

BỘ GIÁO DỤC VÀ ĐÀO TẠO
TRƯỜNG ĐẠI HỌC DÂN LẬP HẢI PHÒNG



ISO 9001 : 2008

ĐỀ TÀI

NGHIÊN CỨU KHOA HỌC

**PHÂN TÍCH MỘT SỐ YẾU TỐ ẢNH HƯỞNG TỚI
HOẠT ĐỘNG CỦA XE BUÝT TUYẾN:**

**CẦU RÀO – KHU CÔNG NGHIỆP NOMURA – DỰ NGHĨA
TRÊN ĐỊA BÀN THÀNH PHỐ HẢI PHÒNG
ĐỀ XUẤT GIẢI PHÁP ĐỂ HOẠT ĐỘNG CỦA
XE BUÝT ĐẠT HIỆU QUẢ CAO**

Chủ nhiệm đề tài: ThS. Hoàng Xuân Trung

HẢI PHÒNG, 2014

BỘ GIÁO DỤC VÀ ĐÀO TẠO
TRƯỜNG ĐẠI HỌC DÂN LẬP HẢI PHÒNG



ISO 9001 : 2008

**PHÂN TÍCH MỘT SỐ YẾU TỐ ẢNH HƯỞNG TỚI
HOẠT ĐỘNG CỦA XE BUÝT TUYẾN:
CẦU RÀO – KHU CÔNG NGHIỆP NOMURA – DỰ NGHĨA
TRÊN ĐỊA BÀN THÀNH PHỐ HẢI PHÒNG
ĐỀ XUẤT GIẢI PHÁP ĐỂ HOẠT ĐỘNG CỦA
XE BUÝT ĐẠT HIỆU QUẢ CAO
CHUYÊN NGÀNH: XÂY DỰNG CẦU ĐƯỜNG**

Chủ nhiệm đề tài: ThS. Hoàng Xuân Trung

HẢI PHÒNG, 2014

LỜI CAM ĐOAN

Được sự đồng ý của hội đồng Khoa học Khoa Xây dựng; Hội đồng Khoa học & Đào tạo Nhà Trường, cho phép chủ nhiệm đề tài được triển khai thực hiện và báo cáo đề tài nghiên cứu khoa học cấp Trường: “*Phân tích một số yếu tố ảnh hưởng tới hoạt động của xe buýt tuyến: Bến Cầu Rào – Khu công nghiệp Nomura – Dự Nghĩa trên địa bàn thành phố Hải Phòng. Đề xuất giải pháp để hoạt động của xe buýt đạt hiệu quả cao*”.

Tác giả xin cam đoan công trình nghiên cứu này do tác giả và các thành viên nghiên cứu thực hiện, không sao chép. Hiện nay chưa có tài liệu hay báo cáo nào công bố cụ thể về vấn đề này. Trong quá trình thực hiện đề tài tác giả có tìm đọc tham khảo một số tài liệu liên quan, tác giả đã trích dẫn cụ thể theo quy định công tác NCKH.

Hải Phòng, ngày ... / ... /

Chủ nhiệm đề tài



HOÀNG XUÂN TRUNG

LỜI CẢM ƠN

Tác giả xin chân thành cảm ơn cơ quan chủ quản đề tài Trường Đại Học Dân Lập Hải Phòng, hội đồng Khoa học & Đào tạo nhà Trường, cùng các thầy cô giáo nhà trường đã tạo mọi điều kiện, giúp đỡ nhóm tác giả trong thời gian nghiên cứu thực hiện đề tài.

Tôi xin chân thành cảm ơn các đồng nghiệp đã đồng ý cho phép sử dụng các nghiên cứu có liên quan nội dung đề tài, các tác giả của những bài viết trên Internet và các giáo trình, bài giảng. Đặc biệt tôi xin chân thành cảm ơn PGS. TS Bùi Xuân Cậy, trưởng Khoa Công trình - Trường Đại học Giao Thông Vận Tải đã có những định hướng, và chỉ bảo tận tình giúp chúng tôi hoàn thành đề tài nghiên cứu của mình.

Do thời gian có hạn nên báo cáo nghiên cứu khoa học của chúng tôi không tránh khỏi những sai sót. Tôi rất mong sự quan tâm góp ý của các thầy cô, cùng các bạn đọc để đề tài nghiên cứu của tôi được hoàn thiện hơn.

Xin chân thành cảm ơn !

MỤC LỤC

LỜI CAM ĐOAN	1
LỜI CẢM ƠN	4
MỞ ĐẦU	7
1. LÝ DO LỰA CHỌN ĐỀ TÀI	7
2. MỤC TIÊU CỦA ĐỀ TÀI	7
3. Ý NGHĨA KHOA HỌC VÀ THỰC TIỄN CỦA ĐỀ TÀI	8
4. PHƯƠNG PHÁP NGHIÊN CỨU	8
CHƯƠNG I: TỔNG QUAN	11
1. CƠ SỞ LÝ THUYẾT	11
1.1. <i>Một số quy định về thông số kỹ thuật đường đô thị ảnh hưởng tới hoạt động xe buýt</i>	11
1.2. <i>Yêu cầu hạ tầng kỹ thuật phục vụ vận tải hành khách công cộng</i>	12
1.3. <i>Các yếu tố ảnh hưởng tới an toàn giao thông</i>	13
1.4. <i>Căn cứ pháp lý</i>	14
2. TỔNG QUAN VỀ CÁC YẾU TỐ TỰ NHIÊN, KINH TẾ - XÃ HỘI, VÀ MẠNG LƯỚI GIAO THÔNG VẬN TẢI	13
2.1. <i>Các yếu tố tự nhiên</i>	15
2.2. <i>Các yếu tố xã hội</i>	16
2.3. <i>Hiện trạng về kết cấu hạ tầng giao thông</i>	16
3. THỰC TRẠNG KHAI THÁC, SỬ DỤNG XE BUÝT TẠI THÀNH PHỐ HẢI PHÒNG	16
3.1. <i>Quá trình hình thành các tuyến buýt</i>	18
3.2. <i>Tình hình phương tiện và kết quả hoạt động của các đơn vị xe buýt</i>	19
4. NHỮNG TỒN TẠI, HẠN CHẾ	22
4.1. <i>Những tồn tại, hạn chế</i>	24
4.2. <i>Nguyên nhân</i>	25
4.3. <i>Các bài học kinh nghiệm từ việc phát triển vthkcc bằng xe buýt</i>	25
5. NHỮNG VẤN ĐỀ MÀ ĐỀ TÀI TẬP TRUNG NGHIÊN CỨU GIẢI QUYẾT.....	24

CHƯƠNG II: ĐIỀU TRA, ĐÁNH GIÁ, PHÂN TÍCH	27
1. ĐỐI TƯỢNG ĐIỀU TRA	25
2. PHƯƠNG PHÁP ĐIỀU TRA	25
2.1. <i>Đặc điểm chung tuyến buýt số 01</i>	28
2.2. <i>Số liệu điều tra thực tế tuyến buýt số 01</i>	29
2.3. <i>Đánh giá hoạt động xe buýt</i>	34
2.3.1. Tuyến 01:	34
2.3.2. Đánh giá chung mạng lưới xe buýt Hải Phòng :	34
CHƯƠNG III: ĐỀ XUẤT CÁC GIẢI PHÁP ĐỂ TĂNG CAO HIỆU QUẢ HOẠT ĐỘNG XE BUÝT	44
1. XÁC ĐỊNH MỤC TIÊU VẬN TẢI HÀNH KHÁCH CÔNG CỘNG.....	44
2. XÂY DỰNG, PHÁT TRIỂN MẠNG LƯỚI TUYẾN XE BUÝT	44
3. HOÀN THIỆN HỆ THỐNG HẠ TẦNG KỸ THUẬT PHỤC VỤ HOẠT ĐỘNG XE BUÝT	444
4. XÂY DỰNG CƠ CHẾ CHÍNH SÁCH QUẢN LÝ, KHAI THÁC VẬN TẢI HÀNH KHÁCH CÔNG CỘNG	446
CHƯƠNG IV: KẾT LUẬN VÀ KIẾN NGHỊ	50
1. KẾT LUẬN	50
2. KIẾN NGHỊ	50
DANH MỤC CÁC TÀI LIỆU THAM KHẢO	52

MỞ ĐẦU

1. Lý do lựa chọn đề tài

Với mục tiêu phát triển nhanh, mạnh các tuyến vận tải hành khách nội tỉnh, năm 1998 Hải Phòng bắt đầu sự ra đời của tuyến xe Hải Phòng – Đồ Sơn do Liên doanh BIC (VN – Hàn Quốc) khai thác. Từ năm 2004, các tuyến xe bus ở Hải Phòng dần được hình thành thêm, và nở rộ quãng thời gian 2005-2006, nhưng chủ yếu do các DN tự đầu tư xe.

Từ đó đến nay xe buýt đã trở thành một điểm nhấn quan trọng trong bức tranh giao thông của Thành phố. Có những thời điểm trên địa bàn Thành phố đã có 15 tuyến xe bus do 6 DN khai thác với 129 đầu xe phục vụ trung bình 4,3 triệu lượt hành khách/năm. Mạng lưới tuyến xe bus đã kết nối tất cả các cửa ô, các tuyến đường chính, các KCN, trung tâm dân cư... với tần suất trung bình khoảng 15-25 phút trên chuyến. Sự hoạt động của các tuyến xe buýt này không chỉ góp phần giải quyết nhu cầu đi lại của người dân mà còn góp phần hạn chế phương tiện cá nhân; lập lại trật tự trong dịch vụ vận tải hành khách và đóng góp không nhỏ trong việc giảm thiểu ùn tắc giao thông trên tuyến đường.

Nhu cầu đi lại của người dân bằng xe buýt ngày càng tăng cao, đặc biệt là những người có thu nhập thấp và trung bình như học sinh, sinh viên, công nhân, nông dân... Nhưng thực tế đáp ứng nhu cầu trên của các DN vận tải đang khai thác tại các tuyến xe buýt trên địa bàn Thành phố lại có hướng suy giảm rõ rệt, nhiều tuyến giảm tần suất chạy xe, chất lượng dịch vụ xe buýt chưa đáp ứng yêu cầu, có 7 tuyến xe buýt tạm ngừng hoạt động và mở mới 3 tuyến; số lượng xe giảm từ 129 xe xuống còn 90 xe (trong đó 35% số xe đang xuống cấp và hư hỏng, khó bảo đảm an toàn khi vận chuyển hành khách); chưa có hệ thống thông tin hướng dẫn như vạch sơn, sơ đồ tuyến và các điểm trung chuyển xe buýt; giá vé các tuyến xe buýt còn ở mức cao... Hoạt động của xe buýt hiện mới chỉ đáp ứng gần 1% nhu cầu đi lại của người Hải Phòng.

Trước thực trạng đó ngày 31/5/2012, UBND thành phố Hải Phòng tổ chức cuộc họp về Đề án phát triển VTHKCC bằng xe buýt trên địa bàn thành phố Hải

Phòng giai đoạn 2012 - 2016 và định hướng đến năm 2020, coi việc phát triển VTHKCC bằng xe buýt là nhiệm vụ quan trọng, góp phần xây dựng đô thị Hải Phòng văn minh, hiện đại. Theo Đề án phát triển VTHKCC bằng xe buýt trên địa bàn thành phố giai đoạn 2012 -2016 sẽ củng cố các tuyến hiện có và mở thêm 3 tuyến mới, đáp ứng từ 4 -6% nhu cầu đi lại, tương ứng với số lượng xe buýt 180 đến 190 xe, sản lượng hành khách xe buýt đạt 72.000 hành khách/ ngày (26 triệu hk/ năm). Giai đoạn 2016 -2020 mở thêm 6 tuyến mới, đáp ứng 10 -12% nhu cầu đi lại của nhân dân, tương ứng với số lượng xe buýt 320 xe, với sản lượng 69 triệu hk/ năm. [3]

Song song với việc thúc đẩy phát triển tăng số lượng tuyến, số chuyến, Cũng rất cần quan tâm xử lý các vấn đề bất cập hiện gặp phải trong hoạt động của xe buýt trên địa bàn thành phố, cũng như cần nghiên cứu phân tích để rút ra một số bài học về điều hành giao thông xe buýt tại một số thành phố lớn như Tp. Hồ Chí Minh, Tp. Hà Nội.

- Hạ tầng (bãi đỗ xe, điểm dừng đỗ...) phục vụ cho loại hình này còn quá nhiều bất cập: việc đầu tư bến bãi chưa được xây dựng (hiện nhiều doanh nghiệp thuê đất trống của nhà dân, doanh nghiệp hay bến xe cũ...). Việc đầu tư các điểm dừng đỗ và nhà chờ còn ít, dẫn đến việc không có quy hoạch điểm trung chuyển kết nối các tuyến xe buýt.

- Nhiều tuyến buýt lộ trình còn chưa thực sự hợp lý phù hợp nhu cầu mong muốn thực tế của người dân. Giữa các tuyến buýt thiếu sự liên kết chặt chẽ, làm cho việc di chuyển của người dân bằng hình thức này gặp nhiều khó khăn.

- Đánh giá ảnh hưởng của hoạt động xe buýt tới giao thông chung Thành phố để có thể điều hành tốt giao thông xe buýt. Ví dụ như thường ta thấy tại các giờ cao điểm tần suất hoạt động của xe buýt phải tăng lên để phục vụ nhu cầu đi lại của hành khách, nhưng với dòng xe đông đúc tại các thời điểm này thì sự có mặt của xe buýt lại có tác dụng tiêu cực làm giảm khả năng thông hành của các tuyến đường. Từ đó, có thể kéo theo sự ùn tắc, dẫn đến người tham gia giao thông nói chung và hành khách đi xe buýt nói riêng không thể rút ngắn thời gian đi lại. Như vậy mục

đích sử dụng xe buýt sẽ bị ảnh hưởng rõ rệt. Do đó cần nghiên cứu sự tác động qua lại giữa hoạt động của xe buýt và giao thông đô thị trong giờ cao điểm, làm cơ sở cho việc bố trí sử dụng hợp lý hơn xe buýt trong những thời điểm này....

Đề tài đề cập đến vấn đề đang thu hút quan tâm toàn xã hội: Xe buýt và giao thông công cộng. Kết quả nghiên cứu có thể tham khảo phục vụ phát triển mạng lưới giao thông công cộng, và quản lý điều hành hệ thống giao thông công cộng, Vì vậy việc nghiên cứu và ứng dụng đề tài: “Phân tích một số yếu tố ảnh hưởng tới hoạt động của xe buýt tuyến: Bến Cầu Rào – Khu công nghiệp Nomura – Dự Nghĩa trên địa bàn TP. Hải Phòng; Đề xuất giải pháp để hoạt động của xe buýt đạt hiệu quả cao” là hết sức cần thiết.

2. Mục tiêu của đề tài

Đề tài nghiên cứu phân tích các yếu tố ảnh hưởng tới hoạt động của xe buýt trên địa bàn Tp. Hải Phòng để đưa ra những kết luận đánh giá góp phần giải quyết một số những bất cập hiện tại trong hoạt động của xe buýt, cũng như phục vụ phát triển mạng lưới giao thông công cộng, và quản lý điều hành hệ thống giao thông công cộng. Cụ thể nghiên cứu tuyến xe buýt: Bến Cầu Rào – Khu công nghiệp Nomura – Dự Nghĩa trên địa bàn TP. Hải Phòng.

Nội dung nghiên cứu chính đề tài:

Điều tra về tổng quan giao thông và mạng lưới xe buýt Tp. Hải Phòng và hoạt động của xe buýt tuyến: Bến Cầu Rào – Khu công nghiệp Nomura – Dự nghĩa trên địa bàn Tp. Hải Phòng. Nhằm đánh giá mức độ hoạt động phục vụ của giao thông công cộng, cũng như xe buýt.

Phân tích đánh giá một số yếu tố ảnh hưởng tới hoạt động của xe buýt tuyến: Bến Cầu Rào – Khu công nghiệp Nomura – Dự nghĩa trên địa bàn Tp. Hải Phòng: Như sự ảnh hưởng của hoạt động xe buýt tới các dòng xe trên đường và ngược lại; vấn đề tổ chức và điều hành hoạt động của xe buýt;....

Đề xuất giải pháp để hoạt động của xe buýt đạt hiệu quả cao.

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

Đề tài có tính khoa học và thực tiễn cao, có thể triển khai áp dụng trong thực tế. Đây là vấn đề nghiên cứu đang được sự quan tâm chú ý của dư luận. Vấn đề nghiên cứu sẽ đóng góp rất hữu ích cho sự phát triển mạng lưới giao thông công cộng, có thể làm chuyên đề nghiên cứu cho sinh viên các trường Đại học thuộc khối kỹ thuật. Đề tài đáp ứng yêu cầu phát triển kinh tế - xã hội, giáo dục.

Đây là hướng nghiên cứu rất mới mẻ về xe buýt và giao thông công cộng. Đề tài nghiên cứu vấn đề thực tế gặp phải khi khai thác hoạt động các tuyến xe buýt trên địa bàn Tp. Hải Phòng, để đề xuất giải pháp xử lý. Đây là một định hướng mới cần được các cấp quan tâm và triển khai thực hiện. Việc triển khai thực hiện đề tài mang lại những lợi ích không nhỏ về:

- Giảm thiểu các tổn thất về thời gian đi lại.
- Giúp giao thông ổn định, hạn chế ùn tắc, nâng cao chất lượng phục vụ của đường, tăng hiệu quả khai thác.
- Làm cho người tham gia giao thông cảm thấy dễ chịu và thoải mái
- Góp phần cải thiện môi trường....

4. Phương pháp nghiên cứu đề tài

Phương pháp thống kê: thu thập tài liệu, số liệu thực tế về hệ thống VTHKCC ở thành phố Hải Phòng, và tuyến buýt 01.

Phương pháp phân tích, tổng hợp các số liệu đã thu thập được.

Phương pháp lý thuyết.

Phương pháp kế thừa các kinh nghiệm nghiên cứu: kế thừa những lý luận khoa học của các tài liệu, các công trình khoa học của các tác giả đi trước, nghiên cứu văn bản định hướng về hệ thống VTHKCC.

Phương pháp chuyên gia.

CHƯƠNG I: TỔNG QUAN

1. Cơ sở lý thuyết

1.1. Một số quy định về thông số kỹ thuật đường đô thị ảnh hưởng tới hoạt động xe buýt

Bảng 1. Các đặc trưng hình học đường đô thị ảnh hưởng hoạt động xe buýt [1]

Bán kính rẽ tối thiểu của các loại xe						
Loại phương tiện	Lý hiệu	Bán kính rẽ tối thiểu		Bán kính trong tối thiểu		
Xe buýt đơn	BUS	12.8		7.4		
Xe buýt nối ghép	A-BUS	11.6		4.3		
Khoảng cách tối thiểu đèn đèn tín hiệu						
Tốc độ (km/h)		50	60	80	100	110
Khoảng cách (m)		100	120	165	215	275
Chiều rộng tối thiểu của dải phân cách						
Vị trí chức năng của dải phân cách	Chiều rộng tối thiểu của dải phân cách					
	Cấp loại đường phố					
	Đường cao tốc	Cấp đô thị	Cấp khu vực	Cấp nội bộ		
Phân cách các luồng giao thông chính khi						
	- Giao thông nội bộ	8(5)	6(2)			
	- Giao thông xe điện	6(2)	3(2)	3(2)		
	- Giao thông xe đạp		3	2	2	
- Giao thông đi bộ	3	3	3	2		
Phân tách hệ với đường xe điện		3	2			
Phân cách hệ với đường xe đạp		2	2	2		
Phân cách hướng ngược chiều trong luồng giao thông chính		4	3			
Khoảng cách gần nhất của cây xanh tới nhà cửa, công trình phân xe chạy và các cấu tạo khác						
Tên loại công trình nhà cửa	Khoảng cách tối thiểu tới					
	Tim góc cây		Bụi cây			
Mép ngoài tường nhà, công trình	5		1.5			
Mép ngoài của kênh, mương, rãnh	2		1			
Chân mái dốc đứng, thêm đất	1		0.5			
Chân hoặc mép trong tường chắn	3		1			
Hàng rào cao dưới 2(m)	2		1			
Cột điện chiếu sáng, cột xe điện cầu cạn	1		1			
Mép ngoài hè, đường đi bộ	0.75		0.5			
Ổng cấp nước, thoát nước	1.5					
Dây cáp điện lực, điện thông tin	2		0.5			
Mép ngoài phân xe chạy, lề gia cố	2		1			

1.2. Yêu cầu hạ tầng kỹ thuật phục vụ VTHKCC

Đối với điểm dừng xe buýt

Điểm dừng của xe buýt được xây dựng nhằm phục vụ việc đón trả khách, được bố trí ở bên phải xe, theo chiều xe chạy.

Chỗ dừng xe bus cách nhau ít nhất là 300m đến 500m (trong đô thị không quá 700m, ngoài đô thị có thể 1-1,5km tùy thuộc điều kiện thực tiễn). Không được bố trí trên các đường cong nhỏ hơn bán kính cong nằm tối thiểu thông thường.

Chỗ dừng xe bus ở hai bên đường, các đầu tận cùng của xe bus phải cách nhau ít nhất 10m.

Chỗ dừng xe có thể đặt trước hoặc sau nút giao thông. Khoảng cách từ chỗ dừng xe đến nút giao thông phải xét đến đoạn tăng tốc thời gian quan sát (khi đặt trước nút), đoạn hãm xe (khi đặt sau nút) và ảnh hưởng của chỗ dừng xe đến năng lực thông hành của nút. Khi đỗ xe sau nút giao thông, chỗ dừng xe bus phải cách tâm giao ít nhất là 50m. Khi dừng trước nút, chỗ dừng xe buýt phải cách tâm giao ít nhất 40m với các đường có $V_{tk} \leq 60$ km/h, 60m với đường có $V_{tk} \leq 80$ km/h. Khi nút giao thông có vạch cho bộ hành qua đường, chỗ xe buýt phải ở bên ngoài vạch ít nhất là 10m.

Xén hè tại một số vị trí tạo vũng cho xe buýt vào đỗ đón, trả khách.

Thay thế toàn bộ số biển báo không đạt tiêu chuẩn, không đúng quy cách, mờ, hỏng, bị gãy trên các tuyến xe buýt. Bổ sung thêm biển báo trên các tuyến đủ số lượng yêu cầu.

Đối với nhà chờ, vạch sơn và sơ đồ tuyến

Trong đô thị nếu bề rộng hè đường từ 4m trở lên, ngoài đô thị nếu bề rộng lề đường từ 1,5 m trở lên sẽ đầu tư lắp đặt nhà chờ đủ tiêu chuẩn.

Cần khai thác tốt số nhà chờ hiện có do các đơn vị khác đầu tư. Bổ sung thêm một số nhà chờ đạt tiêu chuẩn kỹ thuật, mỹ thuật và có thể lắp dựng được bảng sơ đồ tuyến trên một số tuyến đường có xe buýt đi qua.

Tại các điểm dừng đón trả khách phải vạch phản quang báo hiệu phạm vi xe buýt dừng đón trả khách.

Lập sơ đồ mạng lưới tuyến và niêm yết tại các nhà chờ xe buýt.

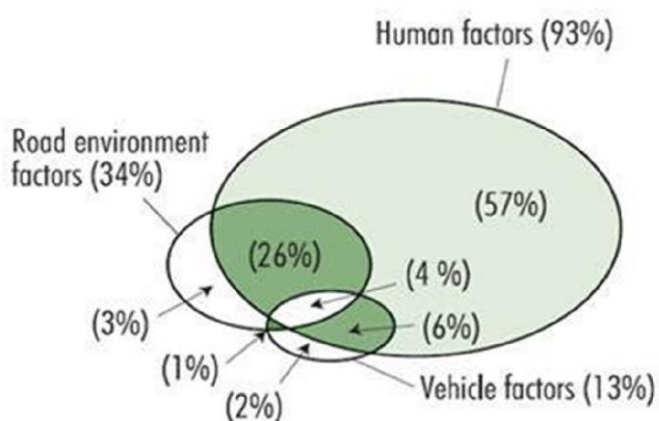
Đối với các điểm trung chuyển

Hiện tại, trong mạng lưới xe buýt Hải Phòng chưa xây dựng được điểm trung chuyển do thành phố chưa có quy hoạch về điểm đỗ, bãi đỗ xe; quỹ đất phân bổ cho giao thông tĩnh rất thấp và không có khả năng bố trí vị trí để xây dựng được điểm trung chuyển với quy mô lớn vì theo tính toán diện tích đất cần thiết cho một điểm trung chuyển tối thiểu phải có từ 250- 300 m².

Tại các điểm trung chuyển xe buýt sẽ được lắp đặt nhà chờ cho hành khách, kiốt bán vé, bảng thông tin và sơ đồ tuyến xe buýt.

1.3. Các yếu tố ảnh hưởng tới an toàn giao thông

Trên thế giới, có nhiều nghiên cứu đã chỉ ra mức độ ảnh hưởng của môi trường làm việc đến tai nạn của các phương tiện giao thông, trong đó không thể không kể đến kết quả nghiên cứu của Treat J. R. và các đồng nghiệp Theo đó yếu tố con người, cơ sở hạ tầng và phương tiện được coi là các tác nhân chính.



Hình 1 . Hệ số tham gia vào tai nạn giao thông

1.4. Căn cứ pháp lý

Luật Giao thông vận tải đường bộ năm 2008;

Nghị định số 91/2009/NĐ-CP ngày 21/10/2009 của Chính Phủ về kinh doanh và điều kiện kinh doanh vận tải bằng xe ô tô;

Quyết định số 62/2009/QĐ-TTg ngày 20/4/2009 của Thủ tướng Chính phủ về miễn tiền thuê đất để xây dựng trạm bảo dưỡng, sửa chữa, bãi đỗ xe của doanh nghiệp kinh doanh vận tải;

Quyết định số 1448/QĐ-TTg ngày 16/9/2009 của Thủ tướng chính phủ phê duyệt điều chỉnh Quy hoạch chung xây dựng thành phố Hải Phòng đến năm 2025 và tầm nhìn đến năm 2050;

Quyết định số 280/QĐ-TTg ngày 8/3/2012 của Thủ tướng chính phủ về phê duyệt Đề án Phát triển VTHKCC bằng xe buýt giai đoạn từ năm 2012 đến năm 2020;

Thông tư số 39/2003/TT-BTC ngày 29/04/2003 của Bộ Tài chính quy định về cơ chế tài chính đối với các doanh nghiệp VTHKCC bằng xe buýt tại các đô thị;

Thông tư số 14/2010/TT-BGTVT ngày 24/6/2010 của Bộ Giao thông vận tải Quy định về tổ chức, quản lý hoạt động vận tải bằng xe ô tô;

Thông tư số 24/2010/TT-BGTVT ngày 31/8/2010 của Bộ Giao thông vận tải Quy định về bến xe, bãi đỗ xe, trạm dừng nghỉ và dịch vụ hỗ trợ vận tải đường bộ;

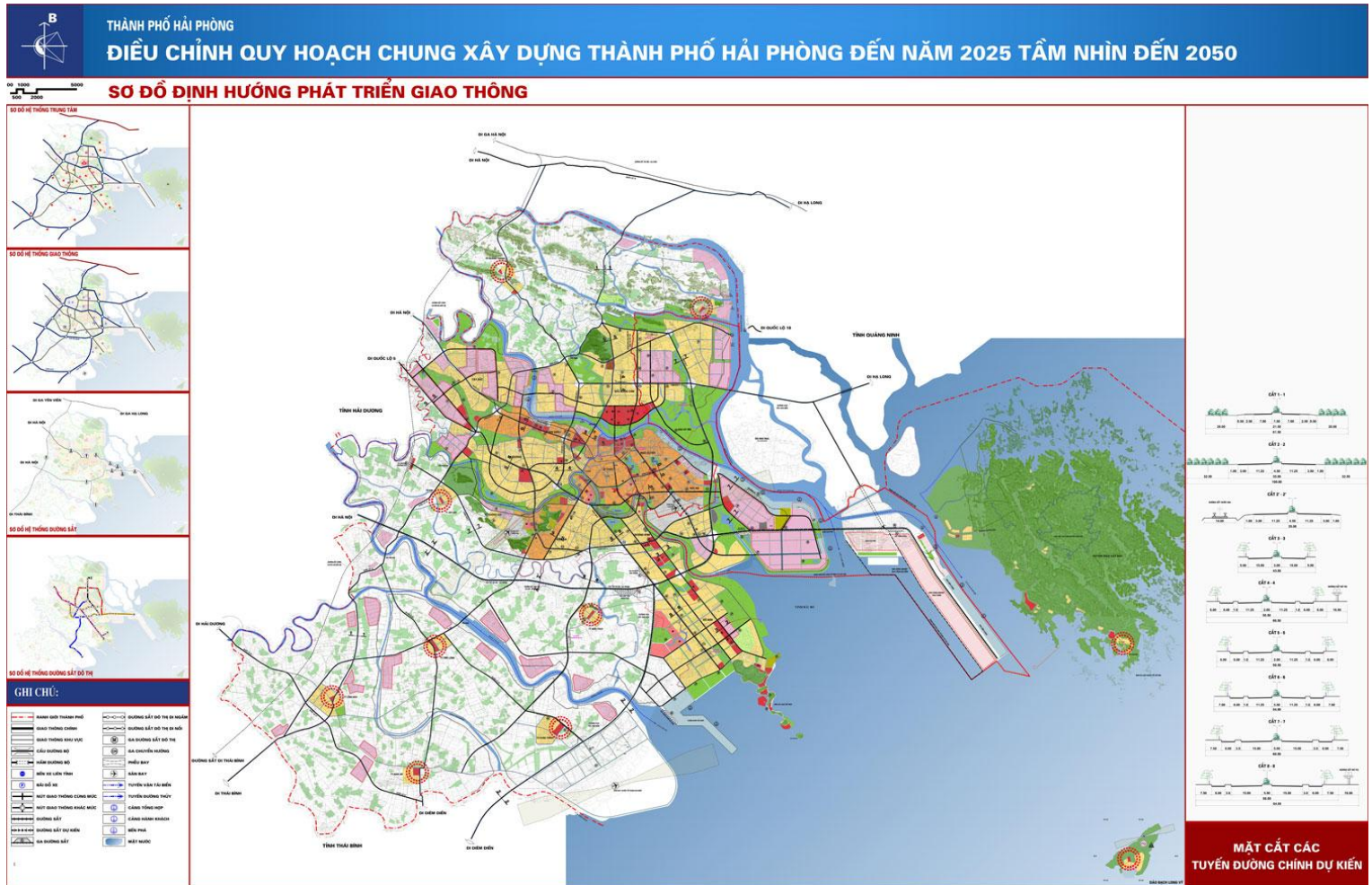
Quy hoạch mạng lưới VTHKCC bằng xe buýt trên địa bàn thành phố Hải Phòng đến năm 2010 và định hướng đến năm 2020 được Ủy ban nhân dân thành phố Hải Phòng phê duyệt tại Quyết định số 1118/QĐ-UBND ngày 25/6/2007;

Quyết định số 1977/QĐ-UBND ngày 30/9/2009 của Ủy ban nhân dân thành phố phê duyệt Quy hoạch điều chỉnh giao thông vận tải đường sắt, đường bộ đến năm 2020, tầm nhìn đến năm 2025. [3]

2. Tổng quan về các yếu tố tự nhiên, kinh tế - xã hội, và mạng lưới giao thông vận tải

2.1. Các yếu tố tự nhiên

Vị trí địa lý, địa hình: Thành phố Hải Phòng có diện tích tự nhiên là 1519,2 km², nằm trong vùng kinh tế trọng điểm Bắc Bộ, có ranh giới giáp 3 tỉnh: Hải Dương, Thái Bình, Quảng Ninh, bao gồm 7 quận: Hồng Bàng, Lê Chân, Ngô Quyền, Kiến An, Hải An, Dương Kinh, Đồ Sơn và 8 huyện: An Lão, Kiến Thụy, An Dương, Thủy Nguyên, Tiên Lãng, Vĩnh Bảo, huyện đảo Cát Hải và huyện đảo Bạch Long Vỹ.



Hình 2 . Bản đồ giao thông Hải Phòng đến 2025 - tầm nhìn 2050

2.2. Các yếu tố xã hội

Dân số: Theo thống kê, tính đến hết năm 2011 tổng dân số thành phố Hải Phòng là: 1.857.807 người trong đó dân số đô thị là: 824.985 người chiếm 45% tổng dân số toàn thành phố.

Phát triển kinh tế: Hải Phòng là địa phương có thế mạnh về phát triển các ngành kinh tế công nghiệp, thủ công nghiệp, du lịch- dịch vụ, kinh doanh cảng biển, kho bãi, vận tải, xuất khẩu thủy sản.

Tốc độ tăng trưởng GDP bình quân trong giai đoạn 2005 – 2010 là 11,15%/năm; Quy mô nền kinh tế (GDP) năm 2010 gấp 1,7 lần năm 2005. Tuy nhiên giai đoạn từ năm 2011 đến nay kinh tế Hải Phòng nói riêng cũng như nền kinh tế cả nước đứng trước muôn vàn khó khăn, trong năm 2014 HĐND thành phố đề ra một số chỉ tiêu cụ thể: Tốc độ tăng trưởng GDP tăng 8,0 - 9,0% so với năm 2013; chỉ số sản xuất công nghiệp (IIP) tăng 6,5 - 7,5%; thu nội địa 9.000 tỷ đồng; sản lượng hàng hóa thông qua cảng đạt trên 53 triệu tấn; kim ngạch xuất khẩu tăng 16,0 - 17,0%; thu hút khách du lịch đạt khoảng 5,2 triệu lượt khách; toàn thành phố đạt bình quân 11 tiêu chí nông thôn mới theo Bộ chỉ tiêu quốc gia; giải quyết việc làm cho khoảng 5,15 vạn lượt người lao động; tỷ lệ hộ nghèo giảm 0,9%... HĐND thành phố thông qua chủ đề hành động năm 2014: "Phục hồi kinh tế - đổi mới mô hình tăng trưởng".

Hải Phòng là một trong những thành phố có tốc độ đô thị hóa nhanh. [6]

2.3. Hiện trạng về kết cấu hạ tầng giao thông

2.3.1. Mạng lưới đường

Các tuyến Quốc lộ: Quốc lộ 5, 10, 37 với tổng chiều dài 108 Km.

Các tuyến đường tỉnh lộ: gồm 14 tuyến (351, 352, 353, 354, 355, 356, 357, 359, 360, 361, 362, 363), với tổng chiều dài 249,9 km.

Các tuyến đường đô thị: gồm 33 tuyến với tổng chiều dài 324 km.

Các tuyến đường huyện: gồm 95 tuyến, với tổng chiều dài 421km.

Các tuyến đường xã và giao thông nông thôn: có tổng chiều 2427,7km.

2.3.2. Nút giao thông

Hệ thống giao thông đô thị Hải Phòng có rất nhiều điểm giao cắt, hai ngã 6, một ngã 5, còn lại là ngã 3 và ngã 4, đa số là giao cắt đồng mức, chỉ có nút Lạch Tray- Nguyễn Văn Linh và nút giao quốc lộ 5- quốc lộ 10 là giao cắt khác mức.

Hiện tại thành phố có 2 hệ thống đường vành đai bao gồm:

Vành đai 1: Ngã 5 Thượng Lý- Bạch Đằng- Cầu Thượng Lý- Cầu Lạch Long- Nguyễn Tri Phương- Hoàng Diệu- Lê Thánh Tông- Chùa Vẽ.

Vành đai 2: Thượng Lý, Tôn Đức Thắng- Nguyễn Văn Linh- Nguyễn Bình Khiêm- Chùa Vẽ.

2.3.3. Giao thông tĩnh

Bến xe: Gồm 5 bến: Niệm Nghĩa, Tam Bạc, Cầu Rào, Lạch Long, Vĩnh Bảo.
Tổng diện tích các bến xe: 33.381 m²

Các bãi, điểm đỗ xe công cộng: số lượng và vị trí bãi đỗ xe rất hạn chế, hiện có 8 vị trí bãi đỗ xe với tổng diện tích 37.900 m², trong đó 5 vị trí tạm sử dụng gầm cầu, 3 vị trí tại các khu du lịch. Trong nội thành hiện tạm thời khai thác một phần lòng đường và hè phố để đỗ xe, hiện tại có 60 điểm đỗ với tổng diện tích khai thác khoảng 120.000 m².

2.3.4. Hiện trạng về hoạt động vận tải

Theo số liệu thống kê đến hết tháng 1/2012, trên địa bàn thành phố có:

Ô tô các loại: 59.696 xe ô tô trong đó có 6.307 rơ móc.

Mô tô: 764.062 xe mô tô và xe gắn máy.

Vận tải hành khách theo tuyến cố định: có trên 130 tuyến, trên 500 xe với 18.000 ghế xe.

Vận tải hành khách bằng xe taxi: có 25 hãng taxi với 1.822 xe taxi.

Vận tải hành khách theo hợp đồng: 306 xe. [7]

3. Thực trạng khai thác, sử dụng xe buýt tại Hải Phòng

3.1. Quá trình hình thành các tuyến buýt

Bắt đầu năm 1998 Hải Phòng bắt đầu sự ra đời của tuyến xe Hải Phòng – Đồ Sơn do Liên doanh BIC (VN – Hàn Quốc) khai thác. Đến giai đoạn 2004- 2005: trên địa bàn thành phố có 02 tuyến xe buýt là tuyến buýt Cầu Rào- Dụ Nghĩa (2004) và Bến Bính- Ngã 3 An Tràng (2005). Đây là 02 tuyến buýt do nhà nước đầu tư phương tiện, trợ giá vé cho hành khách, giao cho doanh nghiệp nhà nước tổ chức thực hiện (Công ty Đường bộ Hải Phòng).

Giai đoạn 2005-2008: có thêm 13 tuyến xe buýt được mở do các doanh nghiệp ngoài quốc doanh được Ủy ban nhân dân thành phố chấp thuận tổ chức thực hiện theo hình thức xã hội hóa.

Tổng số 15 tuyến xe buýt được tổ chức trong giai đoạn 2004- 2008 được đánh số thứ tự từ tuyến số 1 đến tuyến số 14 (*có 02 tuyến buýt đánh số tuyến trùng nhau*), gồm có 129 xe buýt đúng tiêu chuẩn (loại buýt B40- B55), chất lượng mới 100%, do các nhà máy ô tô tại Việt Nam sản xuất.

Tuy nhiên từ năm 2008 đến nay có một số tuyến buýt ngừng hoạt động, hiện chỉ còn 11 tuyến khai thác.

Tuyến số 01 Bến Cầu Rào - Khu công nghiệp NOMURA - Dụ Nghĩa

Tuyến số 2 Bến Bính - Kiến An - Chợ Kênh (An Lão)

Tuyến số 3: Cây xăng Quang Trung - Tiên Lãng

Tuyến số 04 Phà Rừng – Quán Toan

Tuyến số 5: Đình Vũ - Bến Khuê

Tuyến số 06 : Đình Vũ - Ngã 5 Kiến An

Tuyến số 07 Công Đen - Uông Bí

Tuyến số 09: Đình Vũ - Kiến Thụy

Tuyến số 10 : Đình Vũ – Khúc Giản

Tuyến 11: Tuyến Cát Bà – Cái Viêng, Cát bà – Gia Luận

3.2. Tình hình phương tiện và kết quả hoạt động của các đơn vị xe buýt

3.2.1. Số liệu thống kê trước năm 2012

Bảng 2: Sản lượng vận chuyển qua các năm

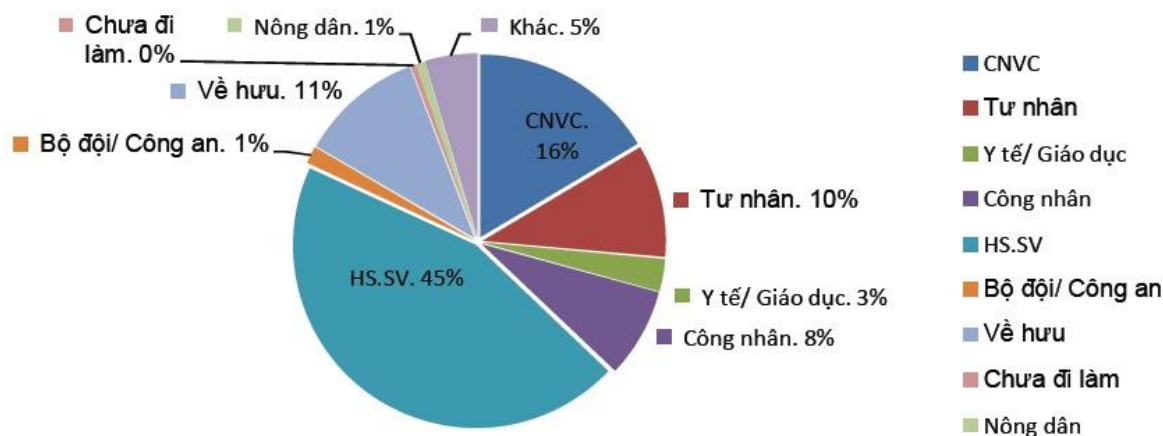
Năm	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011
Số lượt xe	17.664	53.998	252.016	374.478	539.582	319.354	336.657	370.000
SL (HK)	258.786	1.104.986	4.548.284	6.142.912	6.495.004	5.327.893	5.091.364	5.945.809

Tình hình phương tiện xe buýt qua các năm và kết quả hoạt động kinh doanh của các đơn vị xe buýt ở tất cả các đơn vị đều báo lỗ, cả các doanh nghiệp được trợ giá từ nhà nước.

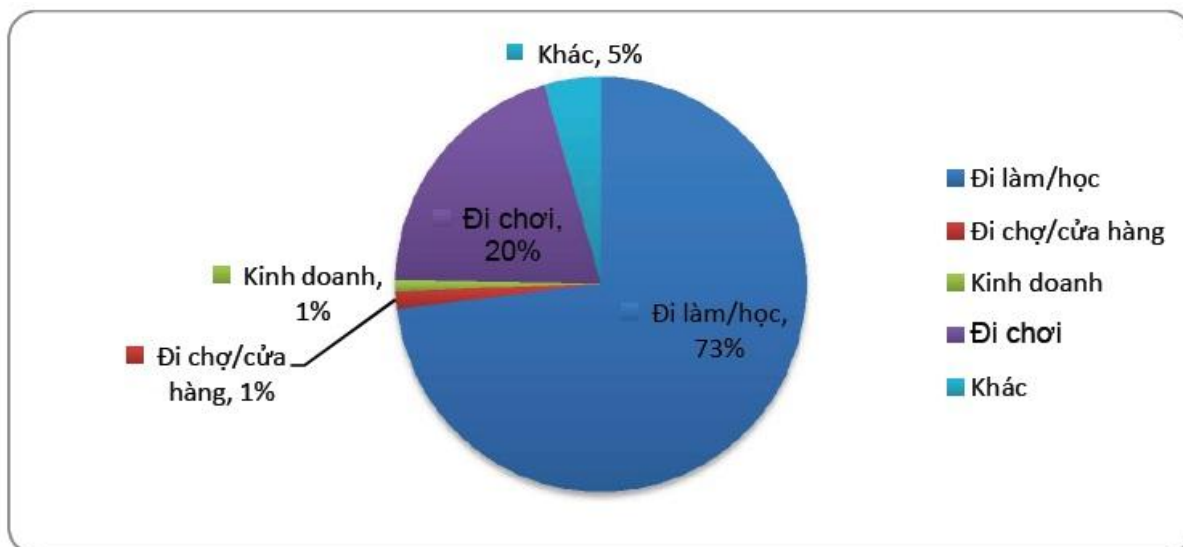
Tình hình cơ sở hạ tầng (biển báo, nhà chờ) xe buýt: Không đồng bộ, hư hỏng, và thiếu nhiều vị trí. [5]

3.2.2. Đối tượng xe buýt Hải Phòng

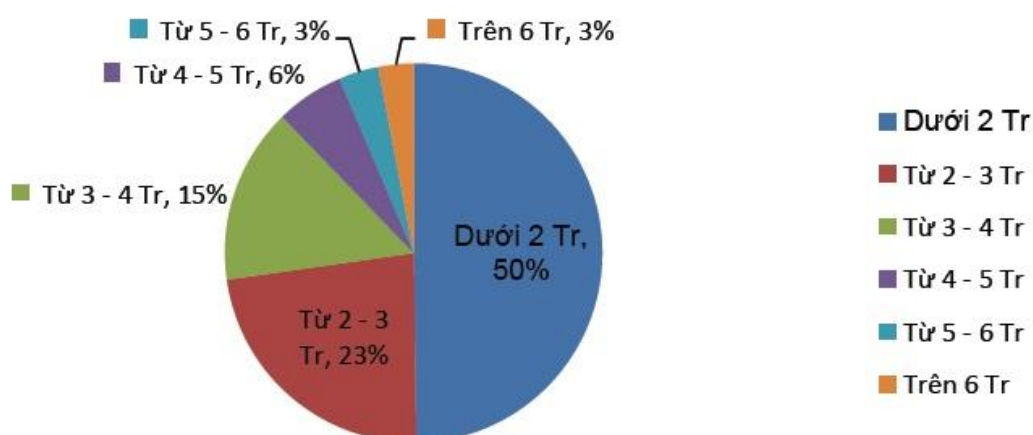
Theo báo cáo tóm tắt đề án phát triển VTHKCC bằng xe buýt tại Hải Phòng giai đoạn 2012-2016 tầm nhìn 2020, tháng 07/2012 và điều tra thực tế.



Hình 3. Biểu đồ thành phần tham gia sử dụng xe buýt



Hình 4. Mục đích chuyến đi



Hình 5. Thu nhập hàng khách tham gia xe buýt

Như vậy ta có thể kết luận rằng thành phần tham gia giao thông trong giờ cao điểm chủ yếu là học sinh, sinh viên và công nhân có thu nhập thấp. Mặt khác đây cũng chính là 2 nhóm đối tượng hướng đến chủ yếu của xe buýt Hải Phòng hiện nay, do đó tình trạng hiện tại của giao thông Hải Phòng là càng trong giờ cao điểm khi mật độ các phương tiện tham gia giao thông càng cao thì xe buýt càng phải hoạt động nhiều khiến cho giao thông đã ùn tắc lại càng trở nên ùn tắc hơn.

3.2.3. Đặc điểm phương tiện

Hiện tại, các đơn vị kinh doanh xe buýt tại Hải Phòng đang sử dụng một số loại xe buýt với các đặc trưng kỹ thuật như sau:

Xe buýt nhỏ: 24, 30 chỗ

Xe buýt trung bình: 40 -60 chỗ (B40, B55, B60)


Xe buýt lớn: 80 chỗ (B80)

Kích thước của các loại xe được trình bày trong bảng dưới đây:


Bảng 3: Thống kê kích thước các loại xe

Kích thước	Ký hiệu	Đơn vị	Loại xe			
			BS106	Huyndai	Renault	Mer.90
Chiều dài tổng thể	A	mm	10,850	11,250	11,050	11,750
Chiều rộng tổng thể	B	mm	2,500	2,500	2,500	2,500
Chiều cao tổng thể	C	mm				
Kích thước trục bánh xe	D	mm	5,450	5,450	5,600	6,050
Phần nhô thân xe (trục bánh trước)	E	mm	2,200	2,500	2,650	2,400
Phần nhô thân xe (trục bánh sau)	F	mm	3,200	3,300	2,800	3,300
Chiều rộng cửa trước	G	mm	1,050	1,050	1,500	1,150
Chiều rộng cửa sau	H	mm	1,220	1,220	1,550	1,150
Khoảng cách từ cửa trước tới đầu xe	I	mm	35	32	50	50
Khoảng cách từ cửa sau tới đuôi xe	K	mm	4,500	4,500	3,900	4,300
Chiều cao sàn xe	L	mm	73	70	60	95

Bảng 4: Thông số kỹ thuật xe buýt HUYNDAI TRANSICO 1 – 5B60

HUYNDAI TRANSICO 1 - 5 BUÝT - B60			
Hình ảnh			
Chiều dài toàn xe	mm	9050	
Chiều rộng toàn xe	mm	2290	
Tổng chiều cao	mm	3140	
Khoảng cách cơ sở	mm	4390	
Khoảng nhô phía trước	mm	1910	
Khoảng nhô phía sau	mm	2750	
Vệt bánh	Trước	mm	1910
	Sau	mm	1740
Khả năng vượt dốc	%	31	
Số hành khách	Người	60	
Số chỗ ngồi	Ghế	24	
Tay vịn trần, quang treo	Cái	36	
Bán kính quay vòng nhỏ nhất	mm	7.8	
Tốc độ lớn nhất	Km/h	122	

Bảng 5: Thống số kỹ thuật xe buýt HUYNDAI TRANSICO 1 – 5B80

DAEWOO TRANSICO 1 - 5 BUÝT – B80			
Hình ảnh			
Chiều dài toàn xe	mm	10720	
Chiều rộng toàn xe	mm	2500	
Tổng chiều cao	mm	3300	
Khoảng cách cơ sở	mm	5200	
Khoảng nhô phía trước	mm	2175	
Khoảng nhô phía sau	mm	3345	
Vệt bánh	Trước	mm	2050
	Sau	mm	1853
Khả năng vượt dốc	%	30	
Số hành khách	Người	42/80	
Số chỗ ngồi	Ghế	42/33	
Tay vịn trần, quang treo	Cái	0/47	
Bán kính quay vòng nhỏ nhất	mm	10.2	
Tốc độ lớn nhất	Km/h	86	

4. Những tồn tại, hạn chế

4.1. Những tồn tại, hạn chế

Hiện nay, mạng lưới tuyến xe buýt chỉ còn 11 tuyến đang hoạt động, với tổng phương tiện là 90 xe, vận chuyển được xấp xỉ 6 triệu HK/năm, đáp ứng khoảng 1% nhu cầu đi lại của người dân. Mạng lưới xe buýt chưa rộng khắp, chưa có sự kết nối thuận tiện cho người dân đi lại, chưa tương thích giữa các loại hình vận tải hành khách trong đô thị.

Chất lượng phục vụ còn hạn chế, thời gian chạy xe chưa đảm bảo hợp lý yêu cầu chung giao thông thành phố. Phương tiện chưa đúng tiêu chuẩn xe buýt, nhiều phương tiện đã xuống cấp, gây ô nhiễm khí thải, tiếng ồn, màu sơn phương tiện chưa có quy định thống nhất, khó phát hiện từ xa, hình thức xe xấu, bẩn, vệ sinh phương tiện chưa bảo đảm, không gây được thiện cảm và nét văn minh đô thị.

Cơ sở hạ tầng cho xe buýt thiếu, còn chắp vá, chưa đồng bộ; các điểm dừng đỗ, hệ thống biển báo, sơ đồ tuyến thiếu, khó nhận biết, chưa phù hợp.

Công tác quản lý nhà nước đối với hoạt động xe buýt còn nhiều bất cập: chưa có sự điều hành, kiểm tra, giám sát thường xuyên của các cơ quan quản lý nhà nước các cấp đối với hoạt động xe buýt, thiếu cơ chế kiểm tra, giám sát, chưa có chế tài xử lý vi phạm trong hoạt động xe buýt.

Công tác tuyên truyền về tiện ích VTHKCC bằng xe buýt chưa được quan tâm, chú trọng, chưa tạo được thói quen sử dụng dịch vụ VTHKCC cho người dân.

Đội ngũ lái xe, nhân viên phục vụ xe buýt còn nhiều hạn chế về tinh thần, thái độ phục vụ hành khách, vi phạm các quy định về trật tự an toàn giao thông trong quá trình làm việc.

4.2. Nguyên nhân

- Nguyên nhân khách quan

Do chịu ảnh hưởng của cuộc khủng hoảng tài chính toàn cầu các doanh nghiệp xe buýt cũng như các doanh nghiệp khác gặp rất nhiều khó khăn.

Người dân ít có thói quen sử dụng dịch vụ VTHKCC trong đi lại.

- Nguyên nhân chủ quan

Chậm trễ trong việc rà soát, điều chỉnh quy hoạch, chiến lược phát triển xe buýt có chất lượng, phù hợp, khả thi; chưa có Quy hoạch về điểm đỗ, bãi đỗ xe.

Chưa xây dựng được các cơ chế, chính sách hỗ trợ phát triển xe buýt thấu đáo, hiệu quả cho mọi đối tượng tham gia phát triển trên các tuyến xe buýt cần thiết (ngoài 02 tuyến đang được ngân sách trợ giá bình quân 2 tỷ/tuyến/năm trong khi năm 2011, thành phố Hồ Chí Minh trợ giá 1.269 tỷ đồng, thành phố Hà Nội trợ giá 1.084 tỷ đồng cho hoạt động VTHKCC bằng xe buýt).

Chưa thành lập được Trung tâm quản lý và điều hành VTHKCC để điều hành, kiểm tra, giám sát hoạt động VTHKCC bằng xe buýt.

Công tác tổ chức tập huấn, nâng cao trình độ phục vụ cho đội ngũ lái xe, nhân viên phục vụ chưa được quan tâm, chú trọng.

Năng lực, trình độ quản lý, điều hành hoạt động sản xuất kinh doanh xe buýt của các doanh nghiệp còn yếu.

Nguồn lực tài chính của các doanh nghiệp tham gia hoạt động xe buýt hạn chế, do vậy không đảm bảo duy trì tốt hoạt động và đầu tư phát triển mở rộng hoạt động kinh doanh xe buýt.

4.3. Các bài học kinh nghiệm từ việc phát triển VTHKCC bằng xe buýt

Quản lý điều hành thời gian hoạt động của xe buýt để phát huy tối đa hiệu quả hình thức giao thông công cộng, nhưng cũng không để ảnh hưởng tới giao thông chung thành phố đặc biệt trong các khung giờ cao điểm. Khi mà chưa đủ tiền lực để giải quyết theo hình thức tổ chức giao thông riêng cho xe buýt.

Nhà nước phải trợ giá cho các tuyến xe buýt những năm đầu hoạt động.

Thành lập Trung tâm quản lý và điều hành VTHKCC để điều hành, kiểm tra, giám sát hoạt động VTHKCC bằng xe buýt.

Mạng lưới tuyến buýt được tổ chức chặt chẽ, mật độ, tần suất xe dày, phủ khắp hầu hết các địa bàn thuộc thành phố, kết nối và thuận lợi cho việc đi lại.

Thành phần chủ lực tham gia VTHKCC bằng xe buýt là doanh nghiệp nhà nước kết hợp với các thành phần kinh tế khác nhằm xã hội hóa một phần hoạt động xe buýt.

Có hệ thống các văn bản pháp quy về hoạt động xe buýt nhằm thực hiện tổ chức, quản lý, hướng dẫn, thanh quyết toán kinh phí trợ giá hoạt động xe buýt khá đầy đủ.

5. Những vấn đề mà đề tài tập trung nghiên cứu giải quyết

Nghiên cứu tổng thể tình hình hoạt động xe buýt trên địa bàn thành phố hải phòng. Để có cái nhìn tổng quát và những đánh giá cũng như giải pháp xử lý tổng thể giúp cho hoạt động xe buýt đạt hiệu quả cao. Những giải pháp tập trung vào: Hoàn thiện hạ tầng kỹ thuật phục vụ, trợ giá hoạt động xe buýt, xây dựng hình ảnh chuyên nghiệp về giao thông công cộng bằng xe buýt, tăng cao ý thức người tham gia giao thông.

Điều tra hoạt động xe buýt tuyến Cầu Rào – KCN. Nomura – Dụ Nghĩa để đánh giá các yếu tố ảnh hưởng đến hoạt động xe buýt một cách chi tiết cụ thể từ đó có thêm những giải pháp điều chỉnh cụ thể cho tuyến này, rút ra kinh nghiệm xử lý cho các tuyến khác. Như việc điều hành quản lý hoạt động xe buýt, xây dựng lộ trình tuyến hợp lý, xây dựng cơ sở hạ tầng phục vụ hoạt động xe buýt,

CHƯƠNG II: ĐIỀU TRA HOẠT ĐỘNG XE BUÝT TUYẾN CẦU RÀO – KCN. NOMURA – DỤ NGHĨA ĐÁNH GIÁ, PHÂN TÍCH CÁC YẾU TỐ ẢNH HƯỞNG TỚI HOẠT ĐỘNG XE BUÝT

1. Đối tượng điều tra

Tuyến xe buýt được lựa chọn điều tra: Tuyến Bến xe Cầu Rào – Dụ Nghĩa – KCN Nomura. Đây là tuyến có các đặc điểm là đi qua nhiều cung đường trong trung tâm thành phố, đi qua nhiều điểm tập trung kinh tế, các trường đại học (nơi tập trung lớn hành khách), trên tuyến thường hay xảy ra ùn tắc vào giờ cao điểm. Trên tuyến này, ngoài xe buýt thì thành phần và các đặc trưng dòng xe trên đường cũng được điều tra tại các giờ cao điểm và giờ thông thường để làm cơ sở so sánh, đánh giá.

2. Phương pháp điều tra

Sử dụng kết hợp 2 phương pháp điều tra như sau:

+ Điều tra dựa trên số liệu có sẵn: Đề án Phát triển VTHKCC trên địa bàn TP. Hải Phòng năm 2012.

+ Điều tra thực tế:

- Điều tra giãn cách thời gian xe chạy và thời gian hành trình đầu - cuối tại bến xe Cầu rào – Ga Dụ Nghĩa.

- Điều tra thời gian ra vào đón trả khách.

- Điều tra lưu lượng xe thông qua mặt cắt đường.

- Điều tra biến động hành khách trên xe.

....

- Thời gian điều tra:

Giờ thông thường: Từ 14h30 đến 16h30

Giờ cao điểm : Từ 16h30 đến 18h30

*2.1. Đặc điểm chung tuyến buýt số 01 (Bến xe Cầu Rào – KCN Nomura – Ga
Dụ Nghĩa)*

Mặt bằng hiện trạng lộ trình các điểm dừng xe buýt chưa đáp ứng yêu cầu kt về khoảng cách, vị trí bố trí và còn thiếu nhiều vị trí không thiết kế. Các vị trí dừng xe không đảm bảo tiêu chuẩn kỹ thuật như chưa có vạch sơn, nhà chờ không đảm bảo, Điều này ảnh hưởng tới tính chuyên nghiệp của hoạt động bằng xe buýt.

Sự liên kết với các tuyến buýt trong hệ thống xe buýt còn yếu, thể hiện qua việc chưa đầu tư xây dựng các điểm trung chuyển. Dẫn đến giảm lượng hành khách mong muốn di chuyển bằng phương tiện công cộng.

Việc đón trả khách chưa đúng vị trí điểm dừng đỗ, theo nhu cầu của hk.

Vào các khung giờ cao điểm, đặc biệt khung giờ từ 16h30-18h30 trên lộ trình tuyến buýt thường xuyên xảy ra ùn tắc giao thông do lượng phương tiện vận chuyển tăng đột biến khi đây là những khoảng thời gian mà nhu cầu đi lại của hành khách là rất lớn.

Lộ trình tuyến theo điều tra thực tế, nhiều đoạn chưa đáp ứng nhu cầu mong muốn đi lại của hành khách như đoạn đường từ ngã tư Quán Toan đến Ngã ba Sở Dầu nhu cầu đi lại của người dân khá cao nhưng chưa được khai thác.

2.2. Số liệu điều tra thực tế tuyến buýt số 01

Bảng 6. Lộ trình tuyến buýt 01

Lộ trình	Giờ chạy	Giá vé
1. Cầu Rào – Lạch Tray – Tô Hiệu – Tôn Đức Thắng – Đường 5 mới – Ga Dụ Nghĩa	5h đến 19h30' (15'/ chuyến)	Không vé chặng Vé lượt: 7000đ
2. Ga Dụ Nghĩa – KCN NOMURA – Đường 5 mới – Tôn Đức Thắng – An Dương – Tô Hiệu – Ngã 4 Thành Đội – Lạch Tray – Bến Cầu Rào	05h40 đến 19h30' (15'/ chuyến)	Vé tháng: 150.000đ

Bảng 7. Khung giờ cao điểm của xe buýt ở Hải Phòng

STT	Chỉ tiêu	Đơn vị	Kết quả
1	Thời gian cao điểm trong ngày		
	Khoảng cao điểm sáng	Giờ	6h30 – 8h00
	Khoảng cao điểm trưa	Giờ	11h – 13h
	Khoảng cao điểm chiều	Giờ	16h30 – 18h30

Bảng 8. Bảng so sánh vận tốc xe buýt với các phương tiện khác

Tuyến buýt	Lộ trình		Vận tốc trung bình			So sánh xe máy với xe buýt (%)	So sánh ô tô với xe buýt (%)
	Từ	Tới	Xe máy	Ô tô	Xe buýt		
Số 01	Cầu Rào	Dụ Nghĩa	29.38	33.55	25.63	15	31
	Dụ Nghĩa	Cầu Rào	30.07	36.62	25	20	46

Tuyến buýt 01 là một trong những tuyến xe buýt có vận tốc trung bình thấp nhất chỉ là hơn 25 km/h trong đó theo TCN 104-2007 thiết kế đối với đường phố gom, cấp kỹ thuật 40 là vận tốc phải đạt 40 km/h.

Để đánh giá hiệu quả hoạt động tuyến buýt 01 trong giờ cao điểm một cách rõ ràng nhất thì nhóm tập trung phân tích đặc điểm giao thông trên đoạn trục đường Tô Hiệu – Tôn Đức Thắng.

Bảng 9. Kết quả điều tra trên trục đường Tô Hiệu – Tôn Đức Thắng (tháng 7/2013)

Chỉ tiêu xe buýt	Giờ thông thường	Giờ cao điểm	Đơn vị
Giãn cách xe chạy thực tế	15	15	Phút
Chiều dài hành trình	3.5		Km
Số điểm dừng đỗ	Theo nhu cầu hành khách (≈ 3 điểm)		Điểm
Thời gian hành trình	8	13	Phút
Số xe buýt 01 thông qua	4	4	Xe
Vận tốc xe buýt	26,25	16,15	Km/h
Thời gian ra vào điểm dừng	7.69	13.42	S
Không gian chiếm dụng đường	1		Làn

Bảng 10. Lưu lượng dòng xe trên trục đường Tô Hiệu – Tôn Đức Thắng
(tháng 7/2013)

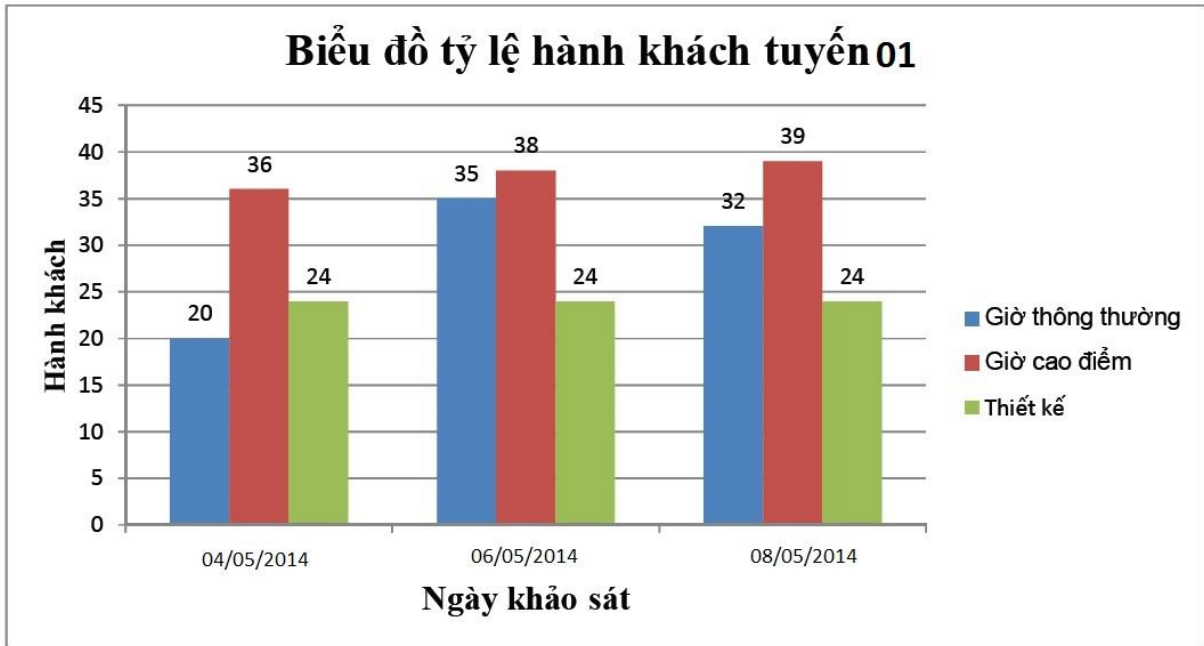
Thời gian		Loại xe				Xe con quy đổi	Xe máy quy đổi
		Xe đạp	Xe máy	Xe con	Xe buýt		
Ngày 11/07	7h15' – 7 h30'	245	3382	322	10	1271	5084
	17h30–17h45'	218	3313	318	10	1242	4967
Ngày 12/07	7 h15'–7 h 30'	220	3437	308	10	1263	5053
	17h30'–17h45'	231	3573	302	11	1298	5190
Trung bình/15phút						1268	5073

Bảng 11. Hệ số quy đổi các loại xe ra xe con theo TCVN 104-207 [4]

Loại xe	Tốc độ thiết kế, km/h		
	≥ 60	30, 40, 50	≤ 20
Xe đạp	0,5	0,3	0,2
Xe máy	0,5	0,25	0,15
Xe ô tô con	1,0	1,0	1,0
Xe tải 2 trục và xe buýt dưới 25 chỗ	2,0	2,5	2,5
Xe tải có từ 3 trục trở lên và xe buýt lớn	2,5	3,0	3,5
Xe kéo moóc và xe buýt có khớp nối	3,0	4,0	4,5

Ghi chú :

- Trường hợp sử dụng làn chuyên dụng, đường chuyên dụng (xe buýt, xe tải, xe đạp...) thì không cần quy đổi
- Không khuyến khích tổ chức xe đạp chạy chung làn với xe ô tô trên các đường có tốc độ thiết kế ≥ 60 km/h



Hình 6. Biến động hành khách trung bình trên xe buýt tuyến 01



Hình 7. Tỷ lệ xe về bến đúng giờ trong giờ cao điểm tuyến buýt số 01

Nhận xét :

Số lượng hành khách trung bình trên xe trong giờ cao điểm luôn lớn hơn giờ thông thường từ 1.2 đến 1.8 lần và lớn hơn so với số ghế trên xe từ 1.5 đến 1.7 lần. Do đó, điều kiện tiện nghi cho hành khách đi xe trong giờ cao điểm là rất thấp.

Số lượng hành khách chủ yếu tập trung trên đoạn ngã tư Long Thành, Ngã tư Metro, Ngã tư An Dương, cuối của trục đường Tô Hiệu – Tôn Đức Thắng, Cầu vượt Lạch Tray, cả đường Lạch Tray. Trên các đường này tập trung nhiều trường Đại học lớn và THPT, các khu chợ.

Thời gian dừng đón trả khách trong giờ cao điểm cao hơn hẳn giờ thông thường, đặc biệt tại ngày 06/05/2014 thì thời gian này (trung bình 15s) cao hơn tới 1.6 lần giờ thông thường. Nguyên nhân do giờ cao điểm, mật độ giao thông trên đường tăng cao khiến các thao tác rẽ vào lề đường để đón trả khách của lái xe gặp nhiều khó khăn, làm cho thời gian tăng lên đáng kể. Mặt khác lượng hành khách lúc này cũng tăng lên khiến thời gian đón trả khách cũng tăng theo.

Tỷ lệ xe buýt về bến chậm giờ là rất cao 83.33%. Nguyên nhân chủ yếu là do mật độ giao thông giờ cao điểm quá cao, rất khó để lái xe có thể đi đúng thời gian biểu chạy xe của mình.

Ngay từ bên thời gian giãn cách xe chạy đã không đúng theo thiết kế, không đồng đều. Tức là có lúc giãn cách là 14', 15'... và có khi lên tới 20'. Khiến cho các xe chạy trên tuyến dễ bị trùng thời điểm ra vào điểm dừng, giảm năng lực vận tải, chậm thời gian về bến.

Mặc dù trong giờ cao điểm, nhu cầu đi lại tăng lên nhưng với tình trạng giao thông hiện nay của Hải Phòng thì việc xe buýt tham gia giao thông trong giờ cao điểm nhiều sẽ có nguy cơ làm tăng tình trạng ùn tắc giao thông, vì mật độ giao thông trong giờ cao điểm cao hơn thông thường rất nhiều.

Vẫn khoảng cách tương đương nhưng thời gian đi lại trên toàn tuyến trong giờ cao điểm là cao hơn hẳn so với thông thường. Thời gian di chuyển trong giờ cao điểm thường lâu hơn trong giờ thông thường là 1,3 – 1,5 lần. Do xe buýt có kích thước lớn nên bị kẹt lại trong các điểm ùn tắc rất lâu, không cơ động như xe máy hay xe con.

- ➔ Tiêu hao nhiên liệu lớn mà lại không đạt được hiệu quả cao.
- ➔ Gây ô nhiễm khí thải, ô nhiễm tiếng ồn ảnh hưởng lớn đến môi trường, nhà dân xung quanh.

2.3. Đánh giá hoạt động xe buýt

2.3.1. Tuyến 01:

Để thấy rõ ảnh hưởng của xe buýt tuyến 01 tới dòng xe chung trên đường vào giờ cao điểm. Tác giả đề xuất ra hai kịch bản:

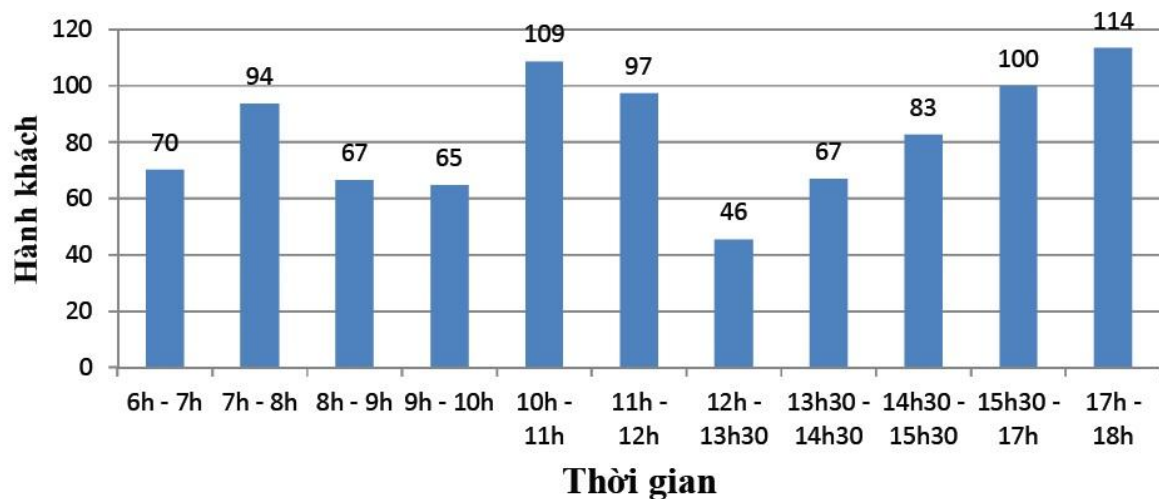
Kịch bản 1: Không có gì thay đổi, xe buýt vẫn chạy trong giờ cao điểm như thường lệ

Kịch bản 2: Điều chỉnh thời gian hoạt động của xe trong giờ cao điểm theo hướng giảm mật độ xe buýt lưu thông:

Trong khoảng thời gian cao điểm (theo số liệu điều tra thực tế) , tại điểm đầu tuyến Bến Cầu Rào sẽ không cho xe buýt tuyến xuất phát. Đến hết thời gian cao điểm, sẽ bắt đầu cho xe buýt tham gia bình thường với thời gian giãn cách xe là 15 phút. Từ đó, tính toán thời gian đi lại của toàn bộ người tham gia giao thông trên tuyến 01 (kể cả hành khách của xe buýt và các phương tiện khác) cho hai kịch bản vừa nêu. So sánh thời gian đi lại để chỉ ra phương án tốt hơn:

- Tính quy đổi xe buýt ra xe con, xe máy (theo tiêu chuẩn hiện hành)
- Tính thời gian đi lại của hành khách xe buýt và người tham gia giao thông trong hai kịch bản nêu trên.
- So sánh tổng thời gian đi lại.

Lựa chọn giờ cao điểm: Theo kết quả điều tra khảo sát lưu lượng trên tuyến 01 trong năm 2014, biến động hành khách theo giờ trong ngày trung bình.



Hình 8. Biến động hành khách theo giờ trong ngày trung bình tuyến 01

→ Như vậy chọn khoảng thời gian hạn chế xe buýt là từ 16h30' đến 17h30' là phù hợp. Đó cũng chính là thời điểm lưu lượng giao thông cao nhất.

Các đặc trưng dòng xe:

- Thời gian hành trình đầu – cuối trung bình:

Giờ cao điểm : 75 phút

Giờ thông thường : 52 phút

- So sánh lượng hk thông qua khi thực hiện kịch bản 1 với kịch bản 2

+ Kịch bản 1 : Xe buýt hoạt động bình thường trong giờ cao điểm 16h30'–17h30':

Số xe buýt 01 thông qua: 8 xe

Sức chứa: 60 hành khách

Hành khách vận chuyển tối đa: $8 \times 60 = 480$ hành khách

+ Kịch bản 2 : Hạn chế xe buýt tuyến 01 từ 16h30' đến 17h30'. Tổng số hành khách thông qua gồm:

Hành khách do xe quy đổi chỗ được.

Hành khách bị tắc trên đường do xe buýt dừng lại đón trả khách trên đường

→ Quy đổi xe buýt về xe con.

Hệ số quy đổi ra xe con đối với xe buýt lớn là: 3

Xe con quy đổi: $8 \times 3 = 24$ xcqd

Thời gian mà xe buýt phải đỗ lại trên đường để đón trả khách là:

$$4(\text{xe}) \times 3(\text{điểm dừng}) \times 2(\text{chiều}) \times 13,42(\text{giây}) = 322,08 \text{ giây} = 5,368 \text{ phút.}$$

Cường độ dòng xe trong 15' là: 1268 xcqd

Cường độ dòng xe trên một làn: $1268 / 4(\text{làn}) = 317 \text{ xcqd} / 15 \text{ phút}$

Trong 5,368 phút thì số lưu lượng xe có thể thông qua trên 1 làn:
 $5,368 \times 317 / 15 = 113 \text{ xcqd}$

Tổng số xe con quy đổi thông qua: $24 + 113 = 137 \text{ xcqd}$

Hệ số hành khách của ô tô là: 2

Tổng số hành khách thông qua bằng xe con : $137 \times 2 = 274 \text{ hành khách.}$

➔ Quy đổi xe buýt về xe máy.

Vì ở Hải Phòng phương tiện giao thông tham gia giao thông chính là xe máy, nên cần tính toán thêm quy đổi xe buýt ra xe máy.

Hệ số quy đổi xe buýt ra xe máy ứng với tốc độ thiết kế 40km/h là: 12

Xe máy quy đổi : $12 \times 8 = 96 \text{ xmqd}$

Với hệ số hành khách: 1

Lượng hành khách thông qua bằng xe máy là: $96 \times 1 = 96 \text{ hành khách}$

Cường độ dòng xe tính theo xe máy trong 15' là: 5073 xmqd

Cường độ dòng xe tính theo xe máy trên một làn: $5073 / 4(\text{làn}) = 1268 \text{ xmqd}$
/15 phút

Trong 5,368 phút thì số lưu lượng xe máy có thể thông qua trên 1 làn:
 $5,368 \times 1268 / 15 = 454 \text{ xmqd}$

Tổng số xe máy quy đổi thông qua: $96 + 454 = 550 \text{ xmqd}$

Hệ số hành khách của xe máy là: 1

Tổng số hành khách thông qua bằng xe máy : $550 \times 1 = 550 \text{ hành khách.}$

Bảng 12. Tổng số hành khách thông qua trục đường Tô Hiệu – Tôn Đức Thắng

Loại xe	Xe quy đổi	Hệ số HK	Số HK
Xe buýt	8	60	480
Xe con	113	2	226
Xe máy	454	1	454

Tính toán tổn thất thời gian

(Tổng số người tham gia giao thông) x (Thời gian hành trình)

Cường độ dòng xe trên trục đường Tô Hiệu – Tôn Đức Thắng trong giờ cao điểm:

$$1268 \times 4 = 5072 \text{ xcqd/h}$$

Lượng hành khách thông qua: $5072 \times 2(\text{hành khách}) = 10144$ hành khách

Khi xe buýt hoạt động theo kịch bản 1.

Trong giờ cao điểm có 10144 người phải đi với thời gian hành trình là 75 phút

Tổng thời gian: $10144(\text{hành khách}) \times 75(\text{phút}) = 760800$ hk.phút

Khi thay đổi thời gian hoạt động của xe buýt theo kịch bản 2.

+ Quy đổi xe buýt về xe con

Số hành khách thông qua chỉ là: $10144 - (480 - 226) = 9890$ hành khách

Khi đó 9890 người này đi với thời gian hành trình bình thường là 52 phút (do lúc này dòng giao thông không còn xe buýt cản trở nên thời gian hành trình sẽ giảm đi)

Tổng thời gian: $9890(\text{hành khách}) \times 52(\text{phút}) = 514280$ hk.phút

+ Quy đổi xe buýt về xe máy:

Số hành khách thông qua là: $10144 - (480 - 454) = 10118$ hành khách

Tương tự, 10118 người này đi với thời gian hành trình bình thường là 52 phút (do lúc này dòng giao thông không còn xe buýt cản trở nên thời gian hành trình sẽ giảm đi)

Tổng thời gian: 10118(hành khách) x 52(phút) = 526136 phút

Bảng 13: Tổng thời gian tổn thất trên toàn tuyến 01

Phương tiện	Số hk	Tổng tg, hk.phút	Tổng tg tổn thất, hk.phút	Tỷ lệ, %
Xe buýt	10144	760800	0	0
Xe con	9890	514280	246520	32.40
Xe máy	10118	526136	234664	30.84

Nhận xét

Nếu áp dụng theo kịch bản 2:

+ Khi quy đổi về xe con thì lượng hành khách thông qua trên tuyến là 226 hk/1h là nhỏ hơn so với lượng hành khách thông qua bằng xe buýt là 480 hk/1h. Nhưng xét về tổng thời gian đi lại của người tham gia giao thông khi đi lại bằng xe buýt trong giờ cao điểm lại tăng lên 32.40% so với đi bằng xe con.

+ Khi quy đổi về xe máy thì lượng hành khách thông qua trên tuyến là 454 hk/1h là nhỏ hơn so với lượng hành khách thông qua bằng xe buýt là 480 hk/1h, nhưng tổng thời gian đi lại của hành khách bằng xe máy vẫn giảm đi 30.84% so với đi chuyển bằng xe buýt.

2.3.2. Đánh giá chung mạng lưới xe buýt Hải Phòng:

a, Đánh giá chung

- Giai đoạn 2004 – 2008:

+ Hệ thống các tuyến xe buýt trên địa bàn thành phố được hình thành và phát triển trong giai đoạn 2004-2008, từ 02 tuyến xe buýt đầu tiên được nhà nước tổ chức đã bước đầu hình thành thói quen sử dụng phương tiện giao thông công cộng cho người dân.

+ Thực hiện được chủ trương xã hội hóa hoạt động xe buýt, đồng thời rút ra được bài học kinh nghiệm cho quá trình phát triển hệ thống giao thông công cộng trên địa bàn thành phố những năm tiếp theo.

+ Việc trợ giá cho hoạt động xe buýt của thành phố đã đạt được hiệu quả nhất định thông qua kết quả sản lượng vận chuyển hành khách trên các tuyến buýt có trợ giá liên tục tăng nhanh qua các năm và chiếm tới trên 40% tổng sản lượng VTHKCC trên toàn địa bàn thành phố.

- Giai đoạn từ năm 2009 đến nay:

+ Đối với tuyến buýt có trợ giá

Các tuyến xe buýt số 01; 02 vẫn duy trì được hoạt động ổn định về tần suất (15- 20 phút/chuyến); hoạt động đáp ứng đúng các tiêu chí xe buýt theo quy định của nhà nước.

+ Đối với các tuyến buýt xã hội hóa

Hoạt động sản xuất kinh doanh gặp nhiều khó khăn, sản lượng và doanh thu giảm mạnh, một số tuyến buýt phải ngừng hoạt động, một số tuyến giảm tần suất chạy xe, hoạt động cầm chừng, nhiều phương tiện hỏng không hoạt động được, chất lượng dịch vụ xe buýt giảm mạnh.

b, Đánh giá theo tiêu chí hoạt động của mạng lưới tuyến xe buýt

- Các tuyến xe buýt đủ tiêu chí hoạt động theo quy định gồm: các tuyến xe buýt số 1, 2, 3A, 3B hoạt động đủ tần suất (15-20 phút/chuyến), đảm bảo số lượt xe buýt và thời gian hoạt động trong ngày, lượng hành khách ổn định, đạt hiệu quả về mặt xã hội.

- Các tuyến xe buýt chưa thực sự đúng tiêu chí về xe buýt (sử dụng cả xe buýt và xe khách hoạt động, tần suất chưa đảm bảo yêu cầu), gồm các tuyến xe buýt số 04, 11, 13, 14.

- Các tuyến xe buýt ngừng hoạt động; không đáp ứng đúng tiêu chí tuyến buýt gồm: các tuyến số 05, 06, 07, 08, 09, 10 và 12.

c, Đánh giá thông qua chất lượng phương tiện

- Hiện nay chất lượng của các xe buýt đang xuống cấp nhanh, một số lượng lớn xe buýt được lắp máy ô tô do Trung Quốc chế tạo nên tuổi thọ động cơ ngắn, nhanh hỏng. Hình thức, vệ sinh của các xe buýt xấu, bẩn, ít được chú trọng. Các

thông tin niêm yết trên xe buýt như hành trình, tần suất, giá vé tuy có nhưng ít, một số bị bong, rách hoặc mờ, không rõ ràng. Tổng số đoàn phương tiện xe buýt giảm khoảng (30%), từ 129 xe xuống hiện chỉ còn 90 xe hoạt động, trong đó có một số xe không đúng chủng loại đang hoạt động tạm thời trên các tuyến buýt số 4, 5, 6, 10, 11, 12.

- Màu sơn đặc trưng của xe buýt do các doanh nghiệp xe buýt được tự đăng ký theo quy định của Nghị định số 110/2006/NĐ-CP ngày 28/9/2006 của Chính phủ về điều kiện kinh doanh vận tải bằng xe ô tô, nay được thay thế bởi Nghị định số 91/2009/NĐ-CP ngày 21/10/2009 của Chính phủ, do vậy màu sơn xe buýt không thống nhất và hành khách khó nhận biết.

d, Đánh giá thông qua trợ giá và giá vé

- Đối với các tuyến có trợ giá chỉ có 02 mức giá vé là vé lượt và vé tháng, do Nhà nước quy định nên mức giá vé thấp nhất trong số các tuyến xe buýt và giữ ổn định kể cả khi giá nhiên liệu và các chi phí khác tăng. Sản lượng hành khách hàng năm tuyến trợ giá đạt bình quân trên 2 triệu hành khách, chiếm gần 40% tổng sản lượng hành khách xe buýt của cả mạng lưới tuyến

- Đối với các tuyến buýt xã hội hóa có 03 mức giá vé: vé lượt, vé tháng và vé chặng, do các doanh nghiệp xe buýt tự xây dựng và đăng ký với cơ quan nhà nước (nhà nước không duyệt giá vé) nên mức giá vé này cao hơn tuyến có trợ giá; khi có sự biến động về chi phí sản xuất các doanh nghiệp tự xây dựng mức điều chỉnh và đăng ký lại.

Trong cơ cấu giá vé xe buýt hiện nay đối với các tuyến có trợ giá cũng chưa xây dựng được chính sách miễn, giảm giá vé cho các đối tượng thuộc diện ưu tiên như: thương, bệnh binh, người tàn tật, học sinh, sinh viên...v.v.

e, Đánh giá hệ thống kết cấu hạ tầng

- Toàn bộ các nhà chờ, biển báo hiệu xe buýt do các doanh nghiệp xe buýt hoặc doanh nghiệp kinh doanh quảng cáo tự bỏ kinh phí để đầu tư lắp đặt, chỉ chiếm khoảng 35% số lượng cần thiết và không thể hiện thông tin chung của các tuyến xe buýt. Hiện nay có 65% số lượng biển báo, nhà chờ đã xuống cấp, hư hỏng

khá nhiều nhưng chưa được sửa chữa, thay thế; một số nhà chờ bị người dân chiếm dụng làm chỗ bán hàng nước, cắt tóc, hoặc để xe đạp, xe máy...v.v.

- Không có điểm trung chuyển giữa các tuyến xe buýt, chưa xác định được quỹ đất dành cho hoạt động xe buýt. Hiện chỉ có Công ty cổ phần Vận tải và Thương mại Quảng Đông được UBND thành phố đồng ý cho mượn 20.000 m² đất tại khu vực Đình Vũ để làm bãi đỗ xe, xưởng bảo dưỡng, sửa chữa và văn phòng điều hành xe buýt. Các đơn vị khác phải tự đi thuê bãi đỗ xe buýt.

g, Đánh giá về công tác tổ chức, quản lý và cơ chế, chính sách

- Công tác quản lý của các doanh nghiệp

Mô hình quản lý hoạt động xe buýt tại các doanh nghiệp xe buýt trên địa bàn hiện nay đều là quản lý tập trung; có bộ phận điều hành, thu ngân, bộ phận thanh tra nội bộ để theo dõi quản lý doanh thu, vận hành của các xe buýt; hầu hết các đơn vị đều có xưởng bảo dưỡng, sửa chữa phương tiện hoặc thuê xưởng sửa chữa.

Các đơn vị đều có bộ phận tiếp nhận thông tin phản ánh từ hành khách, tuy nhiên vai trò của bộ phận này hoạt động chưa rõ ràng.

Công tác giám sát chất lượng dịch vụ xe buýt tại hầu hết các đơn vị thực hiện chưa tốt, mới chỉ quan tâm quản lý việc chống thất thu cho doanh nghiệp chứ chưa chú trọng đến các tiêu chí phục vụ hành khách, các tiêu chí về ý thức trách nhiệm của lái xe.

Quản lý điều hành xe chạy, mang tính tự phát không có nghiên cứu để đáp ứng các nhu cầu chung giao thông đô thị như là phải đáp ứng nhu cầu đi lại nhưng đảm bảo môi trường giao thông đô thị, không gây trở ngại ùn tắc giao thông quá lớn trong các giờ cao điểm.

Đánh giá chung theo nội dung về mặt quản lý tại các doanh nghiệp là hoạt động của xe buýt hải phòng rất thiếu tính chuyên nghiệp.

- Công tác quản lý nhà nước về hoạt động xe buýt

Quản lý nhà nước đối với hoạt động VTHKCC bằng xe buýt những năm trước được quy định chi tiết tại Quyết định số 34/2007/QĐ-BGTVT của Bộ trưởng

Bộ Giao thông vận tải, nay được thay thế bằng Thông tư số 14/2010/TT-BGTVT ngày 24/6/2010 của Bộ Giao thông vận tải. Tuy nhiên, việc thực hiện còn nhiều tồn tại hạn chế bởi thực chất các tuyến xe buýt trên địa bàn hoạt động chủ yếu theo hình thức xã hội hóa, thiếu cơ chế, chính sách; không có đơn vị thực hiện kiểm tra, giám sát trực tiếp, thường xuyên vì hiện tại Hải Phòng chưa thành lập Trung tâm điều hành VTHKCC. Do vậy vai trò quản lý nhà nước về hoạt động xe buýt trên địa bàn còn yếu và thiếu.

- Về thực hiện các cơ chế, chính sách đối với hoạt động xe buýt

Trong những năm qua, Chính phủ và các Bộ, ngành đã ban hành một số các văn bản quy phạm pháp luật hướng dẫn thực hiện cơ chế, chính sách đối với hoạt động VTHKCC bằng xe buýt. Song tại Hải Phòng các cơ chế, chính sách về trợ giá, cho thuê đất, miễn giảm tiền thuế đất theo các văn bản nêu trên đối với hoạt động VTHKCC bằng xe buýt chưa được áp dụng. Ngoài ra thành phố cũng chưa có các chính sách ưu đãi khác đối với hoạt động xe buýt như hỗ trợ lãi suất sau đầu tư, sử dụng quỹ hỗ trợ phát triển để cho vay ưu đãi đầu tư phương tiện buýt....

- Về công tác thực hiện quy hoạch phát triển mạng lưới xe buýt

Quy hoạch mạng lưới VTHKCC bằng xe buýt trên địa bàn thành phố đến năm 2010 và định hướng đến năm 2020 được Ủy ban nhân dân thành phố phê duyệt tại Quyết định số 1118/QĐ-UBND ngày 25/6/2007. Theo đó, đến năm 2010 thành phố Hải Phòng sẽ có tổng số 18 tuyến xe buýt với 234 xe, đạt sản lượng 139 triệu hk/năm, đáp ứng tỷ lệ 10- 15% nhu cầu đi lại; đến năm 2020 có tổng số 33 tuyến xe buýt với 365 xe, đạt sản lượng 359 triệu hk/năm, đáp ứng 20- 25% nhu cầu đi lại trên địa bàn.

Hiện tại, quy hoạch phát triển mạng lưới xe buýt này đã không còn tính khả thi, phù hợp vì thì tỷ lệ thực hiện quy hoạch đạt quá thấp và có một số tuyến buýt đã ngừng hoạt động, một số tuyến khác đã thay đổi hành trình hoạt động. [7]

h, Đánh giá về ý thức tham gia giao thông của người dân thành phố

Ý thức tham gia giao thông của người dân thành phố còn kém về các mặt như tuân thủ theo tổ chức giao thông, một số bộ phận người tham gia giao thông không chấp hành các hình thức điều khiển giao thông.

Người dân chưa có suy nghĩ tích cực tham gia đi lại bằng xe buýt để mang lại lợi ích cộng đồng. Điều này một phần do chất lượng phục vụ xe buýt còn yếu kém nhiều mặt, các chính sách về giao thông công cộng chưa hoàn thiện.

Khi tham gia giao thông xe buýt phần lớn thiếu ý thức quy định chung với hành khách tham gia xe buýt.

CHƯƠNG III: ĐỀ XUẤT CÁC GIẢI PHÁP ĐỂ TĂNG CAO HIỆU QUẢ HOẠT ĐỘNG XE BUÝT

1. Xác định mục tiêu VTHKCC

Hiện nay, tỷ lệ đáp ứng nhu cầu đi lại của VTHKCC bằng xe buýt của Hải Phòng mới chỉ đạt xấp xỉ 1% (trên 18.000 hk/ngày). Do vậy để phát triển loại hình vận tải này Thành Phố cần xây dựng mục tiêu phát triển cụ thể từ đó đề xuất các giải pháp hợp lý.

Trên cơ sở điều tra, và tình hình thực tiễn của Hải Phòng hiện nay. Tác giả thấy tỷ lệ đáp ứng nhu cầu đi lại bằng xe buýt phù hợp là đảm nhận Khoảng 5% (72.000 hk/ngày) nhu cầu đi lại, kết hợp sử dụng các biện pháp hạn chế sử dụng phương tiện cá nhân, tăng cường khuyến khích sử dụng phương tiện vận tải công cộng. Nếu như phương hướng phát triển tốt sau có thể đạt mục tiêu tới 10% nhu cầu đi lại bằng VTHKCC.

Phấn đấu nâng tỷ lệ người dân thành phố sử dụng phương tiện giao thông công cộng bằng xe buýt để góp phần đáp ứng nhu cầu đi lại, đảm bảo an toàn giao thông, ngăn ngừa, khắc phục ùn tắc và tai nạn giao thông.

Cung cấp dịch vụ và phương tiện giao thông công cộng bằng xe buýt đạt tiêu chuẩn chất lượng tốt, thân thiện môi trường, văn minh, hiện đại đáp ứng nhu cầu đi lại của người dân.

2. Xây dựng, phát triển mạng lưới tuyến xe buýt

Cần phải có đề án chuyên sâu nghiên cứu xây dựng hoàn thiện mạng lưới xe buýt phục vụ nhu cầu đi lại người dân Thành Phố. Rà soát, điều chỉnh, phê duyệt quy hoạch phát triển mạng lưới VTHKCC bằng xe buýt trên địa bàn thành phố theo từng giai đoạn phù hợp tốc độ tăng dân số và tốc độ đô thị hóa, mạng lưới giao thông vận tải, quy hoạch khu dân cư, khu công nghiệp, khu kinh tế của thành phố, đồng bộ với quy hoạch các điểm đỗ, bãi đỗ xe công cộng.

Phát triển VTHKCC bằng xe buýt phải dựa trên quy hoạch và điều kiện thực tế mạng lưới giao thông vận tải của thành phố, phù hợp với quy hoạch dân cư, khu công nghiệp, cụm công nghiệp nhằm đáp ứng nhu cầu đi lại của người dân đồng thời tạo sự thuận lợi cho người khuyết tật.

Tập trung đầu tư phát triển phương tiện xe buýt theo chiều sâu, trước mắt tập trung khai thác hiệu quả các tuyến đã mở, từng bước nghiên cứu mở mới các tuyến theo quy hoạch tổng thể mạng lưới xe buýt đã lập để tăng tính kết nối của mạng lưới xe buýt, phục vụ tối đa nhu cầu đi lại của người dân.

Trước mắt cần khôi phục và chấn chỉnh lại hoạt động của một số tuyến xe buýt trong hệ thống hiện có của Thành Phố chưa đáp ứng đúng các tiêu chí nhằm giữ cho hoạt động ổn định. Hiện trạng các tuyến xe buýt trên địa bàn thành phố Hải Phòng chủ yếu là các tuyến xe buýt hướng tâm trong khi chưa có các tuyến buýt nội đô và xuyên tâm, do vậy chưa có sự liên kết và chuyển tiếp liên tục giữa các tuyến xe buýt. Cần đề xuất nghiên cứu thêm các tuyến xe buýt vòng tròn nội đô, mục đích để tăng cường tính kết nối và hỗ trợ trong toàn mạng lưới tuyến, bảo đảm được sự chuyển tiếp hành khách liên tục giữa các tuyến trong quá trình vận hành, giảm thời gian chờ đợi và chi phí di chuyển cho hành khách.

Phát triển đoàn phương tiện: Ưu tiên áp dụng các công nghệ hiện đại, an toàn, thân thiện với môi trường để trang bị phương tiện, kiểm soát, vận hành hệ thống VTHKCC bằng xe buýt để nâng cao mức độ chuyên nghiệp trong hệ thống VTHKCC của Thành Phố. Hiện nay, có nhiều chủng loại phương tiện buýt khác nhau như: B40, B55, B80, buýt khớp nối, buýt khối lượng lớn... do các nhà máy chế tạo ô tô trong nước sản xuất được lắp đặt động cơ do Trung Quốc hoặc Hàn Quốc... sản xuất. Các phương tiện xe buýt sử dụng động cơ Trung Quốc sản xuất thường có giá thành rẻ nhưng tuy nhiên có rất nhiều nhược điểm như tuổi thọ động cơ kém, nhanh hỏng, mức tiêu hao nhiên liệu lớn. Do vậy, đề xuất lựa chọn loại phương tiện buýt sức chứa từ B40 sử dụng động cơ ô tô chế tạo tại Hàn Quốc do các nhà máy ô tô trong nước lắp ráp. Loại xe này có giá thành cao hơn nhưng tuổi thọ động cơ bền, khỏe, và tiêu hao nhiên liệu ít hơn. Thực hiện đổi mới phương tiện không đúng quy chuẩn, tiêu chuẩn theo quy định; kiên quyết đình chỉ và chấm dứt

hoạt động các phương tiện không đúng quy chuẩn, tiêu chuẩn quy định. Doanh nghiệp đầu tư xe buýt có thiết bị hỗ trợ người khuyết tật ngoài các chính sách hỗ trợ theo quy định tại Nghị quyết này còn được hưởng các chính sách hỗ trợ khác theo quy định của pháp luật. Xây dựng các tiêu chí xe buýt theo đúng quy định; thống nhất màu sơn xe buýt trên địa bàn thành phố là màu vàng- đỏ; các đơn vị kinh doanh xe buýt phải bảo đảm các yêu cầu văn minh, lịch sự nhằm nâng cao chất lượng phục vụ hành khách. [1]

3. Hoàn thiện hệ thống hạ tầng kỹ thuật phục vụ hoạt động xe buýt

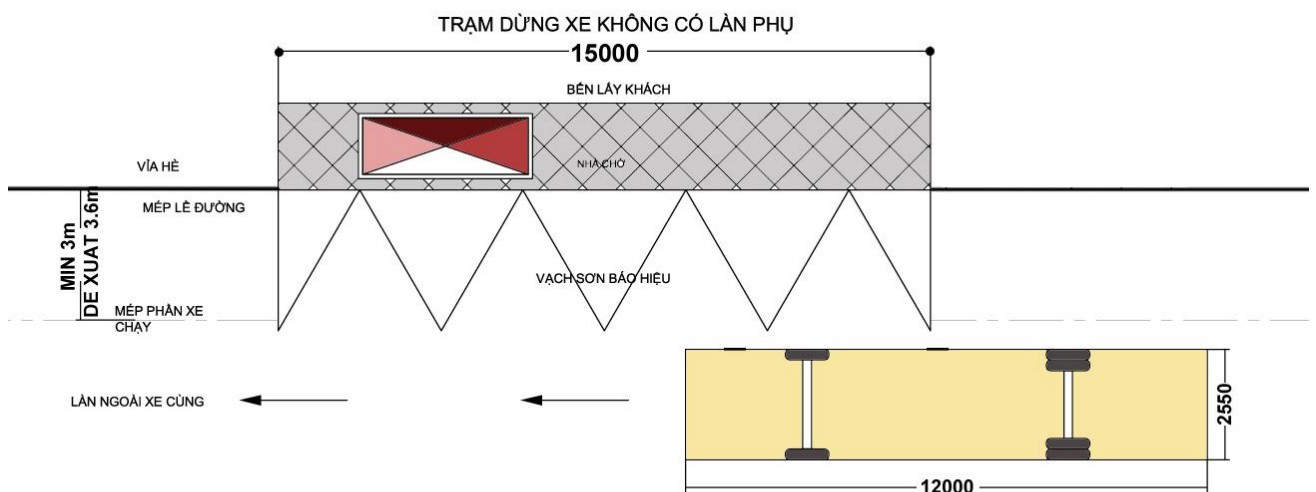
Nghiên cứu thiết kế, xây dựng lại hệ thống hạ tầng kỹ thuật phục vụ trên từng tuyến buýt đang khai thác đảm bảo tiêu chuẩn yêu cầu kỹ thuật mà đề tài đã chỉ ra. Trên cơ sở mạng lưới chung VTHKCC lựa chọn các điểm trung chuyển để xây dựng thuận tiện nhất cho hành khách. Cụ thể hoàn thiện kết cấu hạ tầng phục vụ VTHKCC bằng xe buýt trên cơ sở quy hoạch mạng lưới tuyến đã được duyệt, xác định những hạng mục cần xây dựng trong hệ thống kết cấu hạ tầng của từng tuyến và tiến độ thực hiện để tập trung thực hiện.

Ngoài nguồn vốn đầu tư từ ngân sách nhà nước, nguồn vốn ODA, Ủy ban nhân dân thành phố xây dựng cơ chế chính sách cụ thể, thuận lợi và đủ hấp dẫn để thu hút các thành phần kinh tế đầu tư phát triển kết cấu hạ tầng giao thông đô thị như hệ thống đường và vành đai, các trục chính có khu vực nội đô và hệ thống các điểm dừng nhà chờ trên đường ... theo các hình thức như BT, BOT và BTO.

Ưu tiên giới thiệu địa điểm phù hợp với quy hoạch phát triển vận tải khách bằng xe buýt cho doanh nghiệp kinh doanh xe buýt; miễn tiền thuê đất để xây dựng các trạm bảo dưỡng, sửa chữa, các bến, bãi đỗ xe của doanh nghiệp kinh doanh VTHKCC theo quy định của Thủ tướng Chính phủ.



Hình 8. Điểm dừng xe buýt kiểu mẫu



Hình 9. Điểm trung chuyển và tổ chức vạch sơn phân quang

4. Xây dựng cơ chế chính sách quản lý, khai thác VTHKCC

Coi phát triển VTHKCC bằng xe buýt trên địa bàn Thành Phố Hải Phòng là nhiệm vụ chiến lược, quan trọng của thành phố trong việc khắc phục ùn tắc giao thông, giảm tai nạn giao thông và giảm ô nhiễm môi trường, góp phần xây dựng nếp sống đô thị văn minh, hiện đại.

Thành phố cần có chính sách trợ giá để đảm bảo tính đồng đều trong giá vé với các tuyến xe buýt, đảm bảo lợi ích cho người tham gia di chuyển bằng phương tiện công cộng. Hình thức trợ giá của Nhà nước ở đây không được coi là một hình thức bao cấp bù lỗ cho doanh nghiệp mà thực chất đó là Nhà nước thuê doanh nghiệp thực hiện nhiệm vụ phục vụ lợi ích chung toàn xã hội.

Hoàn thiện, nâng cao năng lực quản lý nhà nước đối với VTHKCC bằng xe buýt:

- Thành lập Trung tâm điều hành, kiểm tra giám sát hoạt động VTHKCC của thành phố (Dự án Phát triển giao thông đô thị thành phố Hải Phòng); ứng dụng công nghệ mới đối với hoạt động quản lý, điều hành xe buýt (các xe buýt bắt buộc phải lắp đặt thiết bị giám sát hành trình GPS) để cơ quan quản lý kiểm tra, giám sát về tần suất, thời gian hoạt động đảm bảo đúng quy định.

- Quản lý khai thác hoạt động xe buýt theo hướng hạn chế hoạt động trong khung giờ cao điểm là hướng cần quan tâm mà đề tài đã chỉ ra, từ bài học thực tiễn tại Thành Phố lớn TP. Hồ Chí Minh, Hà Nội và cả Hải Phòng.

Để thúc đẩy các doanh nghiệp trong và ngoài nước tham gia đầu tư vào lĩnh vực VTHKCC của Thành Phố, cần có những giải pháp về hỗ trợ về chính sách và tài chính đối với VTHKCC bằng xe buýt: Giảm bớt gánh nặng thủ tục hành chính, trợ giá vé, miễn giảm thuế, tạo điều kiện về vốn, hỗ trợ nâng cao kỹ thuật VTHKCC,....

Giải pháp về tuyên truyền, vận động người dân hưởng ứng đi xe buýt; tổ chức đào tạo đội ngũ cán bộ nhân viên làm việc trong lĩnh vực vận tải hành khách bằng xe buýt.

- Tuyên truyền đến người dân về lợi ích, tác dụng của việc đi xe buýt, thông tin về lộ trình, thời gian phục vụ và tần suất của các tuyến, các cơ chế chính sách đối với các đối tượng đi xe buýt như: miễn vé, giảm giá vé tháng ưu đãi và trách nhiệm của người dân trong việc chống ùn tắc giao thông, giảm thiểu ô nhiễm môi trường.

- Đối với các tuyến cần khuyến khích người dân đi lại để giảm ùn tắc giao thông, tai nạn giao thông; đối với các đối tượng cần ưu tiên về giá vé như: học sinh, sinh viên, người già, thương binh, bệnh binh, người khuyết tật: được hưởng trợ giá trên cơ sở chênh lệch giá vé hoặc mức miễn, giảm giá vé do Ủy ban nhân dân thành phố quyết định.

- Tổ chức đào tạo, tuyên truyền, giáo dục nâng cao chuyên môn nghiệp vụ cho đội ngũ lái xe, nhân viên phục vụ trên xe để tăng cường trách nhiệm, thái độ phục vụ hành khách, ý thức chấp hành pháp luật trật tự an toàn giao thông và đảm bảo chất lượng phục vụ hành khách.

CHƯƠNG IV: KẾT LUẬN VÀ KIẾN NGHỊ

1. Kết luận

Trong giới hạn của một đề tài nghiên cứu khoa học cấp trường, và do thời gian có hạn, công tác khảo sát còn hạn chế, do vậy các kết luận của đề tài chưa có tính tổng quát.

Qua nghiên cứu đề tài đã đánh giá được cơ bản rõ nét hiện trạng hoạt động của mạng lưới VTHKCC bằng xe buýt trên địa bàn thành phố Hải Phòng; phân tích chỉ rõ được các nguyên nhân, hạn chế, yếu kém của mạng lưới tuyến xe buýt cũng như tồn tại trong công tác quản lý nhà nước và xây dựng, thực hiện các cơ chế chính sách ưu tiên, khuyến khích đầu tư phát triển mạng lưới xe buýt của Hải Phòng hiện nay.

Đề ra được các nhiệm vụ, giải pháp để phát triển mạng lưới VTHKCC bằng xe buýt trên địa bàn thành phố như là:

- Việc xây dựng mục tiêu, định hướng phát triển VTHKCC, của thành phố Hải phòng là hết sức cần thiết và quan trọng để đáp ứng phù hợp yêu cầu thực tiễn. Có như vậy thì mới có những hành động thiết thực để đạt mục tiêu đề ra.

- Trong công tác quản lý điều hành, hạ tầng kỹ thuật cần đảm bảo theo tiêu chuẩn mà đề tài đã trình bày, tăng mức hỗ trợ cho các doanh nghiệp hoạt động xe buýt góp phần ổn định tình hình hđ và bảo đảm được mục tiêu về an sinh xã hội, tạo sự chuyển biến mới về nhận thức và thói quen đi lại của nhân dân, kiềm chế được tai nạn giao thông và ùn tắc giao thông trên địa bàn, tạo nét văn minh đô thị đồng thời khuyến khích và đẩy nhanh quá trình thực hiện chủ trương xã hội hóa trong hoạt động xe buýt tạo tiền đề hình thành mạng lưới xe buýt hoàn chỉnh.

- Việc xe buýt hoạt động trong giờ cao điểm có ảnh hưởng trực tiếp, gây nhiều bất lợi cho dòng xe chung. Nghiên cứu chỉ ra cần điều chỉnh hoạt động của xe buýt trong giờ cao điểm theo hướng hạn chế, điều này có thể gây ra các suy nghĩ tiêu cực cho hành khách, vì có suy nghĩ bột phát là « trái với nhu cầu đi lại ». Tuy nhiên, các tính toán đã chỉ ra rằng, nếu xét về tổng lợi ích kinh tế và xã hội, thì có

thể đem lại hiệu quả, thông qua việc giảm thời gian hành trình cho toàn bộ người tham gia giao thông (khoảng trên 20 %).

2. Kiến nghị

Để kết quả nghiên cứu có tính khả thi, rất cần có sự đầu tư để có thể điều tra, nghiên cứu trên phạm vi rộng.

Cần có nhiều nghiên cứu, đề án thực hiện xử lý các vấn đề lớn trong mục tiêu phát triển VTHHCC Hải Phòng như nghiên cứu tổng thể lập mạng lưới tuyến xe buýt, nghiên cứu nội dung hình thức quản lý điều hành, có các tính toán cụ thể về thời gian hạn chế xe buýt, thời gian dẫn cách phù hợp, đảm bảo lợi ích tổng thể khi sử dụng xe buýt,

Các nghiên cứu phục vụ phát triển mạng lưới VTHKCC bằng xe buýt (như hướng nghiên cứu đề tài) nếu được triển khai thực hiện sẽ góp phần củng cố lại toàn bộ mạng lưới các tuyến xe buýt trên địa bàn hoạt động ổn định, nề nếp, tạo nét mới về văn minh xe buýt đồng thời kết nối và tăng cường hỗ trợ cho nhau thực sự hiệu quả; tạo ra bước chuyển biến lớn trong hoạt động xe buýt của thành phố Hải Phòng. Đặc biệt là giải quyết được nhu cầu đi lại của nhân dân, góp phần giảm thiểu tối đa được ô nhiễm môi trường do giảm khí thải từ các phương tiện cá nhân, giảm ùn tắc giao thông và giảm tai nạn giao thông. Điều này đồng nghĩa hàng năm thành phố Hải Phòng sẽ tiết kiệm được hàng trăm tỷ đồng do đầu tư phương tiện cá nhân giảm, chi phí nhiên liệu giảm, hao phí thời gian chờ do ùn tắc giao thông gây ra sẽ giảm đi.

DANH MỤC CÁC TÀI LIỆU THAM KHẢO

1. Phạm Văn Vạng, Đặng Thị Xuân Mai - *Điều tra kinh tế kỹ thuật và quy hoạch giao thông vận tải*, NXB: Giao thông vận tải / Quý I-2003.
2. Quyết định số 280/QĐ-TTg ngày 8/3/2012 của Chính phủ phê duyệt *Đề án Phát triển VTHKCC bằng xe buýt giai đoạn từ năm 2012 đến năm 2020*.
3. *Đề án phát triển VTHKCC bằng xe buýt trên địa bàn thành phố Hải Phòng giai đoạn 2012-2016 và định hướng đến năm 2020*.
4. *Tiêu chuẩn thiết kế đường đô thị TCXDVN 104-2007*.
5. [http://www.dulichhaiphong.gov.vn/du-lich-hai-phong/lich-cac-phuong-tien/pid127/Các tuyến xe buýt trên địa bàn Hải Phòng](http://www.dulichhaiphong.gov.vn/du-lich-hai-phong/lich-cac-phuong-tien/pid127/Cac-tuyen-xe-buyt-tren-dia-ban-Hai-Phong).
6. <http://haiphong.gov.vn/Portal/Content.aspx?Organization=UBNDTP&MenuID=8333>/Cổng thông tin điện tử Thành Phố Hải Phòng.
7. <http://haiphong.gov.vn/Portal/Default.aspx?Organization=GTCC>/Cổng thông tin điện tử Sở Giao Thông Vận Tải Hải Phòng.