Trí

Hướng dẫn viên du lịch Quốc tế

TÓM TẮT

Nghiên cứu mô hình phát triển định hướng giao thông công cộng (Transit-Oriented Development - TOD) mang lại nhiều giải pháp thiết thực cho ngành du lịch tại các đô thị hiện đại. Đặc biệt hệ thống đường sắt đô thị giúp du khách tiết kiệm thời gian và chi phí, đồng thời tăng số lượng điểm tham quan du lịch mà du khách có thể thực hiện trong một chuyến đi. Bên cạnh đó, chúng tôi khảo sát hành vi đi lại của du khách nội địa đến các điểm tham quan du lịch xung quanh các nhà ga tuyến metro số 1 tại Thành phố Hồ Chí Minh, cho thấy du khách sẵn sàng sử dụng metro đến các địa điểm tham quan du lịch trong phạm vi dưới 500m hơn là phương tiện cá nhân. Hai yếu tố được du khách đánh giá cao nhất khi sử dụng tuyến metro số 1 là hạn chế tác động thời tiết (mưa, nắng, gió) và giảm ùn tắc giao thông từ đó tăng thời gian đi lại.

Từ khóa: đường sắt đô thị, hành vi của du khách, phát triển theo định hướng giao thông công cộng.

ABSTRACT

Research on the Transit-Oriented Development (TOD) model provides many practical solutions for the tourism industry in modern cities. In particular, the urban railway system helps tourists to save time and money, while also increases the number of tourist destinations that tourists can visit in one trip. In addition, the survey of travel behavior of domestic tourists to tourist attractions around metro line 1 stations in Ho Chi Minh City shows that tourists are more willing to use the metro rather than personal vehicles to visit popular tourist destinations within a 500m radius. The two factors that tourists appreciate most when using metro line 1 are limited weather impacts (rain, sun, wind); reduce traffic congestion and thereby increase travel time.

Keywords: urban railway, tourist behavior, transit-oriented development.

1. Đặt vấn đề

Mô hình phát triển định hướng giao thông công cộng, thuật ngữ tiếng Anh là “Transit-Oriented Development” (TOD) - mô hình phát triển đô thị dựa trên hệ thống giao thông công cộng, đã và đang trở thành xu hướng phát triển tại nhiều quốc gia trên thế giới. TOD là một chiến lược quy hoạch tích hợp giữa giao thông công cộng và sử

dụng đất; tạo ra các khu đô thị đa chức năng, có mật độ cao xung quanh các trạm của hệ thống giao thông công cộng, nâng cao khả năng tiếp cận và giảm thiểu sự phụ thuộc vào phương tiện cá nhân, xe cơ giới.

Chiến lược quy hoạch nổi tiếng này do Peter Calthorpe phát triển tại các thành phố ở Bắc Mỹ vào những năm 1980, nơi diễn ra sự mở rộng không kiểm soát của các khu đô

thị, làm trầm trọng thêm tình trạng tắc nghẽn giao thông và làm giảm chất lượng môi trường (Sung, 2011). Mô hình TOD thực sự trở thành một nền tảng quan trọng trong quy hoạch hiện đại khi Calthorpe xuất bản cuốn sách “The New American Metropolis” vào năm 1993. Nhiều định nghĩa và sổ tay hướng dẫn về TOD ra đời sau này tuy nhiên đều dựa trên sự tổng hợp các nguyên tắc quy hoạch sinh thái, thẩm mỹ, ưu tiên người đi bộ, chống đô thị hóa, quy hoạch vùng và tính công bằng của Calthorpe.

Nghiên cứu từ Diễn đàn Giao thông Quốc tế cho thấy TOD đã chứng minh hiệu quả trong việc cải thiện khả năng tiếp cận và di chuyển tại các đô thị Đông Nam Á. Đặc biệt, khi so sánh giữa Bangkok, Thành phố Hồ Chí Minh và các thành phố khác trong khu vực, TOD được xem là giải pháp then chốt để giải quyết các thách thức về giao thông đô thị và phát triển bền vững (Tsumita và cộng sự, 2023).

Trải qua quá trình phát triển đô thị đầy năng động và liên tục chuyển mình từ khi hình thành đến nay, sự phát triển đô thị của thành phố Hồ Chí Minh gắn liền với quá trình chuyển dịch cơ cấu kinh tế theo hướng dịch vụ - công nghiệp hiện đại, tạo nên một không gian đô thị đa chức năng với mật độ xây dựng cao và hệ thống hạ tầng ngày càng hoàn thiện.

TOD không chỉ được áp dụng trong quy hoạch đô thị mà còn có tiềm năng lớn trong lĩnh vực du lịch để thúc đẩy sự phát triển bền vững. Việc mở rộng mạng lưới đường sắt đô thị dọc theo hành lang giao thông được coi là phương án hiệu quả nhất trong phát triển đô thị, đặc biệt là trong bối cảnh của Thành phố Hồ Chí Minh. Trong phạm vi bài nghiên cứu này, chúng tôi tìm hiểu một số hành vi của du khách khi sử dụng tuyến đường sắt đô thị (tuyến metro

số 1) đến các điểm tham quan du lịch tại Thành phố Hồ Chí Minh. Từ đó đề xuất các giải pháp thúc đẩy hoạt động tham quan du lịch theo hệ thống đường sắt đô thị, đóng góp vào sự phát triển du lịch bền vững và tạo ra trải nghiệm du lịch chất lượng cao cho du khách.

2. Phương pháp nghiên cứu

2.1. Phương pháp thu thập và phân tích dữ liệu thứ cấp

Dữ liệu thứ cấp của nghiên cứu được thu thập từ các công trình nghiên cứu, bài báo trên các tạp chí khoa học bằng tiếng nước ngoài có liên quan đến mô hình TOD và cách khai thác vào hoạt động du lịch.

2.2. Phương pháp thu thập và xử lý dữ liệu sơ cấp

Dữ liệu sơ cấp được thu thập bằng phương pháp điều tra bằng bảng hỏi. Thời gian khảo sát trong tháng 2 đến tháng 3 năm 2025. Đối tượng trả lời phiếu là khách du lịch nội địa (cả tham quan trong ngày và lưu trú) đã sử dụng tuyến metro số 1 đến các điểm tham quan du lịch trên địa bàn Thành phố Hồ Chí Minh. Chúng tôi thu thập ý kiến bằng cách phát trực tiếp cho du khách tại thực địa (ga Bến Thành, ga Nhà hát Thành phố và ga Ba Son). Số lượng mẫu nghiên cứu thu thập được là 110 quan sát.

Bảng câu hỏi gồm 02 phần: Phần 1. Các thông tin cá nhân, nhân khẩu học và Phần 2. các câu hỏi liên quan đến hành vi và yếu tố quyết định lựa chọn phương tiện giao thông khi đến các điểm tham quan du lịch trên địa bàn Thành phố Hồ Chí Minh. Dữ liệu nghiên cứu sau khi được thu thập được mã hóa và xử lý trên phần mềm SPSS 27. Sau đó dùng kỹ thuật phân tích thống kê mô tả (dưới dạng giá trị phần trăm và giá trị trung bình) để thể hiện đánh giá của khách du lịch nội địa sử dụng đường sắt đô

thị đến các điểm tham quan du lịch tại Thành phố Hồ Chí Minh.

3. Tổng quan về phát triển du lịch theo đường sắt đô thị và hành vi lựa chọn phương thức di chuyển của du khách

3.1. Tổng quan về phát triển du lịch theo đường sắt đô thị trên thế giới và Việt Nam

Khái niệm TOD được Calthorpe (1993) định nghĩa là sự phát triển nén trong phạm vi đi bộ (5 –10 phút, tương ứng khoảng 600m) từ các nhà ga trung chuyển, tại đó chứa đựng nhiều tiện ích, các loại hình sử dụng đất khác nhau như nhà ở, nơi làm việc, cửa hàng... Nguyên tắc của mô hình TOD trong quy hoạch khi phát triển đô thị tích hợp giữa nhà ở, thương mại và không gian xanh xung quanh hệ thống giao thông công cộng.

Trong hệ thống giao thông công cộng của đô thị, vai trò của đường sắt đô thị rất quan trọng vì có công suất vận chuyển lớn hơn (so với xe buýt). Hệ thống vận tải đường sắt đô thị (Urban Rail Transit) là một hệ thống lớn và phức tạp, nhưng cũng mang lại sự tiện lợi tuyệt vời cho hành khách. Hiệp hội Giao thông Công cộng Quốc tế định nghĩa “Hệ thống đường sắt đô thị là một tập hợp các hệ thống đường sắt dẫn hướng dành cho vận chuyển trong đô thị và ngoại ô. Các loại hình của hệ thống vận tải đường sắt đô thị gồm: hệ thống tàu điện ngầm (metro system), hệ thống xe điện hay còn gọi là hệ thống đường sắt nhẹ (tram system/ light rail system) và hệ thống đường sắt đô thị khác, miễn là chúng được dẫn đường bằng ít nhất một đường ray như hệ thống sử dụng đường ray chung với đường sắt quốc gia (regional rail systems) (UITP).

Hệ thống tàu điện ngầm (metro system) hay MRT (Mass Rapid Transit) hệ thống đường sắt công suất lớn, thường

được thiết kế để vận chuyển một lượng lớn hành khách với tốc độ cao. MRT thường được sử dụng ở các thành phố lớn với mật độ dân số cao, đóng vai trò là xương sống của hệ thống giao thông công cộng (như New York, Tokyo). Tuyến metro số 1 được đưa vào vận hành tại Thành phố Hồ Chí Minh không chỉ có vai trò vận chuyển hành khách mà còn là động lực thúc đẩy phát triển kinh tế - xã hội và tái cấu trúc không gian đô thị theo hướng bền vững. Các khu vực quanh các trạm tàu metro có lợi thế kết nối thuận tiện giữa các trung tâm thương mại, văn hóa và khu dân cư, tạo điều kiện phát triển các dịch vụ du lịch tích hợp.

Xác định ranh giới TOD là một yếu tố quan trọng có thể thay đổi tùy thuộc vào các đặc điểm cụ thể của bối cảnh và địa điểm tại địa phương (Lund và cộng sự, 2006). Các nghiên cứu được xem xét thường xác định ranh giới TOD là khu vực trong phạm vi đi bộ trong 0,25 dặm (khoảng 0,4km) hoặc thời gian đi bộ từ 10 - 15 phút cách nhà ga. Một số nghiên cứu cũng sử dụng sự kết hợp của các yếu tố, bao gồm mật độ, tính đa dạng trong sử dụng đất, thiết kế thân thiện với người đi bộ, sự liên kết với phương tiện giao thông công cộng và chất lượng dịch vụ giao thông công cộng, để xác định ranh giới TOD. Nhìn chung, bán kính 500m được coi là khoảng cách đi bộ lý tưởng cho các dịch vụ và tiện ích.

Ví dụ: Florida Department of Transportation (2012) đưa ra nguyên tắc tổ chức không gian điểm TOD chính là phát triển quanh một “điểm trung chuyển” là nhà ga (các trạm) của hệ thống đường sắt đô thị. Để đảm bảo khoảng cách đi bộ phù hợp trong thời gian 10 phút, thông thường khoảng cách đi bộ chấp nhận được là từ 400 - 800m.

Các chiến lược phát triển giao thông

công cộng bền vững thường nhằm đạt được ba mục tiêu sau (Banister, 2011): 1 - Tối ưu hóa việc đi lại, giảm thiểu sự phụ thuộc vào phương tiện cá nhân. 2 - Khuyến khích sử dụng phương tiện công cộng, thúc đẩy sử dụng các phương thức giao thông xanh như đi bộ, đạp xe. 3 - Giảm khoảng cách đi lại, đề cập việc tái cấu trúc không gian đô thị theo hướng nén, đa chức năng, từ đó giảm thiểu tổng lượng phát thải carbon từ hoạt động giao thông vận tải đô thị.

Nhiều nghiên cứu đã chỉ ra mối liên hệ giữa phát triển đường sắt đô thị và hoạt động du lịch. Tuyến metro không chỉ là phương tiện vận chuyển hành khách công cộng mà còn là động lực phát triển kinh tế - xã hội, tác động phát triển du lịch bền vững, tăng cường trải nghiệm du khách (Wang và cộng sự, 2024; Cárdenas-García và cộng sự, 2024).

Việt Nam hiện có ba tuyến đường sắt đô thị, trong đó hai tuyến tại Hà Nội và một tuyến tại Thành phố Hồ Chí Minh. Tại Hà Nội: tuyến đường sắt đô thị Cát Linh – Hà Đông (đi vào vận hành từ ngày 06/11/2021), tuyến Nhổn - Ga Hà Nội đoạn trên cao (từ tháng 8/2024). Tại Thành phố Hồ Chí Minh: tuyến metro số 1 Bến Thành - Suối Tiên (tháng 01/2025). Theo quy hoạch đến năm 2035 đạt 10 tuyến đường sắt đô thị tại Hà Nội và 7 dự án metro tại Thành phố Hồ Chí Minh (Quốc hội, 2025).

Trên thế giới, mô hình TOD đã và đang áp dụng ở nhiều thành phố lớn và đều là những “siêu đô thị”, phát triển kinh tế và du lịch như New York (Mỹ), London (Anh), Bắc Kinh (Trung Quốc), Tokyo (Nhật Bản), Seoul (Hàn Quốc), Singapore... Việc phát triển du lịch theo định hướng TOD góp phần đưa Thành phố Hồ Chí Minh và Việt Nam nói chung bắt kịp với tiến trình phát triển của thế giới,

thúc đẩy du lịch, kinh tế và phát triển đô thị bền vững. Chúng tôi cho rằng TOD sẽ giúp nâng cao trải nghiệm du lịch bền vững thông qua khuyến khích sử dụng giao thông công cộng, giảm phát thải carbon từ hoạt động du lịch. Nghiên cứu TOD cũng đề xuất các giải pháp thiết kế không gian công cộng thân thiện với người đi bộ, tạo môi trường du lịch an toàn, tiện nghi và hấp dẫn hơn. Điều này đáp ứng xu hướng du lịch xanh, bền vững đang ngày càng được du khách quốc tế quan tâm.

3.2. Sự thuận tiện khách du lịch nội địa khi sử dụng đường sắt đô thị

Hiểu về hành vi lựa chọn phương thức di chuyển đến các điểm tham quan du lịch của du khách là nội dung quan trọng trong nghiên cứu này vì đây là yếu tố cơ bản để du khách có thể thực hiện được chuyến tham quan du lịch.

Đã có nhiều nghiên cứu về tác động của mô hình TOD đến hành vi di chuyển của con người, chỉ ra rằng thông qua mô hình TOD, con người lựa chọn sử dụng các phương thức di chuyển bền vững hơn (như phương tiện công cộng, metro, đi bộ, đạp xe) so với phương thức tự lái ô tô xe máy, hay thông qua ứng dụng gọi xe (Arrinton & Sloop, 2009; Cervero, 2002; Kamruzzaman và cộng sự, 2013).

Stradling và cộng sự (2000) cho rằng việc đi lại dễ dàng không đơn thuần là việc không gặp khó khăn, trở ngại; mà chính là mang lại trải nghiệm tối ưu về mặt thể chất, nhận thức và cảm xúc. Sự thuận tiện của du khách được đánh giá thông qua nơi lưu trú có khả năng tiếp cận cao, bao gồm phạm vi không gian xung quanh có thể dễ dàng đi bộ và kết nối các phương tiện giao thông công cộng.

Nghiên cứu của Cục Quản lý Đường cao tốc Maryland đề xuất khung lý thuyết về phát triển tích hợp, được xem là một

khung lý thuyết toàn diện về TOD (Zamir và cộng sự, 2014), trong đó tập trung vào ba yếu tố chính: số chuyến đi được tạo ra (trip generation), phân phối luồng di chuyển (distribution) và lựa chọn phương thức di chuyển (mode choice). Khung lý thuyết này giúp các nhà quy hoạch hiểu rõ hơn về các nhân tố ảnh hưởng đến hệ thống giao thông và hoạt động du lịch trong mô hình TOD.

Tại Thành phố Hồ Chí Minh, tuyến metro số 1 kết nối từ ga ngầm trung tâm Bến Thành (quận 1) đến ga Bến xe Suối Tiên (Thành phố Thủ Đức), với tổng chiều dài khoảng 19,7km. Tuyến metro này bao gồm 14 trạm (11 trạm trên cao và 3 trạm ngầm), đi qua các khu vực trung tâm và phía đông thành phố (Ủy ban Nhân dân Thành phố Hồ Chí Minh, 2019). Tuyến metro số 1 đã đưa vào vận hành thương

mại và chính thức thu phí từ ngày 21/01/2025; từ đó nhiều du khách nội địa, quốc tế đã tìm đến để chụp ảnh và trải nghiệm tuyến metro đầu tiên của thành phố, từ đó kết hợp tham quan du lịch.

Trong phần tiếp theo của nghiên cứu này, chúng tôi khảo sát hành vi lựa chọn phương thức di chuyển và đánh giá của du khách khi sử dụng tuyến metro số 1 đến các điểm tham quan du lịch tại Thành phố Hồ Chí Minh, từ đó chỉ ra yếu tố tác động của TOD đến hoạt động du lịch, đồng thời đề xuất các giải pháp thúc đẩy hành vi lựa chọn phương thức di chuyển bằng tuyến metro số 1 của du khách nội địa.

4. Kết quả

Theo khảo sát của chúng tôi, các điểm tham quan du lịch nằm dọc theo tuyến metro số 1 được nhiều du khách chọn lựa nhất nhiều nhất là:

Bảng 1. Các điểm đến được du khách nội địa tiếp cận nhiều nhất bằng metro số 1

Điểm đến	Số khách lựa chọn	Tỷ lệ (%)	Khoảng cách đến ga gần nhất (mét)
Chợ Bến Thành	66	60.0	350
Phố đi bộ Nguyễn Huệ	48	43.6	300
Nhà thờ Đức Bà	38	34.5	500
Dinh Độc Lập	36	32.7	500
Công viên văn hóa Suối Tiên	34	30.9	300
Bưu điện Thành phố	32	29.1	500
Công viên 23 Tháng 9	22	20.0	500
Ga Water bus Bạch Đằng	22	20.0	700
Đường sách Nguyễn Văn Bình	16	14.5	700
Khu du lịch Văn Thánh	16	14.5	700
Thảo Cầm Viên	12	10.9	900
Bảo tàng Mỹ thuật Thành phố Hồ Chí Minh	10	9.1	450
Bảo tàng Lịch sử Thành phố Hồ Chí Minh	8	7.3	900

Nguồn: Tổng hợp của tác giả

Chúng tôi thấy cụm điểm tham quan du lịch tại ga Bến Thành (nằm dưới quảng trường Quách Thị Trang, quận 1) và ga Nhà hát Thành phố (nằm dưới đường Lê Lợi, quận 1) vốn là trung tâm du lịch truyền thống được nhiều du khách lựa chọn vì có thể đi lại thuận tiện bằng metro. Các điểm đến Chợ Bến Thành, Phố đi bộ Nguyễn Huệ, Nhà thờ Đức Bà, Dinh Độc Lập, Bưu điện Thành phố đều cách ga metro dưới 500m, thuận tiện đi bộ từ ga, không cần kết hợp thêm phương tiện khác. Du khách cũng kết nối thêm phương tiện đường thủy đến làm phong phú thêm chuyến tham quan, di chuyển theo phương thức đường sông giữa ga Water bus Bạch Đằng đến Khu du lịch

Tân Cảng có bến tàu, và ga metro Tân Cảng cách 260m.

Khi lấy ý kiến đánh giá của du khách về các yếu tố thúc đẩy họ sử dụng tuyến metro số 1 để đi tham quan du lịch, tác giả bảng bên dưới.

Tiêu chí đo lường mức đánh giá của du khách dựa trên thang đo Likert với 05 mức độ, kết hợp với quy ước dựa trên giá trị trung bình trong thang đo Anderson thì ý nghĩa của điểm trung bình trong bảng 2 tương ứng như sau:

- 1,00 – 1,80: Rất không đồng ý
- 1,81 – 2,60: Không đồng ý
- 2,61 – 3,40: Bình thường
- 3,41 – 4,20: Đồng ý
- 4,21 – 5,00: Rất đồng ý

Bảng 2. Đánh giá của du khách về các yếu tố khi sử dụng tuyến metro số 1

Yếu tố	Điểm trung bình	S.D.	Đánh giá chung
Tiết kiệm chi phí đi lại	3,8273	1,21050	Đồng ý
Hạn chế căng thẳng khi phải tự điều khiển xe (xe máy, ô tô)	4,1455	1,17181	Đồng ý
Hạn chế tác động thời tiết (mưa, nắng, gió)	4,2545	1,12874	Rất đồng ý
Giảm ùn tắc giao thông, từ đó thời gian đi lại nhanh chóng	4,3818	0,96718	Rất đồng ý
Có thời gian tận hưởng cuộc sống (trò chuyện, đọc sách, nghe nhạc)	3,8818	1,07287	Đồng ý
Thuận tiện (kết nối giữa các địa điểm muốn đến)	3,5000	1,17894	Đồng ý

Nguồn: Tổng hợp của tác giả

Kết quả được trình bày trong bảng 2, với các yếu tố chính được đánh giá dựa trên điểm trung bình và độ lệch chuẩn (S.D.)

Có hai yếu tố được đánh giá “Rất đồng ý”: Giảm ùn tắc giao thông, từ đó thời gian đi lại nhanh chóng với điểm trung bình 4,3818 và độ lệch chuẩn thấp nhất (0,96718), cho thấy mức độ thuận tiện rất

cao từ phía du khách. Điều này phản ánh rằng tuyến metro số 1 đáp ứng hiệu quả nhu cầu di chuyển nhanh chóng và giảm thiểu tình trạng ùn tắc giao thông, một vấn đề phổ biến ở các đô thị lớn. Yếu tố hạn chế tác động thời tiết có điểm trung bình 4,2545 cho thấy du khách đánh giá cao khả năng bảo vệ họ khỏi các tác động bất lợi

của thời tiết, như mưa, nắng, và gió, khi sử dụng metro.

Bốn yếu tố còn lại được đánh giá tích cực “Đồng ý”: yếu tố hạn chế căng thẳng khi tự điều khiển phương tiện với điểm trung bình 4,1455 cho thấy du khách cảm thấy thoải mái hơn khi sử dụng metro thay vì phải tự lái xe máy hoặc ô tô, đặc biệt trong điều kiện giao thông phức tạp. Có thời gian tận hưởng cuộc sống, yếu tố này đạt điểm trung bình 3,8818, cho thấy việc không phải tập trung lái xe giúp họ có thêm thời gian cho các hoạt động cá nhân như đọc sách, nghe nhạc, hoặc trò chuyện. Tiết kiệm chi phí đi lại đạt điểm trung bình 3,8273, phản ánh rằng du khách nhận thấy metro là một phương tiện giao thông tiết kiệm chi phí so với các phương tiện khác. Yếu tố thuận tiện trong kết nối giữa các địa điểm có điểm trung bình 3,5000, cho thấy tuyến metro đáp ứng nhu cầu kết nối giữa các địa điểm tham quan, mặc dù điểm số này thấp hơn so với các yếu tố khác.

Tác giả nhận thấy độ lệch chuẩn của các yếu tố dao động từ 0,96718 đến 1,21050, thể hiện mức độ đồng thuận tương đối cao giữa các du khách. Giảm ùn tắc giao thông, từ đó thời gian đi lại nhanh chóng và hạn chế tác động thời tiết là hai yếu tố có độ lệch chuẩn thấp, thể hiện sự nhất quán trong đánh giá của người tham gia khảo sát.

5. Thảo luận và đề xuất giải pháp

TOD là khái niệm tương đối mới tại Việt Nam và đây là lĩnh vực nghiên cứu có tính liên ngành phức tạp. Nghiên cứu phát triển du lịch gắn với mô hình TOD ngoài chuyên môn về du lịch còn đòi hỏi am hiểu về quy hoạch đô thị, giao thông. Nghiên cứu TOD giúp nâng cao trải nghiệm du lịch bền vững thông qua khuyến khích sử dụng giao thông công cộng, giảm phát thải

carbon từ hoạt động du lịch. Nghiên cứu TOD cũng đề xuất các giải pháp thiết kế không gian công cộng thân thiện với người đi bộ, tạo môi trường du lịch an toàn, tiện nghi và hấp dẫn hơn. Điều này đáp ứng xu hướng du lịch xanh, bền vững đang ngày càng được du khách trong và ngoài nước quan tâm.

Chúng tôi đề xuất một số giải pháp để thúc đẩy hành vi lựa chọn phương thức di chuyển bằng tuyến metro số 1 của du khách nội địa như sau:

Một là, quy hoạch cụm không gian du lịch theo ga metro. Tổ chức không gian một cách khoa học và hệ thống theo các ga metro chính, trong đó nổi bật là cụm trung tâm tại ga Bến Thành với các điểm đến nổi tiếng như phố đi bộ Nguyễn Huệ, chợ Bến Thành và các công trình văn hóa - lịch sử quan trọng; cũng như ga Nhà hát Thành phố. Trong đó đặc biệt chú trọng quy hoạch hệ thống quảng trường (khu vực trước chợ Bến Thành sẽ là một quảng trường rộng gần 46.000m²), không gian đi bộ và khu vực tiện ích, tạo nên môi trường du lịch thân thiện. Cần lưu ý yếu tố kết nối không gian với hệ thống lối đi có mái che, biển chỉ dẫn thông minh và tính nghệ thuật trong hệ thống chiếu sáng đô thị, nâng cao giá trị cảnh quan đô thị. Đảm bảo tính bền vững giữa bảo tồn và phát triển, cân bằng giữa giữ gìn các giá trị di sản với nhu cầu phát triển đô thị hiện đại.

Hai là, kết nối đa phương thức các dịch vụ với hệ thống metro để tối ưu hóa thời gian và chi phí đi lại. Cần tạo ra một hệ sinh thái giao thông liền mạch và thuận tiện cho cư dân, du khách trong và ngoài nước có thể dễ dàng tra cứu, tiếp cận bất kỳ điểm đến mà mình mong muốn khi đến Thành phố Hồ Chí Minh. Áp dụng hệ thống vé điện tử thông minh cho phép du

khách sử dụng một thẻ duy nhất cho tất cả các phương tiện công cộng: metro, xe buýt, taxi, xe đạp công cộng và các ứng dụng gọi xe liên kết với nhau; kết hợp tính năng tích điểm thưởng để gia tăng giá trị lợi ích và lòng trung thành của người dùng. Nhờ sự hợp tác giữa bên vận tải và du lịch, ứng dụng di động được tích hợp các tính năng như lập kế hoạch hành trình, theo dõi phương tiện trực tuyến, đặt vé và thanh toán, cùng với thông tin du lịch hữu ích; từ đó tạo ra các gói dịch vụ kết hợp, cho phép du khách tối ưu hóa chi phí và thời gian di chuyển. Mô hình này đã được chứng minh hiệu quả tại nhiều thành phố phát triển trên thế giới (Seoul, Hàn Quốc) và có thể áp dụng tại Thành phố Hồ Chí Minh với những điều chỉnh phù hợp với thực tế địa phương.

Ba là, phát triển và quảng bá các sản phẩm du lịch mới nhằm tạo động lực cho cư dân và du khách phát sinh thêm các hoạt động tham quan du lịch, giải trí. Dựa trên hệ thống metro, Thành phố Hồ Chí Minh có nhiều cơ hội đổi mới và sáng tạo trong ngành du lịch đô thị. Tour tuyến metro chuyên đề được thiết kế đa dạng, từ khám phá di sản văn hóa – nghệ thuật đến ẩm thực đường phố, đáp ứng nhu cầu đa dạng của du khách. Tổ chức đa dạng các chương trình biểu diễn, triển lãm, nghệ thuật đường phố và workshop tại các ga metro. Nhà quản lý du lịch kết hợp với các điểm tham quan xung quanh ga metro để một bên tạo ra sản phẩm mới và bên giao thông vận tải cho phép khách dễ dàng tiếp cận điểm đến. Tổ chức các hoạt động lễ hội, sự kiện vui chơi, sự kiện thể thao tại các địa điểm phù hợp gần ga metro (Công viên 23/9). Bên cạnh đó, cần chú trọng nâng cấp hệ thống giao thông và xây dựng trung tâm hội nghị hiện đại, đây là động

lực phát triển các hoạt động tham quan du lịch và giải trí có giá trị cao, đặc biệt là du lịch MICE và du lịch giáo dục, nhằm thu hút khách quốc tế đến Việt Nam; tăng cường cơ hội hợp tác đầu tư, nâng cao vị thế hình ảnh Việt Nam.

5. Kết luận

Kết quả nghiên cứu cho thấy tuyến metro số 1 tại Thành phố Hồ Chí Minh mang lại nhiều lợi ích đáng kể trong việc giảm ùn tắc giao thông, hạn chế tác động của thời tiết và giảm căng thẳng khi di chuyển. Những yếu tố này không chỉ thúc đẩy việc sử dụng metro mà còn mở ra tiềm năng phát triển du lịch theo hướng bền vững và hiện đại. Với khả năng kết nối các khu vực trung tâm và các điểm tham quan trọng, tuyến metro số 1 được kỳ vọng trở thành một phương tiện giao thông chiến lược, góp phần nâng cao chất lượng dịch vụ du lịch và trải nghiệm của du khách khi đến với thành phố.

Việc giảm ùn tắc giao thông giúp tối ưu hóa thời gian di chuyển, tạo điều kiện để du khách tham quan được nhiều địa điểm hơn trong một khoảng thời gian ngắn, từ đó nâng cao hiệu quả lịch trình du lịch. Đồng thời, khả năng bảo vệ hành khách khỏi các tác động bất lợi của thời tiết, đặc biệt trong điều kiện khí hậu nhiệt đới, không chỉ đảm bảo sự thoải mái mà còn duy trì tính liên tục trong hành trình tham quan; từ đó góp phần đẩy mạnh thu hút du khách Mỹ và châu Âu.

Thành phố Hồ Chí Minh sau sáp nhập cùng Bình Dương và Bà Rịa - Vũng Tàu trở thành “siêu đô thị” - không chỉ mở rộng về địa giới hành chính mà còn tiếp tục củng cố vị thế “đầu tàu” về quy mô kinh tế cả nước (chiếm 1/4 GDP). Điểm nghẽn của 03 tỉnh thành này trước đây nằm ở vấn đề giao thông, chính quyền Trung ương và địa

phương ưu tiên tháo gỡ các vấn đề liên quan đến kết nối hạ tầng giao thông liên tỉnh.

Tuyến metro số 1 và các dự án đã được quy hoạch và sẽ triển khai trong tương lai có tiềm năng thúc đẩy sự phát triển của các dịch vụ du lịch và thương mại dọc theo tuyến đường, bao gồm các trung

tâm mua sắm, nhà hàng, và khu vui chơi giải trí. Điều này không chỉ góp phần gia tăng giá trị kinh tế mà còn thúc đẩy sự phát triển bền vững của ngành du lịch tại Thành phố Hồ Chí Minh, đây là động lực quan trọng trong việc định hình Thành phố Hồ Chí Minh như một điểm đến du lịch hiện đại, thân thiện và hấp dẫn.

TÀI LIỆU THAM KHẢO

Tiếng Việt

Quốc hội. (2025). *Nghị quyết số 188/2025/QH15 Thí điểm một số cơ chế, chính sách đặc thù, đặc biệt để phát triển hệ thống mạng lưới đường sắt đô thị tại thành phố Hà Nội, Thành phố Hồ Chí Minh*. Ngày ban hành 19/02/2025.

Ủy ban Nhân dân Thành phố Hồ Chí Minh. (2019). *Quyết định số 4856/QĐ-UBND về Phê duyệt điều chỉnh dự án đầu tư xây dựng tuyến đường sắt đô thị số 1, Thành phố Hồ Chí Minh (Bến Thành – Suối Tiên)*. Ngày ban hành 13/11/2019.

Tiếng Anh

Arrington, G., & Sloop, K. I. (2009). New Transit Cooperative Research Program Research Confirms Transit-Oriented Developments Produce Fewer Auto Trips. *Institute of Transportation Engineers*, 79(6), 26-29.

Banister, D. (2011). Cities, mobility and climate change. *Journal of Transport Geography*, 19, 1538-1546.

Calthorpe, P. (1993). *The next American metropolis: Ecology, community and the American dream*. New Jersey: Princeton Architectural Press.

Cárdenas-García, P. J., Brida, J. G., & Segarra, V. (2024). A qualitative dynamic analysis of the relationship between tourism and human development. *Palgrave Communications, Palgrave Macmillan, vol. 11(1)*, 1-14. DOI: 10.1057/s41599-024-03663-5

Cervero, R. (2002). Built Environments and Mode Choice: Toward a Normative Framework. *Transportation Research Part D*, 7, 265-284.

Florida Department of Transportation. (2012). *Florida TOD Guidebook*. Tallahassee: Florida.

Kamruzzaman, M., Baker, D., Washington, S., & Turrell, G. (2013). Residential Dissonance and Mode Choice. *Journal of Transport Geography*, 33, 12-28.

Lund, H., Willson, R. W., & Cervero, R. (2006). A re-evaluation of travel behavior in California TODs. *Journal of Architectural and Planning Research*, 23(3), 247-263.

- Stradling, S., Hine, J., Wardman, M. (2000). Physical, cognitive and affective effort in travel mode choices. *In Proceedings of the International Conference on Traffic and Transport Psychology-ICTTP 2000*, Berne, Switzerland.
- Sung, H. (2011). Transit-oriented development in a high-density city: Identifying its association with transit ridership in Seoul, Korea. *Cities*, 28, 70–82.
- Tsumita, N. et al. (2023). Urban railway network expansion on transit oriented development: Improvement in accessibility in four Asian developing cities. *Asian Transport Studies*, 9, 2023, 100097. DOI: 10.1016/j.eastsj.2023.100097
- UITP. (n.d). Urban Rail Transport Definition by the Urban Rail Platform. Truy xuất https://cms.uitp.org/wp/wp-content/uploads/2024/03/202309_URP_definition-of-urban-rail.pdf?locale=en
- Wang, S. at al. (2024). Study of the evolving relationship between tourism development and cultural heritage landmarks in the eight Chengyang scenic villages in China. *Ecological Indicators*, 167. DOI: 10.1016/j.ecolind.2024.112702
- Zamir, K. R., Nasri, A., Baghaei, B., Mahapatra, S., & Zhang, L. (2014). Effects of transit-oriented development on trip generation, distribution, and mode share in Washington, DC, and Baltimore, Maryland. *Transportation Research Record*, 2413(1), 45–53.

Ngày nhận bài: 25/3/2025

Ngày chấp nhận đăng: 26/5/2025