

Hà Nội cần một “tấm thẻ duy nhất” cho mọi hành trình - chìa khóa để kết nối toàn bộ giao thông đô thị

11:16 22/03/2026

Không phải đến khi các đô thị lớn trên thế giới như London vận hành trơn tru hệ thống giao thông liên thông, câu chuyện “một thẻ - mọi phương tiện” mới được đặt ra. Nhưng với Hà Nội, đây không còn là một mô hình để tham khảo, mà đã trở thành một mục tiêu cụ thể, gắn với quá trình chuyển đổi số và tái cấu trúc toàn bộ hệ thống vận tải công cộng.

Tại hội nghị tổng kết sáng 21/3, khi nhìn vào những kết quả bước đầu từ hệ thống soát vé tự động trên đường sắt đô thị, Thứ trưởng Bộ Xây dựng Nguyễn Danh Huy đã đặt ra một yêu cầu rất rõ ràng: Hà Nội cần sớm đạt được mô hình tương tự các đô thị lớn như London, nơi người dân chỉ cần sử dụng một chiếc thẻ duy nhất để đi tất cả các loại phương tiện công cộng. Đây không chỉ là mong muốn về công nghệ, mà là định hướng thay đổi cách tổ chức giao thông đô thị theo hướng hiện đại, liền mạch và lấy người dân làm trung tâm.



Hành khách trải nghiệm di chuyển bằng đường sắt đô thị Hà Nội với các hình thức thanh toán không dùng tiền mặt, từng bước hình thành thói quen sử dụng giao thông công cộng hiện đại, thuận tiện và liền mạch.

Thực tế cho thấy, nền tảng cho mục tiêu này đã bắt đầu hình thành. Sau hơn 8 tháng triển khai hệ thống soát vé tự động ứng dụng định danh sinh trắc học và thanh toán không dùng tiền mặt trên hai tuyến Nhổn – ga Hà Nội và Cát Linh – Hà Đông, đã có hơn 5,7 triệu lượt hành khách sử dụng. Toàn bộ cổng kiểm soát vé được nâng cấp, tỷ lệ sử dụng các hình thức định danh điện tử và nhận diện sinh trắc học đạt khoảng 85%. Những con số này không chỉ phản ánh hiệu quả kỹ thuật, mà quan trọng hơn là mức độ chấp nhận rất nhanh của người dân đối với một cách đi lại mới – đơn giản hơn, thuận tiện hơn.

Điểm đáng chú ý nằm ở trải nghiệm sử dụng. Hành khách có thể đi tàu bằng căn cước công dân gắn chip, thẻ ngân hàng, mã QR, ứng dụng điện tử hoặc các hình thức thanh toán không dùng tiền mặt khác. Không cần mua vé giấy, không cần xếp hàng, không cần thực hiện nhiều thao tác phức tạp. Việc tích hợp với nền tảng định danh điện tử còn cho phép người dân đăng ký dịch vụ mà không cần tạo tài khoản riêng, đồng thời tự động áp dụng chính sách miễn, giảm giá vé cho các đối tượng chính sách một cách minh bạch, nhanh chóng.

Theo đánh giá của cơ quan quản lý, đây không đơn thuần là một giải pháp kỹ thuật mà là một bước chuyển mang tính nền tảng. Người dân được di chuyển nhanh hơn, thuận tiện hơn; đơn vị vận hành nâng cao tính minh bạch, giảm thất thoát; còn thành phố có thêm một nguồn dữ liệu đầy đủ về hành vi đi lại để phục vụ công tác quy hoạch và điều hành giao thông. Đây chính là tiền đề quan trọng để tiến tới một hệ thống giao thông thông minh, vận hành dựa trên dữ liệu thay vì kinh nghiệm.

Tuy nhiên, nếu dừng lại ở phạm vi đường sắt đô thị, những thay đổi này mới chỉ là bước khởi đầu. Bài toán lớn hơn mà Hà Nội phải giải là làm thế nào để kết nối tất cả các loại hình vận tải thành một hệ thống thống nhất. Trong giai đoạn tới, Hà Nội Metro dự kiến sẽ chuẩn hóa kỹ thuật, mở rộng hạ tầng và tích hợp thanh toán cho các tuyến mới, đồng thời hướng tới xây dựng một hệ thống vé điện tử chung cho toàn bộ mạng lưới.

Dự kiến trong quý II năm 2026, thành phố sẽ thí điểm mô hình liên thông giữa đường sắt đô thị và đường sắt quốc gia tại ga Hà Nội, đồng thời kết nối với xe buýt nhanh, taxi và các dịch vụ vận tải công nghệ. Khi đó, một hành trình không còn bị chia cắt theo từng loại phương tiện, mà được tổ chức lại thành một chuỗi di chuyển liền mạch, tối ưu cả về thời gian và chi phí.

Nhìn rộng hơn, bài học từ London không nằm ở việc họ sử dụng loại thẻ gì, mà ở cách họ xóa bỏ hoàn toàn ranh giới giữa các phương tiện. Người dân không cần biết mình đang đi loại hình nào, không cần suy nghĩ về cách thanh toán, không phải “đổi hệ thống” giữa các chặng đi. Tất cả được tích hợp vào một trải nghiệm duy nhất, đơn giản đến mức gần như vô hình.

Trong khi đó, tại Hà Nội, mỗi chuyến đi vẫn là một chuỗi tách rời. Xe buýt một hệ thống, tàu điện một cách khác, taxi và xe công nghệ lại đứng ngoài. Chính sự phân mảnh này khiến giao thông công cộng khó trở thành lựa chọn tự nhiên. Người dân phải tính toán nhiều hơn, và cuối cùng, họ chọn phương tiện cá nhân – không phải vì tốt hơn, mà vì dễ hơn.

Vì vậy, điều Hà Nội cần không chỉ là thêm tuyến hay tăng phương tiện, mà là làm cho việc sử dụng giao thông công cộng trở nên đơn giản đến mức không cần suy nghĩ. Một tấm thẻ duy nhất cho mọi hành trình – từ xe buýt, đường sắt đô thị đến các dịch vụ kết nối – chính là mảnh ghép còn thiếu để thay đổi toàn bộ cách người dân di chuyển.

Giá trị của tấm thẻ đó không nằm ở hình thức, mà ở việc nó xóa bỏ mọi rào cản. Khi chỉ cần một lần chạm để bắt đầu và kết thúc hành trình, toàn bộ sự phức tạp sẽ được hệ thống xử lý. Một chuyến đi qua nhiều phương tiện khác nhau, nhưng trong trải nghiệm của người dùng, đó chỉ là một hành trình duy nhất.

Để đạt được điều này, yêu cầu đặt ra không nhỏ. Hà Nội cần xây dựng một tiêu chuẩn chung về hệ thống vé điện tử, kết nối dữ liệu giữa các đơn vị vận tải, đồng thời thiết lập cơ chế phối hợp và phân chia lợi ích minh bạch. Nếu mỗi loại hình tiếp tục vận hành riêng rẽ, thiếu liên thông, thì mọi nỗ lực sẽ khó đi đến kết quả thực chất.

Hà Nội đang có cơ hội rõ ràng: nền tảng công nghệ đã hình thành, người dân đã bắt đầu quen với thanh toán điện tử, và định hướng chính sách đã được xác lập. Vấn đề còn lại là tốc độ triển khai và mức độ quyết liệt trong tổ chức thực hiện.

Khi việc đi lại trở nên đơn giản, người dân sẽ tự lựa chọn giao thông công cộng mà không cần bị thuyết phục. Và khi đó, “một tấm thẻ cho mọi hành trình” sẽ không chỉ là một giải pháp kỹ thuật, mà trở thành điểm khởi đầu cho một hệ sinh thái giao thông thông minh – điều mà Hà Nội không thể chậm trễ nếu muốn thay đổi thực chất bộ mặt đô thị trong những năm tới.

Minh Thắm