**PHẦN I: MỞ ĐẦU**

**1.1. Sự cần thiết lập quy hoạch**

***\* Sự tăng trưởng nhu cầu đi lại trên địa bàn tỉnh Ninh Bình***

*- Ninh Bình có vị trí giao thông quan trọng, thuận lợi*

Tỉnh thuộc vùng duyên hải Bắc Bộ, nắm giữ vị trí chiến lược quan trọng trên trục xương sống huyết mạch Bắc – Nam là Quốc lộ 1A, là điểm bắt đầu, kết thúc và thông qua của hầu hết các tuyến vận tải hành khách.

*- Tỉnh Ninh Bình có truyền thống lịch sử văn hóa lâu đời với nhiều danh lam thắng cảnh, di tích văn hóa nổi tiếng – đó là cơ sở để tập trung phát triển mũi nhọn ngành Du lịch – ngành công nghiệp không khói.*

Ninh Bình là một trong số không nhiều tỉnh mà các danh lam thắng cảnh không chỉ mang tầm địa phương, quốc gia mà còn nổi tiếng trong khu vực Châu Á cũng như trên thế giới, chẳng hạn như: Cố đô Hoa Lư – Kinh đô của Nhà nước phong kiến tập quyền đầu tiên ở Việt Nam; Chùa Bái Đính – Khu quần thể lập các kỷ lục ở tầm thế giới; Khu du lịch Tam Cốc – Bích Động – được mệnh danh là “Nam thiên đệ nhị động” hay vùng ven biển Kim Sơn – Cồn Nổi là một bộ phận của Khu dự trữ sinh quyển thế giới đất ngập nước ven biển liên tỉnh Châu thổ sông Hồng... Tháng 06/2014, Ủy ban Di sản Thế giới thuộc Tổ chức Giáo dục, Khoa học và Văn hóa của Liên hợp quốc (UNESCO) đã chính thức ghi danh quần thể danh thắng Tràng An vào danh mục Di sản thế giới trên cơ sở đáp ứng đồng thời 03 tiêu chí về văn hóa, vẻ đẹp thẩm mỹ và địa chất – địa mạo. Đặc biệt, Tràng An cũng là Di sản thế giới hỗn hợp đầu tiên của Việt nam được công nhân của tiêu chí văn hóa và thiên nhiên.

Sự đa dạng và phong phú của các địa điểm du lịch là tiền đề, cơ sở quan trọng phát triển du lịch thu hút đông đảo du khách trong và ngoài nước tới với Ninh Bình.

*- Kinh tế tỉnh Ninh Bình có sự phát triển ổn định và tương đối toàn diện*

Bên cạnh văn hóa - lịch sử - xã hội, kinh tế của tỉnh có sự phát triển tích cực với mức tăng GDP bình quân trên 10%/năm, cơ cấu kinh tế đang chuyển dịch theo hướng ngày càng hợp lý hóa; các ngành, lĩnh vực phát triển khá toàn diện. Các KCN, CCN cũng như khu mua sắm liên tục được triển khai xây dựng và đưa vào khai thác.

Hệ quả tất yếu của phát triển kinh tế - xã hội – văn hóa – du lịch là sự gia tăng nhu cầu đi lại trên địa bàn tỉnh. *Sự tăng trưởng này không chỉ dừng lại ở số lượng các chuyến đi mà còn ở chất lượng của mỗi chuyến đi*. Hành khách không chỉ muốn “được đi” mà học còn mong muốn thụ hưởng dịch vụ vận tải an toàn, nhanh chóng, thuận tiện, tin cậy với giá cả phù hợp.

***\* Vận tải hành khách bằng ô tô trên địa bàn tỉnh nhìn chung đã đáp ứng được nhu cầu đi lại của người dân về số lượng tuy nhiên vẫn tồn tại một số vấn đề sau:***

*- VTHKCC bằng xe buýt đã hình thành, tạo được “thói quen” cho người dân tuy nhiên mạng lưới phục vụ còn hạn chế.*

Tỉnh Ninh Bình là một trong những tỉnh sớm triển khai dịch vụ VTHKCC bằng xe buýt (từ năm 2008), dù còn nhiều hạn chế do điều kiện chủ quan cũng như khách quan tuy nhiên dịch vụ buýt đã tạo được tiếng vang và dành được sự tin tưởng của người dân. Sau khi quy hoạch phát triển VTHKCC bằng xe buýt trên địa bàn tỉnh được thông qua, trên toàn tỉnh hiện có 05 tuyến đang triển khai hoạt động, cung ứng dịch vụ.

*- Vận tải taxi phát triển mạnh tuy nhiên thiếu sự quy hoạch, định hướng*

Không thể phủ nhận ưu điểm vê sự linh hoạt, tiện nghi và an toàn của vận tải taxi tuy nhiên do thiếu quy hoạch phát triển nên vận tải taxi không những chưa phát huy được những ưu điểm vốn có thậm chí còn là cơ hội cho tiêu cực phát sinh như: Gian lận cước, không tuân thủ luật giao thông gây mất an toàn...

Bên cạnh đó, việc bố trí không gian dành cho đỗ xe taxi chưa được quy hoạch phù hợp cũng góp phần gây nên tình trạng mất trật tự trong hoạt động khai thác cung ứng dịch vụ taxi trên địa bàn tỉnh.

*- Vận tải hành khách tuyến cố định liên tỉnh hoạt động dày đặc trong khi vận tải hành khách tuyến cố định nội tỉnh phát triển hạn chế, thiếu các điểm dừng đón trả khách an toàn, đúng quy định pháp luật.*

Với vị trí quan trọng trên trục đường Bắc – Nam và nhu cầu đi lại lớn với các tỉnh phía Bắc (đặc biệt là Thủ đô Hà Nội), số lượng các chuyến xe thông qua cũng như xuất phát từ tỉnh Ninh Bình rất lớn. Mặc dù hoạt động với tần suất lớn tuy nhiên hiện nay các xe tuyến cố định hiện dừng đón trả khách tương đối tùy tiện gây nên tình trạng mất trật tự nghiêm trọng trên các tuyến đường. Thực tế rằng, việc dừng đón trả khách là thiết thực cần thiết vì nó góp phần đáp ứng nhu cầu đi lại, tăng tính thuận tiện cho hành khách cũng như mở rộng cơ hội tìm kiếm thu nhập cho doanh nghiệp vận tải tuy nhiên do không được quy hoạch, định hướng nên việc dừng đỗ hiện nay là trái pháp luật và nguy hiểm.

Ninh Bình là một trong những tỉnh có đa dạng các loại hình vận tải bằng ô tô với sự xuất hiện của xe taxi cũng như xe buýt, tuy nhiên hoạt động của vận tải tuyến cố định nội tỉnh lại có xu hướng trầm lắng. Xe taxi có ưu điểm là triệt để những khó tiếp cận vì giá cước cao trong khi đó xe buýt đòi hỏi tần xuất đều đặn nên do vấn đề về hiệu quả kinh tế, không phải bất cứ tuyến đường nào cũng có dịch vụ xe buýt, chính vì vậy, trong tương lai, khi các mạng lưới giao thông trên địa bàn tỉnh hoàn thiện thì việc kết nối giữa các điểm thu hút bằng tuyến vận tải hành khách cố định nội tỉnh cũng hết sức cần thiết.

Xuất phát từ nhu cầu phát triển hài hòa các loại hình vận tải ở các địa phương trên cả nước, Bộ Giao thông vận tải đã có Thông tư số 63/TT-BGTVT ký ngày 07/11/2014 chỉ đạo thực hiện các quy hoạch (xe buýt, xe taxi, vận tải tuyến cố định).

Tính đến tháng12/2014, tỉnh Ninh Bình đã hoàn thành quy hoạch vận tải hành khách bằng xe buýt. Quy hoạch vận tải hành khách tuyến cố định và vận tải taxi trước đây đã từng được đề cập một cách khái quát trong quy hoạch GTVT đến năm 2030 tuy nhiên những nội dung cụ thể, chi tiết phục vụ quản lý Nhà nước hiện vẫn chưa có.

Để phù hợp với chủ trương chung của Nhà nước, đáp ứng tốt nhu cầu đi lại của nhân dân, kiềm chế tai nạn giao thông, hạn chế cạnh tranh không lành mạnh, việc lập ***“Quy hoạch phát triển vận tải hành khách bằng xe taxi và mạng lưới tuyến vận tải hành khách cố định nội tỉnh trên địa bàn tỉnh Ninh Bình đến năm 2025 và định hướng đến năm 2030”*** là hết sức cần thiết.

**1.2. Căn cứ lập quy hoạch**

- Luật Xây dựng – Luật số 50/2014/QH 13 ngày 18/06/2014;

- Luật Đất đai – Luật số 45/2013/QH 13 ngày 29/11/2013;

- Luật Bảo vệ môi trường – Luật số 55/2014/QH 13 ngày 23/06/2014;

- Luật Giao thông đường bộ - Luật số 23/2008/QH12 ngày 13/11/2008;

- Luật sửa đổi, bổ sung một số điều luật liên quan đến đầu tư xây dựng cơ bản – Luật số 38/2009/QH 12 ngày 19/06/2009);

- Nghị định số 92/2006/NĐ – CP ngày 07 tháng 09 năm 2006 của Chính phủ về lập, phê duyệt và quản lý quy hoạch tổng thể phát triển Kinh tế - Xã hội; Nghị định số 04/2008/NĐ – CP ngày 11 tháng 01 năm 2008 của Chính phủ sửa đổi bổ sung một số điều của Nghị định số 92/2006/NĐ – CP ngày 07/09/2006;

- Nghị định số 12/2009/NĐ – CP ngày 10/02/2009 của Chính phủ về quản lý đầu tư xây dựng công trình;

- Nghị định số 86/2014/NĐ-CP ngày 10 tháng 09 năm 2014 của Chính phủ về Kinh doanh và điều kiện kinh doanh vận tải bằng xe ô tô;

- Thông tư số 05/2012/TT-BKHĐT ngày 31/10.2013 của Bộ Kế hoạch Đầu tư ề hướng dẫn tổ chức lập, thẩm định, phê duyệt và điều chỉnh, công bố quy hoạch tổng thể phát triển kinh tế - xã hội, quy hoạch ngành, lĩnh vực và sản phẩm chủ yếu;

- Thông tư số 49/2012/TT-BGTVT ngày 12 tháng 12 năm 2012 của Bộ Giao thông Vận tải về ban hành quy chuẩn kỹ thuật quốc gia về bến xe khách;

- Thông tư số 63/2014/TT-BGTVT ngày 07 tháng 11 năm 2014 của Bộ Giao thông Vận tải về Quy định về tổ chức, quản lý hoạt động vận tải bằng xe ô tô và dịch vụ hỗ trợ vận tải đường bộ; Thông tư số 60/2015/TT-BGTVT ngày 02 tháng 11 năm 2015 của Bộ Giao thông vận tải về sửa đổi, bổ sung một số điều của Thông tư số 63/2014/TT-BGTVT ngày 07 tháng 11 năm 2014 về quy định về tổ chức, quản lý hoạt động vận tải bằng xe ô tô và dịch vụ hỗ trợ vận tải đường bộ;

- Nghị quyết số 57/NQ-CP ngày 17/09/2012 của Chính phủ về quy hoạch sử dụng đất đến năm 2020 và kế hoạch sử dụng đất 5 năm (2011-2015) tỉnh Ninh Bình;

- Quyết định số 355/QĐ-TTg ngày 25 tháng 02 năm 2013 của Thủ tướng Chính phủ về việc phê duyệt điều chỉnh chiến lược phát triển GTVT Việt Nam đến năm 2020, tầm nhìn đến năm 2030;

- Quyết định số 885/QĐ-TTg ngày 06/06/2011 của Thủ tướng Chính phủ phê duyệt Đề án kiểm soát ô nhiễm môi trường trong hoạt động giao thông vận tải;

- Quyết định số 356/QĐ-TTg ngày 25 tháng 02 năm 2013 của Thủ tướng Chính phủ về việc phê duyệt điều chỉnh Quy hoạch phát triển giao thông vận tải đường bộ Việt Nam đến năm 2020 và định hướng đến năm 2030;

- Quyết định số 1266/QĐ-TTg ngày 28 tháng 07 năm 2014 của Thủ tướng Chính phủ về việc phê duyệt quy hoạch chung đô thị tỉnh Ninh Bình đến năm 2030 và định hướng đến năm 2030;

- Quyết định số 154/QĐ-TTg ngày 29 tháng 01 năm 2015 của Thủ tướng Chính phủ về việc phê duyệt Đề án tổng thể xây dựng Công viên động vật hoang dã quốc gia tại Ninh Bình;

- Quyết định số 317/QĐ-BGTVT ngày 31/01/2013 của Bộ Giao thông Vận tải về việc phê duyệt Đề án “Tăng cường công tác bảo vệ môi trường GTVT giai đoạn 2013-2015”;

- Quyết định số 860/QĐ-BGTVT ngày 04/04/2013 của Bộ Giao thông Vận tải về việc phê duyệt Đề án Đổi mới quản lý vận tải đường bộ theo hướng hiện đại, hiệu quả nhằm nâng cao chất lượng dịch vụ vận tải và giảm thiểu tai nạn giao thông;

- Quyết định số 796/QĐ-UBND ngày 12/10/2012 của UBND tỉnh Ninh Bình về việc phê duyệt Quy hoạch tổng thể phát triển hệ thống đô thị tỉnh Ninh Bình đến năm 2030, tầm nhìn đến năm 2050;

- Quyết định số 920/QĐ-UBND ngày 28/04/2006 của UBND tỉnh Ninh Bình về việc phê duyệt định hướng phát triển bền vững tỉnh Ninh Bình;

- Quyết định số 1037/QĐ-UBND ngày 18/12/2012 của UBND tỉnh Ninh Bình về việc phê duyệt Quy hoạch phát triển giao thông vận tải tỉnh Ninh Bình đến năm 2020 và định hướng đến năm 2030;

- Quyết định số 909/QĐ-UBND ngày 06/12/2013 của UBND tỉnh Ninh Bình về việc phê duyệt điều chỉnh, bổ sung Quy hoạch phát triển giao thông vận tải tỉnh Ninh Bình đến năm 2020 và định hướng đến năm 2030;

- Quyết định số 2845/QĐ-UBND ngày 17/12/2007 của UBND tỉnh Ninh Bình về việc phê duyệt quy hoạch phát triển du lịch tỉnh Ninh Bình đến năm 2010, định hướng đến năm 2015;

- Quyết định số 1037/QĐ-UBND ngày 25/05/2008 của UBND tỉnh Ninh Bình về việc phê duyệt Quy hoạch Trung tâm thương mại, siêu thị tỉnh Ninh Bình đến năm 2020;

- Quyết định số 966/QĐ-UBND ngày 23/12/2013 của UBND tỉnh Ninh Bình về việc phê duyệt Quy hoạch hệ thống các tuyến VTHK bằng xe buýt trên địa bàn tỉnh Ninh Bình đến năm 2020 và định hướng đến năm 2030;

- Văn bản số 599/UBND-VP4 ngày 31/10/2013 của UBND tỉnh Ninh Bình về việc Lập quy hoạch mạng lưới tuyến vận tải hành khách cố định nội tỉnh và quy hoạch phát triển vận tải hành khách bằng taxi tỉnh Ninh Bình giai đoạn 2015-2025; Văn bản số 452/UBND-VP4 ngày 31/7/2014 của UBND tỉnh Ninh Bình về việc bổ sung nhiệm vụ xác định vị trí điểm đón, trả khách tuyến cố định vào Quy hoạch mạng lưới tuyến vận tải hành khách cố định nội tỉnh và quy hoạch phát triển vận tải hành khách bằng xe taxi trên địa bàn tỉnh Ninh Bình giai đoạn 2015-2025, định hướng đến năm 2030.

- Quyết định số 952/QĐ-UBND ngày 12/11/2014 của UBND tỉnh Ninh Bình về việc phê duyệt Đề cương và dự toán Quy hoạch phát triển vận tải hành khách bằng xe Taxi và mạng lưới tuyến vận tải hành khách cố định nội tỉnh trên địa bàn tỉnh Ninh Bình đến năm 2025 và định hướng đến năm 2030.

**1.3. Đối tượng và phạm vi quy hoạch**

***\* Đối tượng của quy hoạch:***

- Vận tải hành khách bằng xe taxi

- Vận tải hành khách bằng xe ô tô theo hình thức tuyến cố định nội tỉnh

- Điểm dừng phục vụ vận tải hành khách theo hình thức tuyến cố định

***\* Phạm vi của quy hoạch:***

- Không gian : Trên địa bàn tỉnh Ninh Bình

- Thời gian : Quy hoạch đến năm 2025 và định hướng đến năm 2030

**1.4. Nhiệm vụ của quy hoạch**

- Phân tích, đánh giá hiện trạng điều kiện tự nhiên, kinh tế xã hội, hiện trạng hệ thống giao thông vận tải đường bộ và tình hình vận tải hành khách bằng ô tô trên địa bàn tỉnh Ninh Bình

- Xác định vị trí, vai trò của ngành vận tải hành khách đối với nền kinh tế và các mục tiêu phát triển của ngành. Phân tích tình hình cạnh tranh từ các hoạt động vận tải hành khách.

- Phân tích, dự báo các yếu tố phát triển ngành, trong đó tập trung phân tích, dự báo đầy đủ nhu cầu vận tải hành khách và biến động luồng hành khách theo không gian, thời gian.

- Đề xuất phương án quy hoạch quy mô đoàn phương tiện; phương án quy hoạch hệ thống điểm dừng, đỗ taxi; phương án quy hoạch mạng lưới tuyến vận tải cố định nội tỉnh, phương án xác định vi trí điểm dừng đón và trả khách và các điều kiện đảm bảo mục quy hoạch được thực hiện

- Xác định nhu cầu vốn đầu tư phát triển và cơ cấu nguồn vốn

- Đề xuất cơ chế chính sách và giải pháp thực hiện quy hoạch

**PHẦN II**

**HIỆN TRẠNG KINH TẾ - XÃ HỘI VÀ GIAO THÔNG VẬN TẢI**

**2.1. Vị trí địa lý và điều kiện tự nhiên**

***2.1.1. Vị trí địa lý, địa hình và tài nguyên đất***

***a, Vị trí địa lý***

Ninh Bình là tỉnh nằm phía Nam vùng đồng bằng sông Hồng, có tọa độ địa lý từ 19o50’ đến 20o26’ vĩ độ Bắc và 105o32’ đến 106o20’ kinh độ Đông.

Tỉnh nằm ở vị trí ranh giới 3 khu vực địa lý: Tây Bắc, Châu thổ sông Hồng và Bắc Trung Bộ đồng thời cũng nằm giữa 3 vùng kinh tế là: Vùng Hà Nội, Vùng duyên hải Bắc Bộ và vùng duyên hải miền Trung

+ Về phía Bắc giáp tỉnh Hà Nam, Hòa Bình;

+ Phía Đông giáp tỉnh Nam Định;

+ Phía Nam và Đông Nam giáp biển Đông;

+ Phía Tây và Tây Nam giáp tỉnh Thanh Hóa;

+ Phía Tây Bắc giáp tỉnh Hòa Bình.

Nình Bình nằm cách Thủ đô Hà Nội hơn 90 Km và nằm trên tuyến giao thông huyết mạch Bắc - Nam có vị trí địa lý và giao thông tương đối thuận lợi để phát triển kinh tế - xã hội đồng thời có biển và hệ thống sông thông ra biển nên thuận lợi trong việc giao lưu với các tỉnh khác và quốc tế.

***b, Địa hình***

Ninh Bình có địa hình đa dạng gồm đồng bằng, đồi núi, nửa đồi núi và vùng ven biển được phân chia khá rõ nét:

* Vùng đồi núi, nửa đồi núi với các dãy núi đá vôi, núi nhiều thạch sét, sa thạch, đồi đất đan xen các thung lũng lòng chảo hẹp, đầm lầy, ruộng trũng ven núi, có tài nguyên khoáng sản, đặc biệt là đá vôi, có nhiều tiềm năng phát triển là phát triển du lịch
* *Vùng đồng bằng trung tâm* là vùng đất đai màu mỡ, bãi bồi ven sông, có nhiều tiềm năng để phát triển nông nghiệp, đáp ứng nhu cầu lương thực tại chỗ, và sản xuất hàng hóa xuất khẩu.
* *Vùng ven biển và biển* có nhiều điều kiện phát triển nuôi trồng thuỷ sản khai thác các nguồn lợi ven biển.

Trong đó đồi núi chiếm quá nửa diện tích tự nhiên; vùng nửa đồi núi phân bố rải rác, xen kẽ chạy từ theo hướng Đông – Nam từ huyện Gia Viễn qua huyện Yên Mô, xuống tới huyện Kim Sơn trước khi chạy ra biển. Khu vực huyện Gia Viễn, Nho Quan và một phần huyện Hoa Lư là vùng trũng hay bị ngập lụt.

***c, Tài nguyên đất***

Tổng diện tích đất tự nhiên tỉnh Ninh Bình năm 2014 là 137.758,18 ha được phân thành các nhóm:

- *Nhóm đất phù sa*: gồm các loại đất phù sa được bồi tụ hàng năm, đất phù sa không được bồi tụ, đất phù sa glây, đất phù sa có tầng phèn tiềm tàng sâu, đất phù sa có tần loang lổ đỏ vàng, đất phù sa úng trũng, đất than bùn. Nhóm đất này có phân bố hầu hết trên các huyện, thị, thành phố trong tỉnh.

- *Nhóm đất đỏ vàng*: gồm 5 loại chính là đất nâu vàng trên đá vôi, đất đỏ nâu trên đá vôi, đất đỏ vàng do trồng lúa biến đổi. Phân bố trên vùng đồi và có nơi còn khá tốt nên thuận lợi cho phát triển cây ăn quả, cây công nghiệp.

- *Nhóm đất mặn*: được hình thành do trầm tích biển và trầm tích sông biển. Phân bố chủ yếu ở các xã ven biển của huyện Kim Sơn bao gồm đất mặn sú vẹt, đất mặn nhiều và đất mặn trung bình, mặn ít.

- *Nhóm đất xám bạc màu*: phân bố chủ yếu ở các xã thuộc huyện Nho Quan. Nhóm đất này phân bố trên địa hình dốc nên bị xói mòn và rửa trôi, làm mất các chất dinh dưỡng.

- *Nhóm đất thung lũng dốc tụ*: phân bố ở thung lũng thấp, nhỏ trong các vùng đồi núi của thị xã Tam Điệp, huyện Nho Quan, Gia Viễn, Hoa Lư. Nhóm đất này thuận lợi trong phát triển cây ăn quả, cây công nghiệp

***2.1.2. Khí hậu và thủy văn***

Khí hậu Ninh Bình mang đặc điểm của khí hậu đồng bằng sông Hồng, chịu ảnh hưởng của gió mùa Đông Bắc, Đông Nam và ảnh hưởng của khí hậu ven biển, khí hậu rừng núi và nửa rừng núi.

Thời tiết trong năm được chia thành 2 mùa rõ rệt:

- Mùa khô: tháng 11, 12 năm trước tới tháng 4 năm sau

- Mùa mưa: tháng 5 tới tháng 10.

Theo niên giám thống kê 2014: Nhiệt độ trung bình khoảng 23,90C, thấp nhất vào tháng 2 khoảng 150 - 180 và cao nhất vào tháng 6 (hoặc tháng 7) khoảng 290C – 300C. Hàng năm có 6 tháng có nhiệt độ trung bình trên 250C. Tổng số giờ nắng trung bình khoảng 100 – 110 giờ/tháng tập trung vào mùa hè.

Độ ẩm trung bình hàng năm khoảng 83% (năm 2014 là 85%), không có sự chênh lệch lớn giữa các tháng và các vùng.

Chế độ thủy văn: tỉnh có hệ thống sông ngòi khá dày trải đều cả 3 vùng với các con sông lớn như sông Đáy, sông Hoàng Long, sông Vạc...và hệ thống các hồ có trữ lượng nước lớn như các hồ Yên Quang, hồ Yên Thái, hồ Đá Lải...

Chế độ thủy triều, thời gian lên triều ngắn (8 giờ) và triều xuống dài (16 giờ), biên độ trung bình từ 1,6-1,7m.

***2.1.3. Đặc điểm của hệ thống sông tự nhiên***

Về giao thông đường thủy Ninh Bình có hệ thống sông hồ dày đặc: sông Đáy là sông lớn nhất chảy vào giữa ranh giới Ninh Bình với Hà Nam, Nam Định. Hệ thống sông Hoàng Long chảy nội tỉnh cung cấp tưới tiêu cho các huyện phía Bắc. sông Vạc, sông Càn với nhiều nhánh nhỏ ở các huyện phía Nam. Các sông nội tỉnh khác: sông Vân, sông Bôi, sông Lạng, sông Bến Đang và các hồ lớn như hồ Đồng Thái, hồ Yên Quang, hồ Yên Thắng đem lại nguồn lợi đáng kể về tưới tiêu, giao thông và khai thác thuỷ sản.

**2.2. Hiện trạng Kinh tế - Xã hội**

***2.2.1. Diện tích, dân số***

***a, Diện tích***

Tỉnh Ninh Bình bao gồm 02 thành phố là TP. Ninh Bình và TP Tam Điệp (thành phố đầu tiên và duy nhất tính đến nay của khu vực đồng bằng châu thổ sông Hồng không phải là trung tâm Tỉnh), 6 huyện, với số liệu về diện tích, dân số như sau:

***Bảng 2.1: Diện tích, dân số và mật độ dân số các đơn vị hành chính***

|  |  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- | --- |
| ***TT*** | ***Địa bàn*** | ***Diện tích***  *(Km2)* | ***Dân số***  *(Người)* | ***Mật độ***  *(Người/km2)* |
| 1 | Thành phố Ninh Bình | 46.71 | 116,919 | 2,503 |
| 2 | Thành phố Tam Điệp | 104.98 | 57,951 | 552 |
| 3 | Huyện Nho Quan | 445.28 | 148,336 | 333 |
| 4 | Huyện Gia Viễn | 178.46 | 120,039 | 673 |
| 5 | Huyện Hoa Lư | 103.47 | 68,645 | 663 |
| 6 | Huyện Yên Khánh | 139.06 | 138,418 | 995 |
| 7 | Huyện Kim Sơn | 214.87 | 170,958 | 796 |
| 8 | Huyện Yên Mô | 144.74 | 114,542 | 791 |
| **Tổng cộng** | | **1,377.57** | **935,808** | **679** |

*Nguồn: Niên giám thống kê tỉnh Ninh Bình - 2014*

Theo số liệu thống kê, thành phố Ninh Bình có diện tích khiêm tốn nhất tuy nhiên do đây là khu vực trung tâm của toàn tỉnh nên đây là một trong những đơn vị hành chính có số dân đông nhất và mật độ dân số cao nhất với trên 2.500 người/km2 gấp khoảng 3,6 lần so với mức bình quân của toàn tỉnh.

Huyện có diện tích lớn nhất là huyện Nho Quan với 445,28 km2 và đây cũng là nơi có mật độ dân số thưa nhất với chỉ 333 người/km2. Trong khi đó huyện Yên Khánh có có mật độ dân số lớn thứ nhì toàn tỉnh sau thành phố Ninh Bình với xấp xỉ 1.000 người/km2

***b, Dân số***

Về tổng dân số, năm 2014 toàn tỉnh có 935.808 người, tăng 0,95% so với năm 2013, gấp gần 1,5 lần so với tốc độ tăng trưởng bình quân trong giai đoạn 2010 – 2014 (0,64%)

***Bảng 2.2: Hiện trạng phát triển dân số giai đoạn 2012 - 2014***

|  |  |  |  |  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- |
| ***Chỉ tiêu*** | ***Năm 2012*** | | ***Năm 2013*** | | ***Năm 2014*** | | ***Tốc độ tăng***  *2012-2014* |
| *Số lượng (người)* | *Tỷ lệ (%)* | *Số lượng (người)* | *Tỷ lệ (%)* | *Số lượng (người)* | *Tỷ lệ (%)* |
| *Dân số trung bình* | 918.796 | 100,0 | 926.995 | 100,0 | 935.808 | 100,0 | 0,92 % |
| *Phân theo giới tính*  - Nam  - Nữ | 457.927  460.869 | 49,78  50,22 | 462.530  464.465 | 49,90  50,10 | 466.883  468.925 | 49,89  50,11 | 0,97 %  0,87 % |
| *Phân theo khu vực*  - Thành thị  - Nông thôn | 175.100  743.696 | 19,06  80,94 | 180.568  746.427 | 19,48  80,52 | 184.515  751.293 | 19,72  80,28 | 2,67 %  0,51 % |

*Nguồn: Niên giám thống kê tỉnh Ninh Bình - 2014*

Về cơ cấu dân số phân theo giới tính: Số lượng nữ giới có xu hướng chiếm ưu thế hơn so với số lượng năm giới, tuy nhiên mức chênh lệch không đáng kể. Năm 2014 và 2013 tỷ lệ giữa nam giới và nữ giới gần như không có khác biệt tuy nhiên nếu xét trong giai đoạn 2012 - 2014 thì số tốc độ tăng trưởng dân số nam giới là 0,97% cao hơn so với mức 0,87% của nữ giới. Đây chính là nguyên nhân lý giải cho việc tỷ lệ giữa nam giới và nữ giới trên địa bàn tỉnh ngày càng tiệm cận với nhau.

Về cơ cấu dân số phân theo khu vực: Dân số nông thôn chiếm ưu thế rõ rệt so với dân số thành thị (gấp khoảng 4 lần). Sự chuyển đổi dân số giữa 2 khu vực trên là không rõ rệt, theo đó số dân thành thị mặc dù có tốc độ tăng trưởng lớn (2,67%) trong khi khu vực nông thôn chỉ là 0,51% trong giai đoạn 2012-2014 tuy nhiên do dân số nông thôn quá lớn nên cơ cấu của dân số thành thị và dân số nông thôn gần như không thay đổi.

So sánh về dân số và diện tích giữa tỉnh Ninh Bình và khu vực Đồng bằng sông Hồng cũng như cả nước thấy rằng:

Ninh Bình là tỉnh có diện tích khiêm tốn (1.377,57 km2) so với mức trung bình của khu vực (1.914,5 km2) và chỉ bằng khoảng ¼ so với mức bình quân của cả nước (5.253,5 km2).

Về mặt dân số, số liệu thống kê chỉ ra rằng số dân số bình quân của khu vực gấp 2 lần và bình quân của cả nước gấp khoảng 1,5 lần so với dân số Ninh Bình.

Về mật độ dân số, tỉnh có mật độ dân số thấp hơn nhiều so với mức trung bình của tỉnh nằm trong khu vực đồng bằng sông Hồng tuy nhiên lại gấp gần 3 lần so với mức trung bình tỉnh của cả nước.

Tỷ lệ dân số nông thôn tỉnh Ninh Bình còn cao hơn khá nhiều (khoảng hơn 10%) so với tỷ lệ tương ứng của cả nước.

***Bảng 2.3: So sánh Dân số và Diện tích***

|  |  |  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- | --- | --- |
| **Chỉ tiêu** | **Ninh Bình** | **Đồng bằng sông Hồng** | | **Cả nước** | |
| *TB tỉnh* | *Tổng* | *TB tỉnh* | *Tổng* |
| Dân số (người) | 935 808 | 1 858.1 | 20 439.4 | 1 423.9 | 89 708.9 |
| Diện tích tự nhiên (km2) | 1377.57 | 1 914.5 | 21059.3 | 5 253.5 | 330 972,4 |
| Mật độ dân số (ng/km2) | 679 | 971 | 971 | 271 | 271 |
| Dân số nông thôn (%) | 80.28% | 67.91% | 67.91% | 67.81% | 67.81% |

*Nguồn: Niên giám thống kê tỉnh Ninh Bình – 2014;*

*: Niên giám thống kê Toàn quốc 2014.*

***2.2.2. Hiện trạng Kinh tế - xã hội***

***a, Tình hình chung***

***Bảng 2.4: Một số chỉ tiêu kinh tế trên địa bàn tỉnh***

|  |  |  |  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- |
| ***TT*** | ***Chỉ tiêu*** | ***Năm*** | | | | |
| *2010* | *2011* | *2012* | *2013* | *2014* |
| 1 | GDP theo giá so sánh  *(Triệu đồng/ %)* | 7,006,765  (100%) | 8,134,130  (100%) | 8,970,082  (100%) | 9,805,994  (100%) | 10.839.508  (100%) |
| 2 | Nông, lâm, thủy sản  *(Triệu đồng/ %)* | 909,684  (12.98%) | 933,563  (11.48%) | 951,451  (15.01%) | 945,544  (14.07%) | 957,263  (8.83%) |
| 3 | Công nghiệp, xây dựng  *(Triệu đồng/ %)* | 3,852,899  (54.99%) | 4,625,528  (56.87%) | 5,087,633  (46.92%) | 5,665,353  (43.35%) | 6,268,430  (57.82%) |
| 4 | Dịch vụ  *(Triệu đồng/ %)* | 2,244,182  (32.03%) | 2,575,039  (31.66%) | 2,930,998  (32.07%) | 3,195,097  (42.58%) | 3,613,815  (33.35%) |
| 5 | GDP theo giá thực tế  *(Triệu đồng)* | 18,857,012 | 22,617,631 | 26,478,914 | 28,901,434 | 32,489,520 |
| 6 | GDP bình quân  *(106 đồng/người)* | 19.1 | 24.9 | 28.8 | 31.0 | 34.7 |
| 7 | Tốc độ tăng trường GDP *(Giá so sánh) (%)* | 111.5% | | | | |

*Nguồn: Niên giám thống kê tỉnh Ninh Bình – 2014*

- Trong những năm qua, tăng trưởng tổng sản phẩm quốc dân của tỉnh Ninh Bình có sự tiến triển và tăng dần qua từng năm với mức tăng không đồng đều: năm 2014 tăng 10.54% so với năm 2013 – cao hơn mức tăng của năm 2011 – 2010 là 10.27% tuy nhiên, mức tăng của 2 năm này đều thấp hơn mức tăng GDP bình quân trong giai đoạn 2010 – 2014: 11.5%.

Kết quả của sự tăng trưởng kinh tế là sự gia tăng của GDP bình quân đầu người. Năm 2014 GDP bình quân đầu người trên địa bàn tỉnh đạt khoảng 34,7 triệu đồng (tăng 11,9% so với năm 2013).

- Cơ cấu kinh tế của tỉnh Ninh Bình tương đối hợp lý. Theo số liệu thống kê năm 2014, tỷ lệ đóng góp của khối ngành nông, lâm, thủy sản chiếm tỷ lệ thấp nhất (8.83%), tiếp đến là khối ngành dịch vụ (33.35%) và chiếm tỷ lệ cao nhất là khối ngành công nghiệp, xây dựng (57.82%). Trong khi mức độ đóng góp của khối ngành dịch vụ và khối ngành công nghiêp, xây dựng tăng qua mỗi năm thì mức độ đóng góp của khối ngành nông, lâm, thủy sản giảm. Mặc dù vậy, cơ cấu kinh tế tối ưu đòi hỏi khối ngành dịch vụ chiếm tỷ trọng lớn nhất do đó cơ cấu kinh tế hiện nay của tỉnh cần tiếp tục chuyển dịch và điều chỉnh. Đặc biệt là tập trung phát triển dịch vụ du lịch để tận dụng hết các tiềm năng, hướng tới cơ cấu tối ưu. Năm 2014 chứng kiến xu hướng tích cực đó là tất cả các ngành đều có sự tăng trưởng tuy nhiên tỷ lệ đóng góp của ngành công nghiệp đã có sự gia tăng lớn.

***b, Hiện trạng một số ngành, lĩnh vực kinh tế - Xã hội chủ yếu***

*\* Nông, lâm nghiệp, thủy sản*

Ngành nông, lâm nghiệp và thủy sản đã có bước phát triển mới, hàng hóa nông sản được thị trường trong nước và nước ngoài chấp nhận; đảm bảo yêu cầu về an ninh lương thực, tạo nền tảng để ổn định xã hội và phát triển kinh tế. Tuy nhiên, sản xuất nông nghiệp còn phụ thuộc khá nhiều vào thời tiết; chưa tạo được chuyển biến mạnh mẽ về cơ cấu nội ngành và khu vực nông thôn; sản xuất thủy sản còn tiềm ẩn nhiều rủi ro, đặc biệt là vấn đề ô nhiễm môi trường, dịch bệnh.

Theo số liệu thống kê năm 2014, trong các ngành thì nông nghiệp đóng vai trò chủ đạo với tỷ lệ khoảng 74.53%, trong khi đó Thủy sản có mức đóng góp khiêm tốn hơn khoảng 13% còn ngành Lâm nghiệp ở mức tương đương 12.47%.

Trong ngành nông nghiệp, trồng trọt chiếm ưu thế với tỷ lệ 65,1% trong khi chăn nuôi cũng chiếm tới 28% còn dịch vụ nông nghiệp chỉ chiếm khoảng 6,9%. So với các năm trước, tỷ lệ nông nghiệp và trồng trọt có xu hướng giảm chậm trong khi ngành dịch vụ nông nghiệp tăng bình quân gần 150%/năm trong 5 năm gần đây.

Trong ngành lâm nghiệp, khai thác lâm sản chiếm tỷ lệ cao nhất (88%) còn trồng và nuôi rừng đạt mức 8.5% trong khi các dịch vụ liên quan tới lâm nghiệp chỉ chiếm khoảng 3.5%.

Trong ngành thủy sản, nuôi trồng chiếm ưu thế với tỷ lệ 89,7%, dịch vụ liên quan tới thủy sản chỉ chiếm 1,9% còn khai thác là 8,4%.

*- Công nghiệp và xây dựng*

Giá trị sản xuất của ngành Công nghiệp và Xây dựng có sự phát triển vượt bậc trong thời gian qua, năm 2014 đạt 33,756,603 triệu đồng, tăng 26,08% so với năm 2013.

***Bảng 2.5: Giá trị sản xuất ngành Công nghiệp, xây dựng theo giá so sánh***

*Đơn vị: Triệu đồng*

|  |  |  |  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- |
| **TT** | **Ngành** | **2010** | **2011** | **2012** | **2013** | **2014** |
| ***1*** | ***Công nghiệp*** | ***8,657,978*** | ***12,336,582*** | ***13,887,238*** | ***15,300,233*** | ***17,944,784*** |
| 1.1 | Khai khoáng | 341,216 | 339,183 | 471,103 | 239,072 | 219,925 |
| 1.2 | Chế biến, chế tạo | 7,895,430 | 11,673,866 | 12,923,448 | 14,553,468 | 17,203,221 |
| 1.3 | Điện, nước, khí đốt, nước nóng, hơi nước, điều hòa | 400,041 | 296,866 | 465,991 | 467,322 | 473,570 |
| 1.4 | Cung cấp nước, rác thải, nước thải | 21,291 | 26,667 | 26,776 | 40,371 | 48,068 |
| ***2*** | ***Xây dựng*** | ***5,648,543*** | ***5,316,148*** | ***5,987,528*** | ***7,840,454*** | ***8,120,381*** |
| **3** | **Tổng (1+2)** | **14,306,521** | **17,652,730** | **19,874,776** | **23,140,687** | **26,065,165** |

*Nguồn: Niên giám thống kê tỉnh Ninh Bình – 2014*

Trong nhóm ngành công nghiệp, ngành chế biến, chế tạo chiếm ưu thế rõ rệt với tỷ trọng khoảng 95% trong nhóm ngành công nghiệp và khoảng 68% trong khối ngành công nghiệp – xây dựng. Điều này giải thích qua việc: Hệ thống các khu, cụm công nghiệp đã được quy hoạch đã và đang tạo ra khu vực sản xuất trọng điểm. Vì vậy,công nghiệp, tiểu thủ công nghiệp đã có bước đột phá nhất là sản xuất vật liệu xây dựng đã trở thành ngành kinh tế mũi nhọn với các nhà máy sản xuất xi măng và thép...sản xuất công nghiệp của các sản phẩm chủ yếu tập trung tại các khu công nghiệp Tam Điệp, Gián Khẩu, Khánh Phú nhưng công nghiệp phụ trợ kém phát triển.

Công nghiệp khai khoáng cũng đóng vai trò quan trọng trong nhóm ngành công nghiệp tuy nhiên nhịp độ phát triển không ổn định.

*\* Ngành Thương mại*

Vượt qua các giai đoạn khó khăn (lạm phát tăng cao, ảnh hưởng của suy giảm kinh tế), ngành thương mại đã đạt được một số kết quả tích cực. Tổng mức bán lẻ hàng hóa và doanh thu từ dịch vụ tiêu dùng đạt 21,732,255 triệu đồng tăng khoảng 13% so với năm 2013 tuy nhiên vẫn thấp hơn so với mức tăng khoảng trên 20%/năm trong giai đoạn 2010 – 2014.

***Bảng 2.6: Xuất nhập khẩu hàng hóa trên địa bàn Tỉnh***

|  |  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- | --- |
| **TT** | **Năm** | **Xuất khẩu** | **Nhập khẩu** | **Cân đối** |
| 1 | 2010 | 98.2 | 433.4 | -355.2 |
| 2 | 2011 | 285.7 | 305.7 | -20.0 |
| 3 | 2012 | 469.9 | 271.5 | 198.4 |
| 4 | 2013 | 602.8 | 355.4 | 247.4 |
| 5 | 2014 | 826.5 | 551.9 | 274.6 |

*Nguồn: Niên giám thống kê tỉnh Ninh Bình – 2014*

- Xuất nhập khẩu: Nhìn chung kim ngạch xuất nhập khẩu có sự biến động, thiếu ổn định. Trong khi các năm trước tỉnh có xu hướng nhập siêu thì từ năm 2012, giá trị xuất khẩu của tỉnh tăng vọt gần gấp đôi so với giá nhập khẩu. Các mặt hàng xuất khẩu chủ yếu là quần áo, xi măng, thịt đông lạnh, gạo tẻ… còn các mặt hàng nhập khẩu chính là sắt thép, ô tô, vải….

*\* Ngành Du lịch*

Giai đoạn 2010 - 2014, ngành du lịch được quan tâm đầu tư mạnh bằng nhiều nguồn vốn khác nhau để khai thác tiềm năng, lợi thế so sánh. Vì vậy, ngành đã tạo được bộ mặt mới, doanh thu ngành năm 2014 đạt 942.779 triệu đồng, tăng 5,5% so với năm 2013. Tốc độ tăng bình quân năm của doanh thu trong giai đoạn là 7.08%.

***Bảng 2.7: Tổng lượt khách du lịch đến Tỉnh Ninh Bình***

*Đơn vị : lượt khách*

|  |  |  |  |  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- |
| **TT** | **Chỉ tiêu** | **2010** | **2011** | **2012** | **2013** | **2014** | **Tốc độ**  *(2010-2014)* |
| 1 | Khách trong nước | 2,433,305 | 2,584,793 | 3,074,430 | 3,877,219 | 3,799,160 | **9.85** |
| 2 | Khách quốc tế | 633,284 | 667,441 | 675,570 | 521,548 | 502,409 | **-4.92** |
| **Tổng số** | | **3,096,589** | **3,252,234** | **3,750,000** | **4,398,767** | **4,301,569** | **7.08** |

*Nguồn: Sở Văn hóa Thể Thao và Du lịch Ninh Bình*

Lượng khách du lịch nội địa tăng lên trung bình với tốc độ khoảng 9.85%/năm ngay cả trong thời kỳ khó khăn của nền kinh tế; là thành tựu quan trọng, phần nào đã khai thác, phát huy được tiềm năng, lợi thế so sánh để thu được kết quả tốt.

Lượng khách du lịch quốc tế đến Ninh Bình tương đối ổn định, chiếm tỷ trọng cao nhất là từ Tây Âu (Pháp, Anh, Đức), hiện nay vẫn đang có chiều hướng tăng lên, khách từ châu Úc, Đông bắc Á (Nhật Bản, Hàn Quốc, Trung Quốc), Đông Âu, Bắc Mỹ và Trung Đông có tỷ trọng tương đối ổn định. Tuy nhiên, khách từ Đông Nam Á có tỷ trọng đang giảm xuống, đây là điểm cần nghiên cứu để xây dựng hướng phát triển các sản phẩm du lịch.

Số liệu thống kê cũng chỉ ra rằng tỷ trọng khách du lịch quốc tế đến với tỉnh hiện thấp (11,84% trong năm 2013), trong 02 năm gần đây thì số lượng khách quốc tế đều giảm, trong đó năm 2014 chỉ bằng 96,33% so với năm 2013.

***Bảng 2.8: Hiện trạng cơ sở lưu trú***

|  |  |  |  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- |
| ***TT*** | ***Chỉ tiêu*** | ***2010*** | ***2011*** | ***2012*** | ***2013*** | ***2014*** |
| 1 | Tổng số cơ sở lưu trú | 167 | 203 | 222 | 276 | 285 |
| 2 | Tổng số phòng | 2546 | 2708 | 3628 | 4153 | 4372 |
| 3 | Tổng số giường | 3830 | 4260 | 5712 | 6573 | 7496 |

*Nguồn: Niên giám thống kê tỉnh Ninh Bình – 2014*

Thời gian qua hạ tầng thành phố Ninh Bình, thành phố Tam Điệp và một số khu du lịch trọng điểm như Tràng An, Vân Long, Bái Đính, Hoa Lư... được phát triển. Đặc biệt, tháng 06/2014, Ủy ban Di sản Thế giới thuộc Tổ chức Giáo dục, Khoa học và Văn hóa của Liên hợp quốc (UNESCO) đã chính thức ghi danh quần thể danh thắng Tràng An vào danh mục Di sản thế giới trên cơ sở đáp ứng đồng thời 03 tiêu chí về văn hóa, vẻ đẹp thẩm mỹ và địa chất – địa mạo.

Về cơ sở hạ tầng phục vụ du lịch, số cơ sở lưu trú và số giường, số phòng có xu hướng tăng đều qua các năm.

**2.3. Hiện trạng về hệ thống giao thông vận tải**

***2.3.1. Hiện trạng kết cấu hạ tầng giao thông vận tải***

***a, Mạng lưới giao thông đường bộ***

***\**** *Hiện trạng chung*

Mạng lưới giao thông đường bộ trên địa bàn tỉnh bao gồm: quốc lộ, đường tỉnh, đường huyện và đường đô thị, đường xã, đường chuyên dùng và đường đê kết hợp giao thông.

Trong các loại đường trên, đường xã, liên xã chiếm tỷ lệ lớn nhất, khoảng 45%, tiếp theo tới đường đô thị, đường tỉnh và đường quốc lộ và đường đê kết hợp giao thông.

***Bảng 2.9: Hiện trạng mạng lưới đường bộ tỉnh Ninh Bình***

|  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- |
| ***TT*** | ***Loại đường*** | ***Chiều dài*** *(Km)* | ***Tỷ lệ*** *(%)* |
| 1 | Quốc lộ | 178.20 | 5.99% |
| 2 | Đường tỉnh | 251.94 | 8.46% |
| 3 | Đường huyện | 349.5 | 11.74% |
| 4 | Đường xã | 1334.2 | 44.82% |
| 5 | Đường đô thị | 525.23 | 17.64% |
| 6 | Đường chuyên dùng | 118.57 | 3.98% |
| 7 | Đường đê kết hợp giao thông | 219.10 | 7.36% |

*Nguồn: Phòng Kết cấu Hạ tầng*

Bên cạnh các tuyến đường giao thông chính trên, theo báo cáo tổng kết và xây dựng và phát triển giao thông nông thôn 5 năm (2010-2014) thì trên địa bàn tỉnh còn gồm có trên 1.700 km đường thôn xóm và trên 2.400 km đường nội đồng. Các tuyến đường liên kết với nhau tạo ra một hệ thống giao thông liên hoàn, hỗ trợ nhau trong việc lưu thông, phát triển kinh tế xã hội. Hiện nay, 100% số huyện, xã đã có đường ô tô đến trung tâm.

***b, Mạng lưới giao thông đường sắt***

Tuyến đường sắt Thống Nhất (Bắc – Nam) dài 1.726km, qua 22 tỉnh, thành phố có tiêu chuẩn kỹ thuật là đường đơn khổ rộng 1000mm được đưa vào khai thác từ năm 1905. Đoạn chạy qua địa bàn tỉnh Ninh Bình có chiều dài 21,6 km (từ Km113+400 – Km135+000) với 4 ga hành khách và hàng hóa thuộc Thành phố Ninh Bình, Tp Tam Điệp và huyện Hoa Lư, đáp ứng nhu cầu vận chuyển hàng hóa và hành khách của tỉnh đến thủ đô Hà Nội, các tỉnh miền Trung, miền Nam và kết nối với với các tuyến đường sắt khác.

***Bảng 2.10: Hiện trạng các ga đường sắt tại tỉnh Ninh Bình***

|  |  |  |  |  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- |
| ***TT*** | ***Tên ga*** | ***Lý trình*** | ***Số đường*** | ***Nhà ga*** | | ***Sân ga*** | |
| *Diện tích* | *Cấp* | *Diện tích* | *Cấp* |
| 1 | Ga Ninh Bình | Km114+650 | 9 | 1150 | VC | 4292 | VC |
| 2 | Ga Cầu Yên | Km119+511 | 3 | 324 | BVC | 280 | BCV |
| 3 | Ga Ghềnh | Km125+100 | 3 | 540 | BCV | 600 | VC |
| 4 | Ga Đồng Giao | Km133+600 | 3 | 168 | BVC | 280 | BCV |

Ngoài tuyến đường sắt quốc gia Hà Nội – Tp Hồ Chí Minh, trên địa bàn tỉnh còn có tuyến đường sắt chuyên dùng (nhánh rẽ vào Nhà máy phân lân Ninh Bình) nối với đường sắt quốc gia tại Km120+520, có tổng chiều dài 2,072 Km.

Các ga thuộc địa phận tỉnh Ninh Bình là: Ninh Bình, Cầu Yên, Ghềnh và Đồng Giao đều là ga dọc đường có quy mô nhỏ, nhà ga đều thuộc loại bán vĩnh cửu (trừ ga Ninh Bình).

***c, Mạng lưới giao thông đường thủy nội địa***

Ninh Bình có 16 sông, kênh có thể khai thác vận tải thuỷ nội địa với tổng chiều dài là 298,8 km. Trong đó: Trung ương quản lý 4 sông dài 155,5 km, địa phương quản lý 12 sông, kênh dài 143,3 km. Phần lớn các sông do địa phương quản lý là sông cấp V,VI.

Mật độ sông là 2,73 km/1000 km2, lớn hơn mật độ bình quân cả nước (1,27km/1000km2).

Vận tải đường thuỷ nội địa Ninh Bình là một phương thức vận tải quan trọng trong vận chuyển vật liệu xây dựng từ nơi sản xuất đến nơi tiêu thụ…

*Cảng, bến sông*

***Bảng 2.11: Hiện trạng các cảng chính trên địa bàn tỉnh Ninh Bình***

|  |  |  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- | --- | --- |
| ***TT*** | ***Cảng, bến sông*** | ***Diện tích mặt bằng***  *(m2)* | ***Diện tích cầu, bến cảng***  *(m2)* | ***Chiều dài cầu cảng***  *(m)* | ***Năng lực***  ***thông qua***  *(1000 tấn/ năm)* |
| 1 | Cảng Ninh Bình | 88.000 | 576 | 200 | 1.200 |
| 2 | Cảng Ninh Phúc | 47.000 | 1.392 | 500 | 1.500 |
| 3 | Cảng K3 – Nhà máy điện | 846 | 646 | 68 | 130 - 400 |

Ninh Bình có 2 cảng sông chính là cảng Ninh Bình, cảng Ninh Phúc. Ngoài ra, Ninh Bình còn có rất nhiều các cảng nhỏ có khả năng thông qua từ 100.000 - 350.000 tấn/năm.

*Các cảng địa phương*

Các cảng địa phương trên địa bàn tỉnh gồm: Cảng Kim Đài, Cảng Gián Khẩu, Cảng chuyên dùng của nhà máy xi măng Vinakansai, Cảng Nho Quan, Cảng cầu Yên, Cảng Đò Mười, Cảng Hệ Dưỡng, Cảng Cầu Bút, Cảng Phát Diệm, Cảng Hảo Nho, Cảng cạn ICD (Ninh Phúc), Cảng Tiến Hưng, Cảng Long Sơn.

*Các bến huyện quản lý và bến tự phát:*

Có tới hơn 200 bến do địa phương quản lý (bao gồm huyện và các DN)

*\* Các bến phà, bến đò ngang:*

Hiện nay toàn tỉnh mới có 1 bến phà Điện Biên kết nối Kim Sơn sang huyện Nghĩa Hưng tỉnh Nam Định đang được được đầu tư. Còn 57 bến đò và bến khách ngang sông chính phần lớn bến chưa có nhà chờ cho khách. Trong số này có 45 bến đã được cấp phép hoạt động, số còn lại chưa được cấp phép.

*\* Các bến đò phục vụ khách du lịch*

Trên địa bàn tỉnh có 7 bến đò phục vụ tại các điểm du lịch với tổng số khoảng trên 2100 đò chèo tay và đò máy với tổng trọng tải trên 9.000 ghế. Trong số này chỉ có một số bến có nhà chờ cho khách, khoảng 80% đò có áo phao cứu sinh còn lại vẫn chưa đủ theo tiêu chuẩn.

***2.3.2. Hiện trạng hoạt động khai thác vận tải***

Hoạt động vận tải trên địa bàn tỉnh được thực hiện thông qua vận tải đường bộ, vận tải thủy nội địa và vận tải đường biển cũng như vận tải đường sắt.

***Bảng 2.12: Hiện trạng hoạt động vận tải hành khách và vận tải hàng hóa***

| ***TT*** | ***Chỉ tiêu*** | ***2010*** | ***2011*** | ***2012*** | ***2013*** | ***2014*** |
| --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- |
| **I** | **Vận tải hàng hóa:** |  |  |  |  |  |
| 1 | **Khối l­ượng vận chuyển** *(Đv:1000T)* | **28,304** | **31,487** | **33,001** | **34,338** | **35,875** |
| *Trong đó:* | | | | | |
| Đường bộ | 16,439 | 16,842 | 17,782 | 18,750 | 19,682 |
| Đường thủy nội địa | 10,720 | 13,182 | 13,931 | 14,548 | 15,121 |
| Đường biển | 1,145 | 1,463 | 1,288 | 1,040 | 1,072 |
| 2 | **Khối lư­ợng luân chuyển** *(Đv: 103 T.Km)* | **3,302,510** | **3,701,805** | **4,558,063** | **4,695,810** | **4,775,593** |
| *Trong đó:* | | | | | |
| Đường bộ | 550,763 | 511,553 | 1,026,118 | 1,054,589 | 1,083,035 |
| Đường thủy nội địa | 1,930,324 | 2,296,470 | 2,703,635 | 2,964,261 | 2,999,266 |
| Đường biển | 821,423 | 893,782 | 828,310 | 676,960 | 693,292 |
| **II** | **Vận tải hành khách** |  |  |  |  |  |
| 1 | **Khối lư­ợng vận chuyển***(Đv: 103 HK)* | **11,846** | **12,906** | **13,795** | **14,543** | **15,394** |
| *Trong đó:* | | | | | |
| Đường bộ | 10,573 | 11,535 | 12,011 | 12,653 | 13,362 |
| Đường thủy nội địa | 1273 | 1,371 | 1,784 | 1,890 | 2,032 |
| 2 | **Khối lư­ợng luân chuyển***(Đv: 103 HK.Km)*  *(Đv:103 khách.Km)* | **618,311** | **736,528** | **853,754** | **911,301** | **977,350** |
| *Trong đó:* | | | | | |
| Đường bộ | 612,710 | 730,692 | 845,883 | 902,851 | 968,336 |
| Đường thủy nội địa | 5,601 | 6,136 | 7,871 | 8,450 | 9,014 |

*Nguồn: Niên giám thống kê tỉnh Ninh Bình – 2014*

*- Vận tải hàng hóa*: Khối lượng vận chuyển đường bộ chiếm tỷ lệ lớn nhất, là phương thức chính đảm nhận chức năng vận tải hàng hóa trong khi vận tải biển chiếm tỷ lệ không đáng kể.

*- Vận tải hành khách*: Số liệu vận tải hành khách trên địa bàn tỉnh được thống kê dựa trên kết quả vận chuyển của vận tải đường bộ và vận tải đường thủy nội địa. Theo đó khối lượng vận chuyển cũng như lượng luân chuyển thì vận tải đường bộ đều là phương thức vận chuyển chính.

***a. Hiện trạng khai thác vận tải đường bộ***

Vận tải đường bộ trên địa bàn tỉnh gồm 05 loại hình chính:

- Vận tải hành khách theo tuyến cố định: Là loại hình vận tải chính với 13 đơn vị và 120 tuyến đang khai thác.

- Vận tải hành khách bằng xe buýt: Được triển khai từ năm 2008 và đã chứng minh được những hiệu quả nhất định với 5 tuyến buýt đang hoạt động.

- Vận tải hành khách bằng xe taxi: đang có sự phát triển tương đối nhanh với 11 doanh nghiệp đăng ký tham gia kinh doanh và 650 phương tiện hoạt động.

- Vận tải hành khách theo hợp đồng: là loại hình vận tải có sự phát triển tương đối mạnh với hơn 200 phương tiện của trên 20 doanh nghiệp, hộ kinh doanh cá thể.

- Vận tải hàng hóa bằng xe ôtô: theo thống kê trên địa bàn tỉnh có 127 doanh nghiệp với hơn 8000 phương tiện.

***b. Hiện trạng khai thác vận tải đường sắt và đường thủy nội địa***

Về vận tải đường sắt, do các ga trên địa bàn tỉnh Ninh Bình chỉ là các ga nhỏ thực hiện chức năng trung chuyển nên khối lượng vận chuyển không lớn.

Về vận tải thủy nội địa,hiện nay, vận tải thủy chủ yếu phục vụ vận tải hàng hóa đặc biệt là vật liệu xây dựng. Các tuyến chính bao gồm:

* Tuyến: Quảng Ninh - Ninh Bình vận chuyển than cám.
* Tuyến: Quảng Ninh - Bút Sơn vận chuyển than cám.
* Tuyến: Ninh Bình - Hải Phòng vận chuyển Clanhke.

***2.3.3. Tình hình trật tự an toàn giao thông***

Số liệu thống kê tình hình tai nạn giao thông trên địa bàn tỉnh cho thấy tình trạng chung đang ngày càng cải thiện thể hiện qua số vụ tai nạn giao thông nghiêm trọng nhìn chung có xu hướng giảm. Theo số liệu thống kê, trong giai đoạn từ 2008 – 2012 thì tốc độ giảm số lượng các vụ tai nạn giao thông nghiêm trọng khoảng: 5.3%.

Trong cơ cấu các vụ tai nạn, đường bộ chiếm tỷ lệ lớn nhất (trên 85%), trong khi số vụ đường thủy gần như không đáng kể. Số vụ tai nạn nghiêm trọng liên quan tới đường sắt diễn biến tương đối phức tạp, tăng trong năm 2008 và 2010 trước khi chững lại trong năm 2011 và 2012.

***Hình 2.1. Thống kê mức độ nghiêm trọng của các vụ tai nạn***

Điểm đáng chú ý trong công tác thống kê về tình hình tai nạn giao thông đó là từ 2013, Ủy ban An toàn giao thông quốc gia đã thống kê cả những vụ va chạm giao thông do đó số liệu về số lượng vụ tai nạn và số người bị thương của năm 2013 và 2014 có sự gia tăng đột biến.

Tuy nhiên khi phân tích chi tiết sự biến động của từng chỉ tiêu có thể thấy tình trạng mất an toàn đang được cải thiện vì số lượng người tử vong của 2013 và 2014 đều giảm so với các năm liền trước. Về tiêu chí số lượng người bị thương, năm 2014 tiêu chí này có sự cải thiện đáng kể so với năm 2013 (giảm khoảng 7.5%)

**PHẦN III**

**HIỆN TRẠNG GIAO THÔNG VẬN TẢI ĐƯỜNG BỘ**

**TỈNH NINH BÌNH**

**3.1. Hiện trạng hệ thống đường bộ tỉnh Ninh Bình**

***3.1.1. Hệ thống đường bộ do Trung ương quản lý***

Mạng lưới đường bộ do TW quản lý bao gồm 02 tuyến quốc lộ:

*- Quốc lộ 1:* Đoạn QL1 đi qua tỉnh Ninh Bình từ cầu Đoan Vĩ đến dốc xây dài 34,3km (Km251+067 – Km285+400), qua TP.Ninh Bình, TP Tam Điệp và 3 huyện Gia Viễn, Hoa Lư và Yên Mô, đây là tuyến giao thông trục dọc chính tỉnh Ninh Bình kết nối với vùng kinh tế trọng điểm Bắc Bộ và khu vực Bắc Trung Bộ. Quốc lộ 1 đang được nâng cấp đạt tiêu chuẩn cấp III đồng bằng với 4 làn xe, đoạn qua thành phố đạt tiêu chuẩn đường đô thị.

*- Quốc lộ 10:* Đoạn QL10 đi qua tỉnh Ninh Bình từ cầu Non Nước đến cầu Điền Hộ dài 37,3km (Km135+905 – Km173+250), qua TP.Ninh Bình và 2 huyện Yên Khánh và Kim Sơn. Đây là tuyến kết nối thành phố Ninh Bình sang Nam Định và đi các huyện ven biển. Quốc lộ 10 đang được nâng cấp đạt tiêu chuẩn cấp III đồng bằng (Bn = 12m, Bm = 11m), đang xây dựng 2 tuyến tránh qua các thị trấn Yên Ninh, Phát Diệm. Hiện còn một đoạn từ Thị trấn Phát Diệm đi Thanh Hóa vẫn ở cấp V, đang được nâng cấp.

***3.1.2. Hệ thống đường bộ do địa phương quản lý***

***a, Quốc lộ được TW ủy thác cho Tỉnh quản lý***

*- Quốc lộ 12B:* Đoạn QL12B đi qua tỉnh Ninh Bình từ ngã ba chợ Chiều TP.Tam Điệp đến cầu Lập Cập dài 31,121km (Km0+000 – Km31+121), qua TP.Tam Điệp và huyện Nho Quan. Là tuyến kết nối giữa đường QL1 và đường Hồ Chí Minh. Trên tuyến, hiện còn 22,07 km có bề rộng mặt đường hẹp (5.5m) và mặt đường đá dăm láng nhựa. Đoạn còn lại có bề rộng mặt đường từ 7-9 m và mặt đường bê tông nhựa, bê tông xi măng.

*- Quốc lộ 12B kéo dài:* Xuất phát từ ngã ba Chợ Chiều Km0+000/QL12B (Km277+00/QL1), tuyến đi trùng với QL1 đến Km273+500 (ngã ba giao Km0+00/ĐT.480) dài 3.5 km, đi theo ĐT480 qua thị trấn Yên Thịnh, huyện Yên Mô, gặp QL 10 tại Km 171+250 (Km20,54/ĐT.480) dài 20,54 km, tiếp tục đi trùng với QL10 đến Km169+900/QL10 dài 1,5 Km, đi theo đường tỉnh ĐT.481 qua thị trấn Bình Minh, huyện Kim Sơn đến đê Bình Minh II thuộc xã Kim Đông, huyện Kim Sơn tại Km 18,445/ĐT.481 dài 18,445 km. Tổng chiều dài tuyến là 44 km. Toàn tuyến đạt tiêu chuẩn cấp III đồng bằng (Bn=12m, Bm=11m), mặt BTXM với 2 làn xe (trừ những đoạn đi trùng QL.1 và QL.10).

*- Quốc lộ 38B****:*** Đoạn QL38B đi qua tỉnh Ninh Bình từ ngã tư Đinh Tiên Hoàng - Lương Văn Thăng đến ngã ba Anh Trỗi – huyện Nho Quan dài 21,06km, (Km117+475 – Km143+030). Đây là tuyến kết nối giữa đường QL.1, QL.10 vào khu núi chùa Bái Đính, khu du lịch Tràng An và kết nối đường QL.12B. Trên tuyến hiện còn 6.1km đường đá dăm láng nhựa còn lại là mặt đường bê tông nhựa. Một số đoạn đường hẹp chỉ có bề rộng 5.5 m (Km138+390-Km143+030)

*- Quốc lộ 45:* Đoạn QL.45 đi qua tỉnh Ninh Bình từ ngã ba Rịa đến dốc Giang dài 9,0km (Km0+000 – Km9+000), nằm toàn bộ trên địa bàn huyện Nho Quan. Là tuyến kết nối QL.12B với đường Hồ Chí Minh. Toàn tuyến đạt cấp V đồng bằng, hệ thống mặt đường bê tông nhựa và rộng 6m.

- *Đường nối QL.1 với cảng Ninh Phúc*: Có chiều dài 6,414 km điểm đầu giao với quốc lộ 1 tại Km286+800 và điểm cuối tại cảng Ninh Phúc. Tình trạng đường ở mức độ trung bình và xấu, kết cấu mặt đường: BTN và đạt cấp II đồng bằng.

##### ***b, Mạng lưới đường tỉnh***

*- Đường tỉnh ĐT.477:*

Từ ngã ba Gián (Km254+500 QL1) đến thị trấn Nho Quan (giao với QL12B), tuyến qua địa bàn 2 huyện Gia Viễn và Nho Quan. Hiện tại, toàn tuyến dài 24,4km đạt tiêu chuẩn cấp III (Bn = 12m, Bm = 11m), mặt BTXM, tình trạng mặt tốt.

*- Đường tỉnh ĐT.477B:*

Từ Trường Yên đến Đá Hàn nằm hoàn toàn ở địa phận huyện Gia Viễn. Toàn tuyến đạt tiêu chuẩn cấp VI nền rộng 4 - 5m, mặt rộng 3,5m cấp phối, tình trạng mặt đường xấu.

*- Đường tỉnh ĐT.477C:*

Từ Sơn Lai đến thị trấn Me qua địa bàn 2 huyện Gia Viễn và Nho Quan. Hiện tại, đoạn Sơn Lai đi Gia Lạc (Km0 – Km9) đã được nâng cấp đạt tiêu chuẩn cấp IV (Bn = 9m, Bm = 7m), mặt BTXM, tình trạng mặt đường tốt; đoạn Gia Lạc đến thị trấn Me (Km9 – Km13) đạt tiêu chuẩn cấp VI (Bn = 5-6m, Bm = 3,5m), mặt thấm nhập nhựa, tình trạng mặt đường xấu.

*- Đường tỉnh ĐT.478B:*

Từ Ba Vuông (QL1) đến Bích Động nằm hoàn toàn địa phân huyện Hoa Lư, toàn tuyến đạt tiêu chuẩn cấp III, IV, tình trạng kết cấu mặt đường bê tông nhựa trên BTXM, tình trạng mặt đường tốt.

*- Đường tỉnh ĐT.479:*

Từ Ba Chạ đến đồi Thông nằm hoàn toàn địa phân huyện Nho Quan, đang thực hiện nâng cấp với quy mô đường cấp III (Bn = 12m, Bm = 11m), mặt BTXM.

*- Đường tỉnh 479B:*

Tuyến Lạc Vân – Phú Sơn – Thạch Bình nối đường tỉnh 477 tại xã Lạc Vân qua các xã Phú Sơn, Thạch Bình (Nho Quan) đến giáp địa phận tỉnh Hòa Bình. Toàn tuyến dài 13,6km, đạt cấp VI đồng bằng

*- Đường tỉnh 479C:*

Chuyển tuyến đường từ Bái Đính – Kỳ Phú, nối quốc lộ 38B tại khu vực chùa Bái Đính (xã Gia Sinh, huyện Gia Viễn) qua các xã Sơn Lai, Quỳnh Lưu, Phú Lộc, Kỳ Phú (Nho Quan) nối với đường tỉnh 479 D, chiều dài khoảng 15,8 Km, mặt đường BTXM đạt tiêu chuẩn cấp III đồng bằng.

*- Đường tỉnh ĐT.479D:*

Từ Trại Ngọc đến Cúc Phương nằm hoàn toàn địa phân huyện Nho Quan. Từ Km0+000-Km2+800 đạt tiêu chuẩn cấp VI miền núi (Bn = 5,5m, Bm = 3,5m) tình trạng mặt đường trung bình, mặt láng nhựa; Từ Km2+800 - Km11+200 trùng với đường Bái Đính – Cúc Phương có Bn=12m, Bm=11m, mặt BTXM.

*- Đường tỉnh 479E:*

Tuyến nối từ Km14 – Quốc lộ 12B qua các xã Quỳnh Lưu, Sơn Thành, Thanh Lạc, Thượng Hòa (Nho Quan) đến ngã 3 Đồng Đinh, nối với đường tỉnh 477, dài 13,3 km, mặt đường BTXM đạt tiêu chuẩn cấp IV đồng bằng.

*- Đường tỉnh ĐT.480B:*

Từ Khánh Ninh đến Chợ Lồng qua địa bàn 2 huyện Yên Khánh, Yên Mô, toàn tuyến dài 12km mới được nâng cấp, cải tạo đạt Bn = 9m, Bm = 6,5-7m, Mặt đường BTN, tình trạng mặt đường tốt. Trên tuyến có 1 cầu Rào chiều dài 118m có tải trọng HL93, được xây dựng năm 2008.

*- Đường tỉnh ĐT.480C:*

Từ Khánh Cư đến Yên Thành qua địa bàn 2 huyện Yên Khánh và Yên Mô, toàn tuyến dài 13,8km đạt tiêu chuẩn cấp V đồng bằng, tình trạng kết cầu mặt đường bê tông nhựa tốt.

*- Đường tỉnh ĐT. 480D:*

Từ Cống Gõ đến TP Tam Điệp qua địa bàn TP Tam Điệp và huyện Yên Mô, toàn tuyến dài 12km tuyến đang thi công đạt tiêu chuẩn cấp IV (Bn = 9m, Bm = 7m), mặt BTXM, thảm BTN.

*- Đường tỉnh ĐT. 480E:*

Từ Lồng đến Tân Thành qua địa bàn huyện Kim Sơn và huyện Yên Mô, toàn tuyến dài 8,8km đạt tiêu chuẩn cấp VI (Bn = 4-5,5m, Bm = 3-5m), tình trạng mặt đường xấu. Hiện đã được UBND tỉnh cho phép đầu tư xây dựng tuyến đường này theo quy mô Bn=12m, Bm=11m

*- Tuyến nhánh ĐT.481*

Từ ngã ba Tô Hiệu tới cống Điện Biên thuộc thị trấn Bình Minh, huyện Kim Sơn. Tuyến dài 2 km, đạt tiêu chuẩn cấp IV, chất lượng trung bình, mặt BTXM, Bn=9m, Bm=7m.

*- Đường tỉnh ĐT.481B:*

Từ Ngã ba Thông đến thị trấn Phát Diệm qua địa bàn 2 huyện Yên Khánh và huyện Kim Sơn. Toàn tuyến dài 31,8km Từ Km 8+000-Km19+242 đang thi công đạt chuẩn cấp IV (Bn = 9m, Bm = 7m). Đoạn còn, đạt cấp VI (Bm=3,5, Bn=5-6m), mặt đường đá dăm láng nhựa, tình trạng mặt đường xấu, UBND tỉnh đã cho phép đầu tư xây dựng tuyến đường này theo quy mô đường (Bn=9-12m, Bm=7-9m) (Văn bản số 320/UBND-VP4 ngày 20/7/2011).

*- Đường tỉnh 481C:*

Tuyến đường Cầu Đầm – Khánh Thành, nối với đường tỉnh 481B tại xã Khánh Cường qua các xã Khánh Trung, Khánh Thành (huyện Yên Khánh) nối với đường tỉnh 481D (Quy Hậu – Đò Mười), chiều dài khoảng 10km, mặt BTXM, đạt cấp V đồng bằng

*- Đường tỉnh ĐT.481D:*

Từ Quy Hậu đến Đò Mười, nằm trên địa phận 2 huyện Kim Sơn và Yên Khánh, toàn tuyến dài 6,8km đạt tiêu chuẩn cấp VI (Bn = 5,5m, Bm = 3,5m), tình trạng mặt đường xấu.

*- Đường tỉnh 482:*

Tuyến đường Khánh Công – Âu Hòa – Yên Mật, nối từ đê hữu Đáy qua các xã Khánh Công, Khánh Thành, Khánh Thủy (huyện Yên Khánh), các xã Hồi Ninh, Kim Định, Ân Hòa, Hùng Tiến, Như Hòa, Yên Mật (Kim Sơn) nối với đường tỉnh 481B, chiều dài khoảng 14km, đạt tiêu chuẩn cấp VI đồng bằng.

*- Đường tỉnh 482B:*

Tuyến đường nối từ Quốc lộ 12B kéo dài tại xã Yên Lâm, qua các xã Yên Thái, Yên Đồng (Yên Mô), xã Đông Sơn (Tam Điệp) nối với đường tỉnh 480D, chiều dài khoảng 12km, mặt đường BTXM đạt tiêu chuẩn cấp V đồng bằng.

***c. Đường đô thị và đường chuyên dùng***

*\* Đường đô thị*

Có tổng chiều dài 525,23km phân bố tại các Thành phố, thị trấn thuộc tỉnh, có chất lượng mặt đường tương đối tốt (đã được rải BTXM hoặc rải nhựa) tuy nhiên nhiều các tuyến đường đều có quy mô nhỏ, mặt đường hẹp (trừ một số tuyến chính) và thiếu vỉa hè, đèn chiếu sáng, dải phân cách và hệ thống thoát nước chưa tốt.

*\* Đường chuyên dùng*

Đường chuyên dùng là các tuyến đường giao cho các đơn vị, ban và doanh nghiệp tiến hành đầu tư, xây dựng và quản lý, khai thác. Tỉnh Ninh Bình hiện có 118,57 km bao gồm 13 tuyến: Sở Văn hoá, Thể thao và Du lịch (5 tuyến); Ban quản lý các khu công nghiệp (5 tuyến); Vườn quốc gia Cúc Phương (1 tuyến); Doanh nghiệp quản lý (2 tuyến).

Hiện nay, hầu hết các tuyến đường đều có quy mô nhỏ, mặt đường hẹp (trừ một số tuyến du lịch quản lý).

***Bảng 3.1. Thống kê hiện trạng mạng lưới đường tỉnh trên địa bàn tỉnh Ninh Bình***

| **TT** | **Tên đường** | **Điểm đầu** | **Điểm cuối** | **Chiều dài** *(km)* | **Chiều rộng** | | **Kết cấu mặt đường** | | | | **Ghi chú** |
| --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- |
| **Bn** | **Bm** | **BTXM** | **BTN** | **Láng Nhựa** | **Cấp phối/ đất** |
| 1 | ĐT.477 | Ngã ba Gián | Nho Quan | 24,44 | 7,5-13 | 5,5-14 | 20,69 | 3,75 |  |  | (3Km đường nội thị) |
| 2 | ĐT.477B | Trường Yên | Đá Hàn | 17,2 | 4 | 3 |  |  | 15,95 | 1,25 |  |
| 3 | ĐT.477C | Sơn Lai | Đầm Cút | 17,2 | 4-9 | 3-7 | 10,3 |  | 6,9 |  |  |
| 4 | ĐT.478B | Ba Vuông | Bích Động | 6 | 10-17 | 9-12 |  | 6 |  |  |  |
| 5 | ĐT.479 | Ba Chạ | Đồi Thông | 10 | 16 | 11 | 10 |  |  |  |  |
| 6 | ĐT.479B | Lạc Vân | Thạch Bình | 13,6 | 5,5-7 | 3,5-5,5 | 6,7 |  | 6,9 |  |  |
| 7 | ĐT.479C | Bái Đính | Kỳ Phú | 15,8 | 13 | 11 | 15,8 |  |  |  |  |
| 8 | ĐT.479E | Km14 QL.12B | Cầu Nho Quan | 13,3 | 7-21 | 5-11 | 13,3 |  |  |  |  |
| 9 | ĐT.479D | Trại Ngọc | Cúc Phương | 11,2 | 5,5-12 | 3,5-11 | 8,4 |  | 2,8 |  |  |
| 10 | ĐT.480B | Ngã ba Lồng | Khánh Thiện | 12 | 5-12 | 3,5-11 | 5 | 6 | 1 |  |  |
| 11 | ĐT.480C | Khánh Cư | Yên Thành | 13,8 | 7-12 | 6-10 | 0,9 | 12,9 |  |  |  |
| 12 | ĐT.480D | Cống Gõ | TP Tam điệp | 12 | 5,5-12 | 3,5-10,5 | 3,6 |  | 8,4 |  |  |
| 13 | ĐT.480E | Tân Thành | Lồng | 8,8 | 5,5 | 3,5 |  |  | 8,8 |  |  |
| 14 | ĐT.481 | Cống Tô Hiệu | Đê Binh Minh II | 2 | 9 | 7 | 2 |  |  |  |  |
| 15 | ĐT.481B | Ngã ba Thông | Kim Đài | 31,8 | 5-9 | 3-6,5 | 6,85 |  | 20,25 | 4,7 |  |
| 16 | ĐT.481C | Cầu Đầm | Khánh Thành | 10 | 7 | 5,5 | 10 |  |  |  |  |
| 17 | ĐT.481D | Qui Hậu | Đò Mười | 6,8 | 6,5 | 3,5 |  |  | 6,8 |  |  |
| 18 | ĐT.482 | Khánh Công | Yên Mật | 14 | 2,5-7 | 2-5 | 5,16 |  | 7.59 | 1,25 |  |
| 19 | ĐT.482B | Yên Lâm | Sân GolfYên Thắng | 12 | 7,5 | 5,5 | 12 |  |  |  |  |
| **Tổng số** | | | | **251,94** |  |  | **130,7** | **28,65** | **85,39** | **7,2** |  |

*Nguồn: Sở GTVT tỉnh Ninh Bình*

**3.2. Hiện trạng hệ thống bến, bãi đỗ xe và trạm dừng nghỉ phục vụ vận tải hành khách bằng ô tô**

***3.2.1. Hiện trạng bến, bãi đỗ xe***

***a, Về bến xe***

Nhìn chung các bến xe trên địa bàn tỉnh có quy mô trung bình và nhỏ, trong đó bến xe khách Ninh Bình đạt loại III; bến xe khách phía bắc Tam Điệp, bến xe Khánh Thành, bến xe khách Nho Quan và 03 bến xe khách tại huyện Kim Sơn đạt loại IV.

Vị trí của một số bến xe hiện nay không còn phù hợp. Mặc dù được xây dựng ở những vị trí thuận lợi tại các đầu mối giao thông tuy nhiên quá trình đô thị hóa khiến cho các bến xe dần nằm ở trong các khu vực dân cư, trung tâm của thành phố, huyện như bến xe khách Ninh Bình, bến xe khách Kim Sơn, bến xe khách Nho Quan… Đây không phải là một thực trạng tốt vì các bến xe đặt tại các vị trí này đã trở thành những điểm nóng của các hiện tượng gây mất trật tự an toàn xã hội mặt khác với việc phương tiện ra vào tấp nập khiến cho an toàn giao thông không được đảm bảo, gây ùn tắc giao thông. Bên cạnh đó, xung quanh các bến xe các công trình của người dân đã được xây dựng kiến cố khiến việc mở rộng các bến xe trở nên không khả thi. Các công trình phụ trợ ở cac bến xe cũng còn nhiều hạn chế, thiếu thốn, chủ yếu phục vụ việc dừng đỗ đón trả khách của phương tiện.

Về sự phân bố, huyện Kim Sơn hiện đồng thời có 03 bến xe khách (đạt tiêu chuẩn) và 01 bến xe khách chưa đủ điều kiện công bố đồng thời hoạt động. Về cơ bản, bến Lai Thành (bến chưa đủ điều kiện công bố) là công trình chủ yếu phục vụ vận tải hành khách công cộng bằng xe buýt trong khi 3 bến còn lại phục vụ vận tải tuyến cố định và taxi.

Trong số 8 bến xe, bến xe khách Ninh Bình mặc dù chỉ đạt quy mô loại III tuy nhiên lại là bến xe có vai trò cực kỳ quan trọng với 87 phương tiện qua bến và bình quân 120 chuyến/ ngày xuất phát.

Bến xe Kim Sơn và bến xe Nho Quan có mức khai thác tương đương còn các bến khác số phương tiện và số chuyến xe xuất bến khá thấp.

***Bảng 3.2. Hiện trạng bến xe trên địa bàn Tỉnh***

|  |  |  |  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- |
| **TT** | **Tên bến** | **Địa phương** | **Diện tích** *(m2)* | **Loại bến** | **Số lượt xe qua bến/ ngày** | **Số chuyến/ ngày** |
| 1 | BXK Ninh Bình | TP. Ninh Bình | 5.238 | III | 87 | 120 |
| 2 | BXK Kim Sơn | H. Kim Sơn | 2.510 | IV | 84 | 68 |
| 3 | BXK Nho Quan | H. Nho Quan | 2.536 | IV | 81 | 84 |
| 4 | BXK Khánh Thành | H. Yên Khánh | 5.000 | IV | 9 | 11 |
| 5 | BXK Tam Điệp | TP. Tam Điệp | 10.634 | IV | 27 | 26 |
| 6 | BXK Kim Đông | H. Kim Sơn | 3.182,5 | IV | 19 | 19 |
| 7 | BXK Thị trấn Bình Minh | H. Kim Sơn | 4.933.5 | IV | 17 | 16 |
| 8 | BXK Lai Thành\* | H. Kim Sơn | - | - | 10 | 11 |

*Chú thích: \* Bến chưa đủ điều kiện công bố*

***b, Về bãi đỗ xe***

Trong thành phố Ninh Bình cũng như các huyện trong tỉnh hiện nay gần như không có các bãi đỗ xe công cộng vì thế các phương tiện dừng đỗ tùy tiện, chủ yếu tại các khu đất rộng, mới được xây dựng có diện tích lớn như: Nhà văn hóa, Sân vận động… thậm chí trên cả các tuyến đường tỉnh và quốc lộ. Hiện trên địa bàn TP Ninh Bình có một số bãi đỗ xe của tư nhân cho thuê như bãi đỗ xe trên đường Lê Đại Hành và gầm cầu vượt Thanh Bình.

Thực trạng thiếu công trình giao thông tĩnh cũng góp phần làm cản trở giao thông và gây ra các tai nạn đáng tiếc.

***3.2.2. Hiện trạng trạm dừng nghỉ***

Tỉnh Ninh Bình có 01 trạm dừng nghỉ được đầu tư bởi Jica của Nhật Bản nằm trên Quốc lộ 1 thuộc địa phận phường Nam Thành, Thành phố Ninh Bình. Trạm dừng nghỉ có quy mô 16.500 m2, mặc dù được đầu tư tương đối bài bản tuy nhiên việc khai thác và hoạt động của trạm dừng nghỉ chưa đạt được những hiệu quả như mong chờ.

**3.3. Hiện trạng vận tải hành khách bằng xe ô tô**

***3.3.1. Các tuyến vận tải hành khách cố định nội tỉnh***

Theo số liệu đăng ký, tỉnh Ninh Bình hiện có 02 tuyến vận tải hành khách cố định nội tỉnh được khai thác bởi duy nhất 01 doanh nghiệp là: Công ty Cổ phần vận tải ô tô Ninh Bình

***Tuyến 01:*** *Bến xe khách Kim Đông (Cồn Thoi) –* Ngã 3 Khánh Nhạc – Thị trấn Yên Ninh – Ngã 3 Ninh Phúc ***–*** *Bến xe khách Ninh Bình* (và ngược lại).

***Tuyến 02:*** *Bến xe khách Kim Đông (Cồn Thoi) –* Quốc lộ 12B kéo dài – Cống Cà Mau – Yên Mô – Quốc lộ 1 ***–*** Ngã 3 Gián –Đường tỉnh 477 –*Bến xe khách Nho Quan* (và ngược lại).

***Bảng 3.3. Các tuyến VTHK cố định nội tỉnh trên địa bàn Tỉnh***

|  |  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- | --- |
| ***TT*** | ***Bến đầu*** | ***Bến cuối*** | ***Số chuyến***  *(Thời gian xuất bến)* | ***Số xe***  *(Trọng tải)* |
| 01 | BXK  Kim Đông | BXK  Ninh Bình | 02 chuyến  *(Xuất bến Kim Đông: 08h00’)*  *(Xuất bến Ninh Bình: 14h00’)* | 01  *(51 ghế)* |
| 02 | BXK  Kim Đông | BXK  Nho Quan | 02 chuyến  *(Xuất bến Nho Quan: 08h00’)*  *(Xuất bến Kim Đông: 13h20’)* | 01  *(29 ghế)* |

*Nguồn: Phòng Vận tải*

Điểm chung của 02 tuyến là đều xuất bến từ bến xe khách Kim Đông, tuyến đầu tiên đến bến xe Ninh Bình trong khi tuyến thứ 2 đến bến xe Nho Quan.

Về phương tiện, mỗi tuyến chỉ có duy nhất 01 xe, theo đó xe trên tuyến Kim Đông – Ninh Bình có sức chứa 51 ghế (xe Transinco 1-5) còn xe trên tuyến còn lại có sức chứa 29 ghế (Hyundai County). Cũng theo số liệu thống kê, 02 xe trên đều có thời gian khai thác tương đối dài (trên 10 năm).

Tần suất hoạt động của 2 tuyến thấp, chỉ dừng lại ở mức 2 chuyến (tương đương 01 vòng) trong 01 ngày.

Sự phát triển hạn chế của hoạt động VTHK cố định nội tỉnh có thể được giải thích do sự phát triển của mạng lưới VTHKCC bằng xe buýt cũng như các tuyến VTHK cố định liên tỉnh.

***3.3.2. Các tuyến vận tải hành khách liên tỉnh***

Trên địa bàn tỉnh hiện có 13 doanh nghiệp kinh doanh vận tải hành khách liên tỉnh theo hình thức tuyến cố định với 242 xe. Các xe chủ yếu có sức chứa 29 – 34 chỗ ngoài ra có các loại xe 25 chỗ, 45 chỗ và xe giường nằm.

Vận tải hành khách liên tỉnh là loại hình vận tải có truyền thống lâu đời ở tỉnh nên về cơ bản ổn định và đi vào nề nếp, hành khách được phục vụ chu đáo, đi lại thuận tiện đặc biệt các tuyến từ Ninh Bình đi TP Hà Nội. Các doanh nghiệp vận tải ngày càng chú trọng hơn đến việc đầu tư phương tiện mới đảm bảo chất lượng, kỹ thuật và mỹ thuật. Các lái, nhân viên phục vụ (phụ xe) được tập huấn về chuyên môn nghiệp vụ vận tải hành khách với phương châm “An toàn - nhanh chóng - hiệu quả - văn minh - lịch sự”.

Tuy nhiên, hiện nay trên địa bàn tỉnh vẫn còn tồn tại hiện tượng đón trả khách không đúng nơi quy định do hành khách không vào bến xe mà đón xe dọc đường. Hiện tượng “xe dù” vẫn tồn tại ở một số địa bàn như Kim Sơn, Yên Khánh … Trong những ngày giữa tuần, lượng khách đi lại hạn chế còn có hiện tượng bỏ chuyến, bỏ nốt.

***3.3.3. Các tuyến vận tải hành khách bằng xe Buýt***

***a. Mạng lưới tuyến, phương tiện, đơn vị và tần suất hoạt động***

Toàn tỉnh hiện tại có 6 tuyến vận tải hành khách công cộng bằng xe buýt đang hoạt động.

6 tuyến đang hoạt động đều xuất phát là thành phố Ninh Bình và điểm cuối là các huyện và thành phố trên địa bàn tỉnh – Đây đều là các tuyến buýt nội tỉnh.

***Tuyến 01*:** *Khu vực ngã 4 cảng Ninh Phúc (thuộc TP Ninh Bình) – Khu vực ngã 3 Cúc Phương (H. Nho Quan) và ngược lại* (đi theo quốc lộ 1 và ĐT 477)

Được đưa vào khai thác năm 2008.

***Tuyến 02*:** *Bến xe khách Ninh Bình (TP Ninh Bình) – Khu vực ngã 3 Lai Thành (H. Kim Sơn) và ngược lại* (đi theo Quốc lộ 10)

Được đưa vào khai thác năm 2008.

***Tuyến 03*:** *Khu vực nhà thi đấu thể theo tỉnh (TP Ninh Bình) – Khu vực Dốc Xây (TP Tam Điệp) và ngược lại*

Được đưa vào khai thác năm 2008.

***Tuyến 04*:** *Bến xe khách Ninh Bình (TP Ninh Bình) – Khu vực ngã 3 Lai Thành (H. Kim Sơn) và ngược lại* (đi theo quốc lộ 1 và quốc lộ 12B kéo dài)

Được đưa vào khai thác từ 09/2012.

***Tuyến 05*:** *Bến xe khách Ninh Bình (TP Ninh Bình) – Khu vực ngã 3 Cúc Phương (H. Nho Quan) và ngược lại* (đi theo quốc lộ 1 và quốc lộ 12B)

Được công bố và đưa vào khai thác từ tháng 01/2013.

***Tuyến 08*:** *Thành phố Ninh Bình – ngã 3 Rịa – Phú Long (H. Nho Quan) và ngược lại*.

Được công bố và đưa vào khai thác từ tháng 11/2015.

Kinh doanh, khai thác 06 tuyến đang hoạt động hiện nay có 03 doanh nghiệp trên địa bàn tỉnh là:

* Công ty Cổ phần vận tải ô tô Ninh Bình có trụ sở tại TP Ninh Bình
* Công ty Cổ phần vận tải ô tô số 4 có trụ sở tại TP Tam Điệp
* Hợp tác xã vận tải ô tô Thành phố Ninh Bình

***Bảng 3.4. Hiện trạng phương tiện và tần suất hoạt động trên các tuyến buýt***

|  |  |  |
| --- | --- | --- |
| ***Tuyến Buýt*** | ***Số xe*** | ***Số chuyến*** |
| ***01*:** TP Ninh Bình – Gia Viễn – Ngã 3 Cúc Phương | 11 xe | 30 chuyến/ngày |
| ***02*:** Thành phố Ninh Bình – Kim Sơn – Lai Thành | 10 xe | 30 chuyến/ngày |
| ***03*:** Thành phố Ninh Bình – TP Tam Điệp | 03 xe | 10 chuyến/ngày |
| ***04*:** Thành phố Ninh Bình – Yên Mô – Lai Thành | 02 xe | 06 chuyến/ngày |
| ***05:*** Thành phố Ninh Bình – Rịa – Ngã 3 Cúc Phương | 09 xe | 18 chuyến/ngày |
| ***08:*** Thành phố Ninh Bình – Rịa – Phú Long (Nho Quan) | 06 xe | 18 chuyến/ngày |
| ***Tổng cộng*** | ***41 xe*** | ***112 chuyến/ngày*** |

*Nguồn: Phòng Vận tải*

Các xe sử dụng trên các tuyến đều là các xe đạt yêu cầu về tiêu chuẩn đối với xe buýt (bao gồm cả chỗ ngồi và chỗ đứng) tuy nhiên việc bố trí phương tiện không thống nhất, trên cùng một tuyến bao gồm các xe có sức chứa khác nhau.

Xe trên các tuyến 01, 02, 03, 04, 08 đều được sơn 2 màu vàng – đỏ thống nhất; xe trên tuyến 05 sơn màu xanh - trắng giúp hành khách có thể nhận diện và phân biệt dễ dàng.

***b. Hệ thống cơ sở hạ tầng phục vụ trên tuyến***

Trong phương án đề xuất mở và khai thác tuyến, các đơn vị vận tải đều nêu rõ về hệ thống cơ sở hạ tầng phục vụ tuyến bao gồm các điểm đầu cuối và điểm dừng đỗ:

*- Về điểm đầu cuối*

Các tuyến buýt nội tỉnh đều bắt đầu từ Thành phố Ninh Bình trong đó chỉ có tuyến đi Nho Quan (theo đường tỉnh 477) và 2 tuyến đi tới Lai Thành có điểm đầu đáp ứng yêu cầu là Bến xe khách Ninh Bình, các điểm còn lại đều tận dụng các khu vực diện tích rộng cho xe đỗ chờ xếp nốt như Nhà thi đấu thể thao của Tỉnh, khu vực Cảng Ninh Phúc…

Tuyến 02 và 04 có chung điểm đầu cuối tuy nhiên lộ trình khác nhau nên cự ly tuyến khác nhau.

*- Về điểm dừng đỗ*

Mặc dù phương án tổ chức khai thác nêu rõ các điểm dừng đỗ tuy nhiên việc bố trí trang thiết bị tại các điểm và việc dừng đỗ của các phương tiện còn nhiều hạn chế.

Trên thực tế, các tuyến xe buýt đang hoạt động của tỉnh Ninh Bình đều đã thực hiện đầy đủ việc cắm biển báo tại điểm dừng xe buýt. Tuy nhiên trên một số cung đường đang thi công, đơn vị thi công đã tạm “nhổ” biển để phục vụ công tác thi công và khi hoàn thiện công việc các đơn vị vận tải sẽ cắm lại biển. Tại hầu hết các điểm dừng đỗ chưa bố trí nhà chờ, trên địa bàn tỉnh có không đầy 6 nhà chờ do các doanh nghiệp tư nhân tự đầu tư để quảng cáo. Tình trạng này gây ra vấn đề nan giải đó là xe buýt tự tiện dừng đỗ để đón trả khách trên các tuyến đường.

Về mặt khoảng cách, các điểm dừng đỗ trên địa bàn tỉnh được bố trí tương đối hợp lý. Theo đó các điểm trong phạm vi thành phố Ninh Bình cách nhau từ 500 – 700 mét trong khi các điểm ở khu vực khác cách nhau 1000 mét – 2500 mét tùy theo sự phân bố các điểm thu hút.

***c. Thời gian hoạt động và khai thác, quản lý tuyến***

Các tuyến buýt được bố trí hoạt động đều đặn theo thời gian biểu và biểu đồ chạy xe đã được quy định.Thời gian hoạt động của các tuyến buýt bắt đầu từ 5h00 kết thúc trước 18h00. Các xe chủ yếu hoạt động vào thời gian cao điểm khi nhu cầu đi lại lớn trong ngày.

Các tuyến buýt hoạt động đều đặn đã đáp ứng được 1 phần nhu cầu đi lại của hành khách. Tuy nhiên mức độ đáp ứng còn hạn chế, chỉ dừng lại ở mức khoảng 3% – 5%.

Đang thực hiện kinh doanh buýt trên địa bàn tỉnh gồm 3 doanh nghiệp là: Công ty Cổ phần vận tải ô tô Ninh Bình; Công ty Cổ phần vận tải ô tô số 4 và Hợp tác xã vận tải Ô tô thành phố Ninh Bình. Đây là các doanh nghiệp có kinh nghiệm trong kinh doanh dịch vụ VTHK tuy nhiên việc quản lý hoạt động của phương tiện trên tuyến còn nhiều hạn chế. Công ty CPVT ôtô Ninh Bình áp dụng hình thức khoán quản, không thiết lập các chốt để kiểm soát hoạt động của phương tiện trên đường. Công ty CPVT ôtô số 4 áp dụng hình thức quản lý tập trung.

Phương tiện trên tuyến đều niêm yết giá vé rõ ràng. Do đặc thù là tuyến buýt nội tỉnh nên các tuyến đều áp dụng giá vé phân chặng. Đây là cách làm đúng đắn cho phép thu hút và đáp ứng nhu cầu của hành khách một cách tối đa.

Nhìn chung các tuyến đều thực hiện đúng theo biểu đồ và thời gian biểu chạy xe, số lượng trường hợp vi phạm nhỏ tuy nhiên việc quản lý các xe dừng đỗ đón trả khách còn nhiều bất cập, khi đi trên các đường tỉnh và một số tuyến quốc lộ, các xe khi gặp khách sẵn sàng dừng đón gây mất an toàn giao thông.

***3.3.4. Vận tải hành khách bằng xe taxi***

Theo số liệu thống kê, trên toàn tỉnh hiện nay có 650 xe taxi đăng ký hoạt động, cụ thể như sau:

***- Mác kiểu xe và trọng tải phương tiện:***

Trong số 650 xe taxi trên địa bàn tỉnh, Kia Morning là mác xe chiếm tỷ lớn nhất (348 xe tương đương 50.9%), tiếp theo là xe Chevrolet Spark (82 xe tương đương 12.6%) và xe Hyundai i10 cũng chiếm tỷ lệ đáng kể (78 xe tương đương 12.0%). Các mác xe khác chiếm tỷ lệ nhỏ hơn (dưới 10%) như Toyota Innova, Kia Carens cá biệt có những mác xe chỉ có duy nhất 01 xe như: xe Chery, Hafei.

Qua số liệu thống kê có thể thấy rằng, xe taxi ở Ninh Bình phần lớn là các mác xe taxi phổ thông có chất lượng trung bình. Mác xe chất lượng cao, thường được sử dụng tại các đô thị lớn, dành cho các hành khách đòi hỏi cao như Toyota (Vios, Innova), Kia Carens chiếm số lượng nhỏ (Khoảng 10%).

Trong cơ cấu phương tiện, phần lớn là các xe 04 chỗ loại nhỏ (Kia Morning, Getz…) – chiếm gần 90%, còn lại xe 04 chỗ lớn (Vios) hay 07 chỗ (Innova) chỉ chiếm tỷ lệ rất nhỏ.

Mặc dù vậy, bên cạnh số lượng phương tiện thống kê như trên, vẫn tồn tại 1 số xe taxi hoạt động trái phép – chưa đáp ứng được đầy đủ các yêu cầu theo quy định của Bộ GTVT.

***- Doanh nghiệp kinh doanh và giá cước***

Trên toàn tỉnh hiện có 11 doanh nghiệp đăng ký kinh doanh dịch vụ taxi.

Bên cạnh các doanh nghiệp có số lượng phương tiện lớn như Công ty TNHH MTV Mai Linh Ninh Bình: 193 xe, Công ty cổ phần Xuân Thành Group: 176 xe … thì vẫn có những doanh nghiệp có dàn phương tiện mỏng như Công ty TNHH MTV dịch vụ Hoàng Long: 4 xe, Công ty TNHH thương mại du lịch Nguyên Minh: 7 xe. Về công tác quản lý, một số đơn vị quản lý chặt chẽ hoạt động của phương tiện, chú trọng chất lượng dịch vụ vận tải như Công ty cổ phần Xuân Thành Group, Công ty TNHH Sơn Hương… Còn một số đơn vị quản lý chưa tốt như Công ty CPTM Tràng An Ninh Bình, Công ty TNHH MTV Mai Linh Ninh Bình... Một trong những yếu tố dẫn đến sự khó khăn trong công tác quản lý chất lượng dịch vụ hiện nay của các hãng trên là việc sử dụng xe thuê của các tổ chức, cá nhân. Hiện nay, Công ty TNHH MTV Mai Linh Ninh Bình có số xe thuê lớn nhất với 64 xe, tiếp theo là Công ty CPTM Tràng An với 40 xe.

Về mặt giá cước, nhìn chung các hãng thực hiện tương đối tốt việc đăng ký, kê khai với cơ quan quản lý Nhà nước cũng như thông tin đến cho hành khách sử dụng dịch vụ.

|  |  |
| --- | --- |
|  | |
| ***Hình 3.1. Phân loại taxi theo mác kiểu xe*** | |
|  |  |
| ***Hình 3.2. Phân loại Taxi theo sức chứa và thời gian sử dụng*** | |
|  | |
| ***Hình 3.3. Phân loại Taxi theo doanh nghiệp*** | |

***- Chất lượng phương tiện***

Nhìn chung, chất lượng xe taxi trên địa bàn tỉnh ở mức trung bình khi có gần 40% đã hoạt động trên 05 năm, cá biệt có những xe hoạt động trên 10 năm. Số xe hoạt động từ 3 năm trở xuống chỉ chiếm chưa đầy 25%.

***- Sở hữu phương tiện***

Bên cạnh các phương tiện thuộc sở hữu của chính đơn vị đăng ký kinh doanh (doanh nghiệp vận tải) thì vẫn còn một số trường hợp xe kinh doanh là xe đi thuê của các tổ chức, cá nhân. Theo số liệu thống kê, số xe thuộc sở hữu của chính các Công ty vận tải taxi trên địa bàn tỉnh chiếm đa số (504 xe tương đương với 77,8%).

*-* ***Địa bàn hoạt động***

Ninh Bình là địa phương có thế mạnh về phát triển du lịch do đó vận tải taxi cũng có sự phát triển tương đối rộng khắp. Mặc dù số liệu thống kê chỉ ra rằng hiện nay chỉ có 04 Huyện/ Thành phố có xe taxi đăng ký hoạt động (Tp Ninh Bình, TP Tam Điệp, H. Nho Quan, H. Kim Sơn) tuy nhiên các xe taxi có xu hướng phục vụ mở rộng sang các vùng lân cận, đặc biệt kết nối tới các điểm du lịch.

Theo số liệu từ các doanh nghiệp taxi, xe taxi trên địa bàn tỉnh tập trung lớn ở Thành phố Ninh Bình và các cùng lân cận (chiếm khoảng trên 60% tổng số xe trên địa bàn tỉnh).

*-* ***Điểm dừng đỗ của xe taxi***

Điểm đỗ tĩnh cho taxi tại khu vực đô thị gần đây đã được quan tâm chú trọng nhiều hơn, đặc biệt là tại khu vực thành phố Ninh Bình. Theo số liệu thống kê, trên địa bàn thành phố có khoảng 20 điểm đỗ dành cho xe taxi với diện tích khoảng trên 7000 m2.

Tại các khu du lịch, danh lam thắng cảnh trên địa bàn tỉnh, nhìn chung đều có bố trí diện tích dừng đỗ cho các phương tiện, trong đó có xe taxi.

*Chi tiết các điểm đỗ taxi hiện trạng được nêu ở phần phụ lục*

***- Tình trạng taxi hoạt động trái phép***

Trên địa bàn tỉnh hiện nay, bên cạnh những xe taxi hoạt động tuân thủ theo đúng quy định của Nhà nước thì hiện vẫn tồn tại một số xe taxi hoạt động trái phép – không đáp ứng các tiêu chuẩn mà Bộ GTVT đã ban hành – Đây là tình trạng chung của hầu hết các tỉnh/ thành phố (trực thuộc TW) trong cả nước.

Mặc dù số lượng xe này chiếm tỷ lệ nhỏ, hoạt động không thường xuyên tuy nhiên đó là nguy cơ tiềm ẩn những vấn đề phức tạp gồm:

- Gây ra thất thoát tiền thuế cho ngân sách nhà nước

- Tạo ra sự cạnh tranh không lành mạnh, gây khó khăn cho sự tồn tại và phát triển của các doanh nghiệp kinh doanh taxi chân chính trên địa bàn tỉnh

- Tiềm ẩn nguy cơ về xâm phạm tới quyền lợi của hành khách – đặc biệt là các khách du lịch, khách quốc tế đến với tỉnh Ninh Bình.

- Taxi hoạt động trái phép không được ngăn chặn, quản lý kịp thời là nguyên nhân cho sự đầu tư xe con cá nhân cũng như sự nở rộ của các doanh nghiệp vận tải không có đủ năng lực về phương tiện, quản lý dẫn đến những hậu quả nghiêm trọng về mất trật tự an toàn giao thông, ô nhiễm môi trường – đặc biệt là tại các đô thị lớn của tỉnh như thành phố Ninh Bình, thành phố Tam Điệp.

***- Quản lý nhà nước về hoạt động taxi:***

Hoạt động quản lý Nhà nước đối với vận tải taxi đã và đang được thực hiện nghiêm túc theo hướng ngày càng được chẩn chỉnh, bổ sung, kiểm soát chặt chẽ nhằm đảm bảo sự phát triển tốt, bền vững của loại hình này, tuy nhiên vẫn còn những tồn tại nhất định, trong đó nổi bật lên là: ***Thiếu*** quy hoạch phát triển của vận tải taxi về khu vực đỗ dừng cho xe taxi cũng như xác định quy mô đoàn phương tiện nên tiềm ẩn nguy cơ về sự phát triển “tràn lan” của xe taxi trên đường phố ở các đô thị (TP Ninh Bình, TP Tam Điệp…) dẫn đến ô nhiễm môi trường, mất trật tự, an toàn giao thông.

Bên cạnh đó, theo quy định hiện hành, thời gian sử dụng xe taxi tại các đô thị đặc biệt (Thành phố Hà Nội) ngắn hơn so với thời gian sử dụng của xe taxi ở các tỉnh, do đó dẫn đến tình trạng các xe taxi cũ ở Thành phố Hà Nội sẽ chuyển địa điểm về đăng ký hoạt động tại Ninh Bình. Kết quả là chất lượng dịch vụ taxi trên địa bàn tỉnh giảm sút và gây khó khăn cho các doanh nghiệp có uy tín, thương hiệu đang nỗ lực hoạt động và khẳng định thương hiệu với chất lượng dịch vụ cao. Để hạn chế tình trạng này, cần thiết phải có công cụ quản lý hiệu quả về quy mô đoàn phương tiện nhằm đảm bảo lợi ích của hành khách cũng như doanh nghiệp. Công cụ này không gì khác là quy hoạch về số lượng phương tiện và doanh nghiệp vận tải taxi.

***Kết luận:*** *Vận tải taxi trên địa bàn tỉ nh đã và đang có sự phát triển không ngừng tuy nhiên cần thiết phải có sự quy hoạch, định hướng và quản lý chặt chẽ nhằm đảm bảo sự phát triển lành mạnh của chính hoạt động vận tải taxi cũng như các loại hình vận tải khác.*

***3.3.5. Trật tự an toàn giao thông đường bộ***

Nhìn chung, hoạt động vận tải hành khách bằng ô tô trên địa bàn   
tỉnh diễn ra tương đối quy củ và được quản lý chặt chẽ tuy nhiên vẫn tồn tại một số vấn đề về trật tự an toàn giao thông liên quan tới vận tải taxi và vận tải tuyến cố định như sau:

- Các xe tuyến cố định (nội tỉnh và liên tỉnh) vẫn dừng đón trả khách tương đối tùy tiện tại các tuyến đường giao thông (đặc biệt là quốc lộ và đường tỉnh). Đây là hành động phù hợp với nhu cầu thực tế (nâng cao sự thuận tiện cho hành khách và mở rộng cơ hội tìm kiếm lợi nhuận cho doanh nghiệp) tuy nhiên không phù hợp với quy phạm pháp luật và đặc biệt gây nên tình trạng nhốn nháo, mất an toàn giao thông.

- Với mật độ xe taxi tương đối dày tập trung ở khu vực đô thị (Đặc biệt là thành phố Ninh Bình) thì tình trạng ùn ứ thi thoảng xảy ra do sự dừng đỗ không đúng quy định của xe taxi; đặc biệt trong một số trường hợp có tình trạng phóng nhanh tranh giành khách gây nguy hiểm cho người tham gia giao thông, hành khách và chính các xe taxi.

Để giải quyết nhu cầu thực tế, tăng cường trật tự an toàn giao thông vận tải trên địa bàn tỉnh, cần thiết phải có quy hoạch, định hướng về phát triển vận tải taxi cũng như các điểm dừng cho xe tuyến cố định.

**PHẦN IV**

**QUY HOẠCH PHÁT TRIỂN VẬN TẢI HÀNH KHÁCH**

**BẰNG XE TAXI VÀ MẠNG LƯỚI TUYẾN VẬN TẢI**

**HÀNH KHÁCH CỐ ĐỊNH NỘI TỈNH TRÊN ĐỊA BÀN TỈNH**

**ĐẾN NĂM 2025 VÀ ĐỊNH HƯỚNG ĐẾN NĂM 2030**

**4.1. Những căn cứ xây dựng phương án quy hoạch**

***4.1.1. Định hướng phát triển Kinh tế - Xã hội và Giao thông Vận tải***

***a, Mục tiêu phát triển***

*\* Mục tiêu tổng quát*

Phát triển kinh tế - xã hội nhanh, bền vững trên cơ sở chuyển đổi cơ cấu kinh tế hợp lý, thực hiện công nghiệp hóa, hiện đại hóa ngành, nghề có lợi thế và công nghiệp hóa nông nghiệp nông thôn. Phát huy tối đa mọi tiềm năng, lợi thế của tỉnh để sản xuất, kinh doanh vượt các chỉ tiêu chủ yếu của vùng Đồng bằng sông Hồng, nhanh chóng đưa Ninh Bình trở thành tỉnh khá của khu vực.

Tiến tới mức khá về trình độ phát triển, đặc biệt là cơ cấu kinh tế và kết cấu hạ tầng, nguồn nhân lực giữa Ninh Bình và vùng Đồng bằng sông Hồng. Chủ động hội nhập quốc tế mạnh mẽ, tập trung huy động, thu hút đầu tư vào phát triển công nghiệp, du lịch. Giải quyết tốt những vấn đề xã hội, ưu tiên thực hiện chuyển đổi lao động từ khu nông nghiệp sang khu vực phi nông nghiệp, giải quyết việc làm ở đô thị.

Sản xuất và nâng cao sức cạnh tranh của các loại hàng hóa chủ lực, hướng mạnh đến mục tiêu xuất khẩu, cải thiện đáng kể độ mở của nền kinh tế. Đồng thời kết hợp phát triển kinh tế củng cố quốc phòng, an ninh và trật tự xã hội, bảo đảm tự do tôn giáo đúng pháp luật. Thực hiện tốt hơn nữa công tác bảo vệ môi trường sinh thái, vệ sinh an toàn thực phẩm để làm cơ sở phát triển kinh tế - xã hội nhanh, bền vững.

*\* Một số mục tiêu cụ thể*

*- Mục tiêu kinh tế:*

Nhanh chóng giảm mức chênh lệch, tiến tới vượt mức bình quân GDP/người giữa tỉnh Ninh Bình với vùng đồng bằng sông Hồng. Đến 2020 phấp đấu GDP/người đạt mức 77 triệu đồng, với mức tăng trưởng bình quân là 7,3% /năm trở lên.

Tổng vốn đầu tư toàn xã hội bình quân đạt 22.000 tỷ đồng/năm

Giá trị sản xuất trên 1 ha đất canh tác đến năm 2020 đạt 130 triệu đồng

Thu ngân sách đến năm 2020 đạt 6000 tỷ đồng

Kim ngạch xuất khẩu giai đoạn 2015 đến năm 2020 đạt 1.500 triệu USD.

Doanh thu du lịch giai đoạn 2015-2020 theo giá hiện hành đạt 3.000 tỷ đồng.

*- Mục tiêu xã hội:*

Đến năm 2020 tỷ lệ trường học đạt chuẩn quốc gia: Mầm non 95%; tiểu học (đạt chuẩn mức độ 2) 70%; trung học cơ sở 90%; trung học phổ thông 56%. Tỷ lệ phòng học kiên cố 88%.

Phấn đấu bình quân đạt 11 bác sỹ/1 vạn dân, 28 giường bệnh/1 vạn dân vào năm 2020.

Giảm tỷ lệ thất nghiệp đô thị xuống dưới 2,04%, tỷ lệ hộ nghèo trên địa bàn tỉnh mỗi năm giảm từ 1,5% đến 2%; tỷ lệ lao động qua đào tạo đạt trên 70%. Mỗi năm giải quyết việc làm cho 18.000 lao động, xuất khẩu lao động 1000 người.

Phấn đấu đến năm 2020 có 75 xã và 2 huyện được công nhận đạt chuẩn nông thôn mới.

Tỷ lệ hộ dân được dùng nước hợp vệ sinh, nước sạch đến năm 2020 đạt 95% trở lên; 100% xã, phường, thị trấn thực hiện tốt việc thu gom, xử lý rác thải.

Tỷ lệ tổ chức cơ sở đảng đạt trong sạch, vững mạnh đến năm 2020 đạt 70% trở lên. Số đảng viên kết nạp bình quân hành năm đạt 2000 đảng viên trở lên.

*- Mục tiêu quốc phòng, an ninh*

Đảm bảo giữ vững quốc phòng, an ninh và trật tự xã hội trên cơ sở thực hiện tốt công tác tuyên truyền, giáo dục và rèn luyện... đối với các tầng lớp nhân dân; xây dựng thế trận quốc phòng toàn dân gắn với thế trận an ninh nhân dân; kết hợp chặt chẽ giữa củng cố quốc phòng, an ninh và giữ gìn trật tự xã hội với việc xây dựng chính quyền vững mạnh trên cơ sở đẩy mạnh phát triển kinh tế - xã hội nhanh, bền vững.

*- Mục tiêu bảo vệ môi trường sinh thái*

Nâng độ che phủ của rừng đạt trên 22% vào năm 2020 nhằm bảo vệ tốt môi trường sinh thái, bảo vệ đa dạng sinh học, bảo vệ đất đai, điều hòa nguồn nước... góp phần tích cực vào tăng trưởng kinh tế và phát triển bền vững.

***b, Phương hướng phát triển các ngành, lĩnh vực chủ yếu***

*- Quan điểm chung về phương hướng phát triển các ngành, lĩnh vực chủ yếu*

Chuyển nhanh, mạnh lao động nông nghiệp sang công nghiệp, xây dựng và dịch vụ.

Phát triển nông nghiệp hàng hóa chất lượng cao là điều kiện tốt để Ninh Bình tiếp tục tăng trưởng sản xuất các ngành, đặc biệt là công nghiệp và du lịch.

Phát triển ngành, lĩnh vực theo trọng tâm, trọng điểm, đảm bảo hiệu quả; theo tiêu chuẩn quốc gia, quốc tế:

*- Phát triển nông, lâm nghiệp, thuỷ sản*

Đẩy mạnh thực hiện tái cơ cấu nông nghiệp; ban hành chính sách thu hút doanh nghiệp đầu tư vào nông nghiệp, nông thôn; xây dựng và thực hiện các mô hình sản xuất theo hướng liên kết chặt chẽ giữa kinh tế hộ gia đình, doanh nghiệp, các nhà khoa học với thị trường tiêu thụ; đưa sản xuất nông nghiệp lên sản xuất hàng hóa quy mô hợp lý, giá trị tăng cao...

*- Phát triển Công nghiệp - Xây dựng*

*Mục tiêu chung*: tốc độ tăng trưởng GDP bình quân/năm của công nghiệp - xây dựng khoảng 14%/năm cho giai đoạn 2016 – 2020, ngành xây dựng tăng 6,5%/năm; nâng tỷ trọng khu vực công nghiệp – xây dựng trong tổng GRDP hiện hành lên 49% và năm 2020.

Đẩy mạnh chuyển dịch cơ cấu sản xuất sản xuất công nghiệp theo hướng tăng tỷ trọng sản phẩm công nghệ cao, công nghệ sạch; thu hút, lựa chọn nhà đầu tư có năng lực, lĩnh vực đầu tư có giá trị lớn; ưu tiên thu hút các nguồn vốn đầu tư cơ sở hạ tầng khu, cụm công nghiệp...

Phát triển ngành công nghiệp sản xuất vật liệu xây dựng theo quy hoạch, đảm bảo hài hòa giữa khai thác, sản xuất và tiêu thuản phẩm gắn liền với bảo vệ cảnh quan, môi trường.

*- Phát triển dịch vụ*

Phấn đấu đến năm 2020: tổng giá trị gia tăng của các ngành dịch vụ đạt trên 18,8 nghìn tỷ đồng, tăng 26,6% so với năm 2015 và đóng góp 40% trong tổng GDRP các ngành kinh tế của tỉnh.; doanh thu du lịch đạt 3000 tỷ đồng. Phát huy thế mạnh tài nguyên du lịch, để tập trung thu hút đầu tư đa dạng hóa các sản phẩm du lịch, nâng cao chất lượng... để dịch vụ trở thành ngành kinh tế chủ lực vào cuối kỳ quy hoạch trên cơ sở khai thác tốt tiềm năng, lợi thế cạnh tranh, tạo ra động lực phát triển mới để có được tăng trưởng cao và chất lượng tốt.

*Phương hướng phát triển loại hình và sản phẩm du lịch:* Phát triển đa dạng các sản phẩm du lịch với các loại hình: thăm quan danh thắng và các di tích lịch sử, văn hoá, tâm linh; du lịch sinh thái, nghỉ dưỡng, thể thao, mạo hiểm; vui chơi giải trí, hội thảo, hội nghị, mua sắm, nghỉ cuối tuần… phù hợp với từng khu, điểm du lịch trên địa bàn tỉnh.

Không gian du lịch được tổ chức dựa trên:

\* Quy hoạch 7 khu du lịch chính và 9 tuyến du lịch nội tỉnh gồm:

+ Khu Tam Cốc – Bích Động – Sinh thái Tràng An - Cố đô Hoa Lư;

+ Khu trung tâm thành phố Ninh Bình;

+ Khu Vườn quốc gia Cúc Phương - Kỳ Phú - Hồ Đồng Chương;

+ Khu du lịch suối nước nóng Kênh Gà - động Vân Trình – Khu bảo tồn thiên nhiên đất ngập nước Vân Long – Chùa Địch Lộng - động Hoa Lư;

+ Khu thị xã Tam Điệp – Phòng tuyến Tam Điệp - Biện Sơn;

+ Khu hồ Yên Thắng – Yên Đồng - Động Mã Tiên;

+ Khu Nhà thờ đá Phát Diệm và vùng biển Kim Sơn.

\* 9 tuyến du lịch nội tỉnh, gồm:

+ Thành phố Ninh Bình – Tràng An - Cố đô Hoa Lư – Chùa Bái Đính;

+ Thành phố Ninh Bình - Cố đô Hoa Lư – Chùa Bái Đính;

+ Thành phố Ninh Bình – Tam Cốc – Bích Động – Linh Cốc - Hải Nham;

+ Thành phố Ninh Bình - Địch Lộng – Vân Long - Động Hoa Lư – Kênh Gà;

+ Thành phố Ninh Bình – Cúc Phương - Kỳ Phú - hồ Đồng Chương – căn cứ cách mạng Quỳnh Lưu - thị xã Tam Điệp;

+ Tham Cốc – Bích động – Nhà thờ đá Phát Diệm – vùng biển Kim Sơn – các Làng nghệ;

+ Núi chùa Non Nước – Núi chùa Bái Đính – Kênh Gà – Vân Trình;

+ Thành phố Ninh Bình - thị xã Tam Điệp – Phòng tuyến Tam Điệp Điện Sơn;

+ Thành phố Ninh Bình - hồ Yên Thắng - hồ Yên Đồng - Động Mã Tiên.

\* 10 tuyến du lịch liên tỉnh và quốc tế, gồm:

+ Ninh Bình – Hà nội (nối tour du lịch Hoa Lư – Thăng Long – Hà Nội);

+ Ninh Bình – Hải Phòng - Quảng Ninh – Trung Quốc (tuyến đường QL 10);

+ Ninh Bình – Hà Nội - Lạng Sơn – Trung Quốc;

+ Ninh Bình – Lào Cai – Sa Pa – Trung Quốc;

+ Ninh Bình - Điện Biên – Trung Quốc;

+ Ninh Bình – Nam Định – Thái Bình - Hải Phòng - Quảng Ninh;

+ Ninh Bình Tuyên Quang – Hà Giang;

+ Ninh Bình – Hà Tây – Hoà Bình (du lịch bằng đường sông và đường bộ);

+ Ninh Bình – Thanh Hoá – Nghệ An;

+ Ninh Bình – Quảng Bình – Huế – Đà Nẵng.

***c, Phương hướng phát triển văn hoá - xã hội***

Phát triển dân số với tỷ lệ tăng trung bình 0,8%/năm, đưa dân số toàn tỉnh đạt khoảng 982,7 nghìn người vào năm 2020; tiếp tục cải thiện chất lượng dân số, đảm bảo nâng cao chất lượng của các tiêu chí cơ bản về dân số. Đến năm 2020, tỷ lệ dân số trong độ tuổi lao động chiếm trên 63,3%; tạo đột phá về chất lượng nhân lực, tăng tỷ lệ lao động qua đào tạo đạt 70%, lao động trình độ cao chiếm 10%. Chuyển dịch cơ cấu lao động theo hướng tiến bộ, phấn đấu chuyển đổi khoảng 1/3 lao động từ nông nghiệp sang công nghiệp, dịch vụ và nâng tỷ lệ lao động trong khu vực công, nông nghiệp, dịch vụ đạt 70%.

***d, Phương hướng phát triển không gian đô thị***

*Phương hướng chung phát triển các đô thị trên địa bàn tỉnh được phân vùng:*

*- Vùng 1 (Vùng đô thị trung tâm):* Bao gồm đô thị Ninh Bình và đô thị Tam Điệp. Vùng này được phân làm 2 tiểu vùng:

+ Tiểu vùng 1: Vùng kinh tế trọng điểm Ninh Bình: Đô thị Ninh Bình – là vùng phát triển nhất tỉnh với tốc độ đô thị hóa nhanh chóng.

Định hướng Ninh Bình là đô thị loại I trực thuộc tỉnh vào năm 2030. Dự kiến giai đoạn 2015-2020 sẽ điều chỉnh mở rộng phạm vi, ranh giới như sau: Lấy thành phố Ninh Bình làm trung tâm và sáp nhập toàn bộ diện tích huyện Hoa Lư, một phần đất của Thành phố Tam Điệp, huyện Yên Mô, huyện Yên Khánh, huyện Gia Viễn, huyện Nho Quan.

+ Tiểu vùng 2: Đô thị Tam Điệp – là trung tâm công nghiệp, thương mại, dịch vụ của vùng. Hiện tại là đô thị loại III, định hướng đến 2020 là đô thị loại II.

***Bảng 4.1. Lộ trình phát triển mạng lưới đô thị trên địa bàn Tỉnh***

|  |  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- | --- |
| **TT** | **Đô thị** | **Đến 2020** | **2021 – 2025** | **2026 – 2030** |
| 1 | Đô thị Ninh Bình | Đô thị loại I | Đô thị loại I | Đô thị loại I |
| 2 | Đô thị Tam Điệp | Đô thị loại II | Đô thị loại II | Đô thị loại II |
| 3 | Đô thị Nho Quan | Đô thị loại IV  *(TX trực thuộc tỉnh)* | Đô thị loại IV | Đô thị loại III |
| 4 | Đô thị Phát Diệm | Đô thị loại IV  *(TX trực thuộc tỉnh)* | Đô thị loại IV | Đô thị loại IV |
| 5 | Đô thị Rịa | Đô thị loại V | Đô thị loại V | Đô thị loại V |
| 6 | Đô thị Bình Minh | Đô thị loại V | Đô thị loại V | Đô thị loại V |
| 7 | Đô thị Yên Ninh | Đô thị loại V | Đô thị loại V | Đô thị loại V |
| 8 | Đô thị Me | Đô thị loại V | Đô thị loại V | Đô thị loại V |
| 9 | Đô thị Cồn Nổi | - | - | Đô thị loại V |
| 10 | Đô thị Khánh Thành | Đô thị loại V | Đô thị loại V | Đô thị loại V |
| 11 | Đô thị Khánh Thiện | Đô thị loại V | Đô thị loại V | Đô thị loại V |
| 12 | Đô thị Ngã ba Anh Trỗi | Đô thị loại V | Đô thị loại V | Đô thị loại V |
| 13 | Đô thị Gia Lâm | Đô thị loại V | Đô thị loại V | Đô thị loại V |
| 14 | Đô thị Vân Long | Đô thị loại V | Đô thị loại V | Đô thị loại V |
| 15 | Đô thị Bút | Đô thị loại V | Đô thị loại V | Đô thị loại V |
| 16 | Đô thị Lồng | Đô thị loại V | Đô thị loại V | Đô thị loại V |
| 17 | Đô thị Kim Đông | Đô thị loại V | Đô thị loại V | Đô thị loại V |

*Nguồn: Quyết định số 796/QĐ-UBND của UBND tỉnh Ninh Bình ngày 12/10/2012*

*- Vùng 2 (Vùng đô thị thứ hai):* Gồm 2 tiểu vùng

+ Tiểu vùng 1: Gồm đô thị Nho Quan, đô thị Rịa, đô thị Ngã ba Anh Trỗi, đô thị Gia Lâm và các đô thị ven quốc lộ 12B.

+ Tiểu vùng 2: Gồm đô thị Yên Ninh, Phát Diệm, Khánh Thiện, Khánh Thành.

*- Vùng 3 (Vùng đô thị thứ ba):* Gồm 2 tiểu vùng

+ Tiểu vùng 1: Vùng phát triển phía Bắc gồm đô thị Gián Khẩu, Vân Long, Me, Gia Lâm.

+ Tiểu vùng 2: Vùng phát triển gồm đô thị Yên Thịnh, Lồng, Bút, Bình Minh và Kim Đông, Cồn Nổi.

*Phát triển đô thị Ninh Bình:*

Theo quy hoạch chung đô thị Ninh Bình đến năm 2030 và tầm nhìn đến năm 2050, Đô thị Ninh Bình sẽ được mở rộng phạm vi đô thị hóa để trở thành đô thị loại 1 và thực hiện xây dựng hệ thống mạng lưới đô thị theo mô hình đa tâm.

Về mặt phạm vi hành chính gồm: Thành phố Ninh Bình hiện tại, Huyện Hoa Lư hiện tại, xã Gia Sinh huyện Gia Viễn, một phần xã Yên Sơn và phường Tân Bình thành phố Tam Điệp, xã Khánh Hòa và xã Khánh Phú huyện Yên Khánh, xã Mai Sơn huyện Yên Mô, xã Sơn Lai và một phần xã Sơn Hà Huyện Nho Quan.

Về mặt tổ chức đô thị, đô thị Ninh Bình sẽ bao gồm:

- Khu vực nội thành: Khu vực đô thị hiện hữu mở rộng (Khu đô thị hiện hữu, khu đô thị mở rộng và phía Nam, khu đô thị mở rộng về phía Bắc), Khu vực Bái Đính (Khu đô thị Bái Đính)

- Khu vực phát triển nông thôn: Khu vực Bái Đính (khu nông thôn Bái Đính), Quần thể danh thắng Tràng An (Khu cố đô Hoa Lư, Khu du lịch Tràng An – Tam Cốc –Bích Động, Khu rừng nguyên sinh Hoa Lư), Khu vực nông thôn (Khu trung tâm Ninh Hải – Ninh Thắng, Khu trung tâm Ninh Vân, Khu trung tâm Mai Sơn, Khu nông thôn).

Tổng diện tích: 21052.3 ha trong đó khu vực đô thị Trung tâm: 6782.6 ha chiếm 32,2%, khu vực Bái Đính: 2945.7 ha chiếm 14%, khu vực quần thể danh thắng Tràng An: 6064 ha chiếm 28.8% và khu vực nông thôn: 5259.9 ha chiếm 25%.

***Bảng 4.2. Một số chỉ tiêu quy hoạch đô thị Ninh Bình về dân số***

|  |  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- | --- |
| **TT** | **Chỉ tiêu** | **Đơn vị** | **2020** | **2030** |
| 1 | Tốc độ gia tăng tự nhiên | % | 0.8 | 0.8 |
| 2 | Tốc độ gia tăng cơ học | % | 2 | 2 |
| 3 | Tốc độ gia tăng dân số | % | 2.8 | 2.8 |
| 4 | Dân số | Người | 285 000 | 400 000 |
| 5 | Dân số đô thị | Người | 159 000 | 240 000 |
| 6 | Tỷ lệ đô thị hóa | % | 68.4 | 80% |

*Nguồn: Đồ án quy hoạch chung đô thị Ninh Bình đến năm 2030 và tầm nhìn đến năm 2050*

***e, Định hướng phát triển giao thông vận tải***

*- Về Vận tải*

Quy hoạch quy mô đoàn phương tiện vận chuyển hàng hóa gồm đoàn xe (tải nặng, tải nhẹ, tải trung và tải năng trên 3 trục) và quy mô đoàn phương tiện vận chuyển hành khách theo sức chứa và quy mô đoàn phương tiện đường thủy nội địa.

Quy hoạch chi tiết vận tải bằng xe bus, đến năm 2030 toàn tỉnh có: 18 tuyến(nội tỉnh và kế cận) hoạt động (Trong đó đến 2020 có 11 tuyến hoạt động).

Quy hoạch vận tải taxi và vận tải tuyến cố định hiện chưa được xây dựng chi tiết.

*- Về Giao thông*

Đường bộ: Phát triển hệ thống đường cao tốc (Ninh Bình – Thanh Hóa, Ninh Bình – Hải Phòng – Quảng Ninh), hệ thống các tuyến quốc lộ hiện hữu và các tuyến quốc lộ xây dựng mới, được nâng cấp như tuyến đường bộ ven biển, đường Bái Đính – Chùa Hương – Quan Sơn – Mỹ Đình, quốc lộ 12B kéo dài. Bên cạnh đó tiếp tục quy hoạch phát triển hệ thống đường tỉnh hiện hữu cũng như nâng cấp, kéo dài một số tuyến.

Từng bước xây dựng các cầu mới thay thế các cầu cũ (tải trọng thấp, hư hỏng xuống cấp), đò ngang, cầu phao trên các tuyến quốc lộ và đường tỉnh bắc qua các con sông lớn.

Xây dựng và nâng cấp hệ thống bến một cách đồng bộ tại các huyện, thị và thành phố Ninh Bình. Theo quy hoạch, mỗi đơn vị này có tối thiểu 02 bến xe.

Quy hoạch vị trí bãi đỗ xe tĩnh trên địa bàn tỉnh, trong đó, xem xét di dời bến xe Ninh Bình hiện tại tại phường Thanh Bình và điều chỉnh quy hoạch bãi đỗ xe tại khu vực này cũng như các bãi đỗ xe tại khu vực nằm cạnh sông Vân và trụ sở của Sở GTVT sau khi trụ sở của cơ quan được chuyển tới khu vực liên cơ quan của tỉnh.

Quy hoạch phát triển hệ thống cảng đường thủy nội địa bắc qua sông Đáy, sông Hoàng Long, sông Vạc... Ngoài ra xem xét đầu tư phát triển cảng cạn ICD tại khu vực Ninh Phúc.

Định hướng phát triển tuyến đường sắt Thống Nhất hiện hữu và đường sắt cao tốc Bắc – Nam.

Nghiên cứu đề xuất lựa chọn vị trí xây dựng sân bay taxi tại khu vực huyện Nho Quan.

Ngoài ra, công nghiệp GTVT, trung tâm đăng kiểm và cơ sở đào tại sát hạch lái xe với những tiêu chuẩn, điều kiện cụ thể cũng được đề cập trong quy hoạch GTVT trên địa bàn tỉnh.

***4.1.2. Quan điểm và mục tiêu quy hoạch***

- Phát triển hệ thống giao thông vận tải một cách đồng bộ, thống nhất, từng bước hiện đại và bền vững, liên kết hợp lý giữa hệ thống giao thông đối nội và đối ngoại, kết hợp hoàn chỉnh giữa các tuyến giao thông nội bộ, giữa các vùng lãnh thổ tạo điều kiện thuận lợi cho người dân, đáp ứng được yêu cầu công nghiệp hóa, hiện đại hóa.

- Giao thông đô thị: phát triển theo hướng hiện đại, đảm bảo quĩ đất dành cho giao thông đô thị đạt 20-25%. Dành quỹ đất hợp lý để xây dựng bãi đỗ xe (giao thông tĩnh) trên mỗi khu phố.

- Phát triển các tuyến vận tải hành khách nội tỉnh, các tuyến liên tỉnh có cự ly ngắn sử dụng các loại xe khách chất lượng cao.

- Phát triển mạnh loại hình vận tải taxi trên địa bàn tỉnh đặc biệt tại thành phố Ninh Bình.

- Nghiên cứu phát triển xe Taxi thân thiện môi trường trong giai đoạn sau 2020 phục vụ tốt hơn nhu cầu đi lại ngày một gia tăng và bảo vệ môi trường sinh thái.

***4.1.3. Các phương pháp dự báo nhu cầu vận tải hành khách***

Hiện nay trên thế giới có rất nhiều phương pháp (khoảng hơn 50 phương pháp) nghiên cứu nhu cầu giao thông được chia làm 2 nhóm chính:

*- Phương pháp dự báo nhu cầu trực tiếp*: Dựa trên cơ sở điều tra trực tiếp các điểm đi (Oi), điểm đến (Dj) giữa các vùng vận tải sau đó tập hợp lại để xác định tổng nhu cầu vận chuyển của khu vực.

*- Phương pháp dự báo nhu cầu gián tiếp*: Dựa trên các số liệu thống kê về nhu cầu vận chuyển và các nhân tố ảnh hưởng đến nhu cầu vận chuyển trong quá khứ, xây dựng mô hình toán xác định mối quan hệ phụ thuộc của nhu cầu với các nhân tố ảnh hưởng để từ đó dự báo nhu cầu vận chuyển của khu vực trong tương lai.

*Một số phương pháp phổ biến bao gồm:*

***a, Phương pháp hệ số tăng trưởng***

Nhu cầu đi lại phát sinh và thu hút tương lai được tính toán dựa trên nhu cầu hiện tại có xem xét tới mức độ tăng trưởng nhất định. Phương pháp này dựa trên giả thuyết là trong khoảng thời gian dự báo không có sự thay đổi đáng kể về dân sô, tình hình phát triển kinh tế – xã hội. Hệ số tăng trưởng trong tương lai được tính xấp xỉ với hệ số tăng trưởng hiện tại. Hệ số tăng trưởng hiện tại cũng có thể được xác định theo ý kiến chuyên gia (phương pháp Delphi):

Qn = Q0  \* (1 + t)n

*Trong đó:* Qn : Nhu cầu đi lại phát sinh và thu hút năm dự báo

Q0: Nhu cầu đi lại phát sinh và thu hút năm hiện tại

t : Tốc độ tăng trưởng nhu cầu.

Tốc độ tăng trưởng của nhu cầu có thể là hàm số phụ thuộc của các biến số như: Dân số. GDP, GDP bình quân đầu người…

***b, Phương pháp hệ số đi lại***

- Phương pháp này được tính toán dựa trên dân số và hệ số đi lại, có dạng tổng quát như sau:

Q = P \* K

*Trong đó:*

P : Dân số năm dự báo của vùng

K : Hệ số đi lại của năm dự báo

- Một phương pháp đơn giản tính theo hệ số đi lại được phát triển dưới dạng:

Q = P \* k0 \* ρ

*Trong đó:*

k­0 : Hệ số đi lại năm hiện tại

ρ : Hệ số đàn hồi năm dự báo (bằng mức tăng trưởng nhu cầu đi lại).

- Phương pháp hệ số đi lại theo nhóm dân cư



*Trong đó:* ki : Hệ số đi lại của nhóm dân cư

Pi : Tỷ lệ nhóm dân cư I trong tổng số

Yi : Hệ số ảnh hưởng đến nhu cầu đi lại

- Phương pháp hệ số đi lại kết hợp với nhân tố ảnh hưởng

Q = P \* r \* be

*Trong đó:* r : Hệ số tăng trưởng GDP

be : Tỷ lệ giữa tăng nhu cầu đi lại và tăng GDP

***c, Mô hình phân tích hồi quy***

Phân tích hồi quy đa biến coi chuyến đi phát sinh là một hàm bao gồm một hoặc nhiều biến độc lập. Cách tiếp cận theo phương pháp toán học và tất cả các biến được xem xét là biến tự do với phân phối thông thường

Phân tích hồi quy đa biến thường đơn giản, dễ hiểu, dữ liệu phản ánh số lượng chuyến đi phát sinh và thu hút thực tế gắn liều với những dữ liệu có tác động đến việc tạo ra hay thu hút chuyến đi.

Dạng tổng quát của phương trình hồi quy như sau:

Y = b0 + b1x1i + b2x2i + b3x3i + ... + bkxki + ei

*Trong đó:*

bi : Hệ số tự do của các yếu tố

x1 : Số xe cá nhân của mỗi hộ gia đình (chiếc)

x2 : Thu nhập của mỗi gia đình (đồng/ tháng)

x3 : Số người trong mỗi hộ gia đình (người)

…

ei : Số hạng điều chỉnh các biến

***d, Phương pháp hệ số đàn hồi***

Nhu cầu đi lại phát sinh và thu hút trong tương lai được xác định theo công thức sau:



*Trong đó*

C : Hằng số thực nghiệm

Xi : Nhân tố ảnh hưởng tới nhu cầu

Ei : Hệ số đàn hồi

Hệ số đàn hồi được tính theo công thức sau:



hay 

*Trong đó:*

Qt, Qt-1 – Nhu cầu đi lại tại thời điểm t và t-1 (lượt)  - Giá trị nhân tố ảnh hưởng i tới thời điểm t và t-1

***e, Phương pháp sử dụng “mô hình 04 bước”***

Đây là mô hình dự báo được dùng phổ biến nhất hiện nay. Các nghiên cứu về nhu cầu vận tải của Hà Nội và TP. Hồ Chí Minh và một số tỉnh trong cả nước do JICA, HAIDEP, TEDI … tiến hành đều sử dụng mô hình này.

Phương án sẽ sử dụng phương pháp này để tiến dự báo nhu cầu vận tải hành khách bằng xe taxi trên địa bàn tỉnh Ninh Bình.

## *4.1.4. Dự báo nhu cầu vận tải hành khách trên địa bàn Tỉnh*

Để thực hiện dự báo nhu cầu vận tải trên địa bàn tỉnh, phương án đề xuất sử dụng phương pháp tổng hợp*: “Mô hình 04 bước”*

### *a. Quy trình thực hiện dự báo bằng mô hình 04 bước*

Đây là mô hình dự báo được sử dụng phổ biến trong các đề tào, đề án, dự án do các nhà tư vấn có uy tín như Jica, Haidep sử dụng ở Việt Nam. Mô hình gồm 04 bước, cụ thể như sau:

Kịch bản phát triển

Kinh tế - Xã hội

tương lai

***Bước 1:***

*Phát sinh và thu hút chuyến đi*

Số chuyến đi thu hút và phát sinh theo khu vực

Khoảng cách giữa các khu vực

***Bước 2:***

*Phân bổ chuyến đi*

Ma trận O – D

(Điểm đầu – Điểm cuối)

Hiện trạng, quy hoạch phát triển GTVT & các phương thức

***Bước 3:***

*Phân chia nhu cầu theo phương thức*

Nhu cầu vận tải phân chia theo phương

thức của vùng

Hệ số đánh giá theo kinh nghiệm phát triển Giao thông Vận tải

***Bước 4:***

*Kiểm tra tính phù hợp của kết quả*

Kết quả dự báo cuối cùng ***hoặc*** thực hiện lại quy trình từ bước 1

**Hình 4.1.2Quy trình thực hiện mô hình dự báo 04 bước**

\* **Bước 1:** *Xác định nhu cầu phát sinh/thu hút chuyến đi cho mỗi một vùng giao thông*

Mô hình Phát sinh và Thu hút chuyến đi được phát triển có các dạng tuyến phức tạp được trình bày theo các phương trình sau:.

*Gi = a\*POP + b\* WRK + c\*SCL + d\*TOU + M*

*Ai = x\*POP + y\* WRK + z\*SCL + w\*TOU + N*

*Trong đó*

Gi : Nhu cầu phát sinh

Ai : Nhu cầu thu hút

POP : Dân số trong vùng

WRK : Số công nhân tại tại vùng

SCL : Số học sinh, sinh viên tại các trường trong vùng

TOU : Số lượng khách du lịch

a,b,c, d, x,y,z, w : Tham số

M & N : Hằng số (theo tính chất vùng: du lịch, sản xuất…)

**\* Bước 2:** *Phân bổ vận tải giữa các vùng với nhau*

Nhu cầu vùng gồm 2 nhu cầu là: Nhu cầu đi lại nội vùng và nhu cầu đi lại liên vùng.

*- Nhu cầu đi lại nội vùng được xác định dựa vào công thức*:

*Trong đó* Gi : Nhu cầu phát sinh

Tii : Số chuyến đi nội vùng trong vùng i

Iii : Tỷ lệ chuyến đi nội vùng trong vùng i

- *Nhu cầu đi lại liên vùng được xác định dựa vào công thức*

*Trong đó*

Tij : Số chuyến đi liên vùng giữa vùng i và j

dij : Khoảng cách liên vùng giữa vùng i và j

α, ß, γ, k : Tham số điều chỉnh

**\* Bước 3:** *Phân chia thị phần giữa các phương thức vận tải trên cơ sở thị phần hiện tại và phân tích xu thế biến đổi của nó.*

Số chuyến đi được phân bổ bao gồm các chuyến đi được thực hiện bằng các phương tiện cơ giới gồm: xe đạp, xe gắn máy, ô tô cá nhận, ô tô taxi, xe buýt, xe khách khác, xe tải. Công thức tính toán phân bổ nhu cầu cho từng loại được mô tả như sau:

Với Và



*Trong đó:*

Pịm : Xác xuất lựa chọn phương thức m giữa vùng i và j

Cijm : Chi phí tổng quát của phương thức m giữa vùng i và vùng j

tijm : Thời gian đi lại bằng phương thức m giữa vùng i và vùng j

VoTm : Giá trị thời gian của người sử dụng phương thức m

VoCm : Chi phí vận hành phương tiện của phương thức m

PCm : Chi phí đậu đỗ của phương thức m

Occm : Hệ số sử dụng trọng tải bình quân của phương thức m

α, ß : Tham số điều chỉnh

**\* Bước 4:** *Kiểm tra tính phù hợp của kết quả*

Sau khi tính toán kết quả dự báo, cần thiết phải kiểm tra lại tính hợp lý của kết quả dự báo thông qua các hệ số tương quan theo kinh nghiệm giữa kết quả đánh giá với biến số khác.

### *b. Dự báo nhu cầu vận tải trên địa bàn tỉnh*

Căn cứ trên cơ sở định hướng phát triển đô thị trên địa bàn tỉnh, phương án tiến hành phân vùng các khu vực trên địa bàn tỉnh để thực hiện dự báo như sau:

*- Vùng đô thị Ninh Bình* (có địa giới hành chính theo quy hoạch chung đô thị Ninh Bình đã được phê duyệt – Sau đây gọi tắt là Đô thị Ninh Bình)

*- Thành phố Tam Điệp*

*- Các Huyện: Huyện Gia Viễn, Huyện Nho Quan, Huyện Yên Mô, Huyện Yên Khánh, Huyện Kim Sơn*

***Kết quả dự báo cụ thể như sau:***

***Bảng 4.3. Dự báo nhu cầu phát sinh và nhu cầu thu hút trên địa bàn tỉnh***

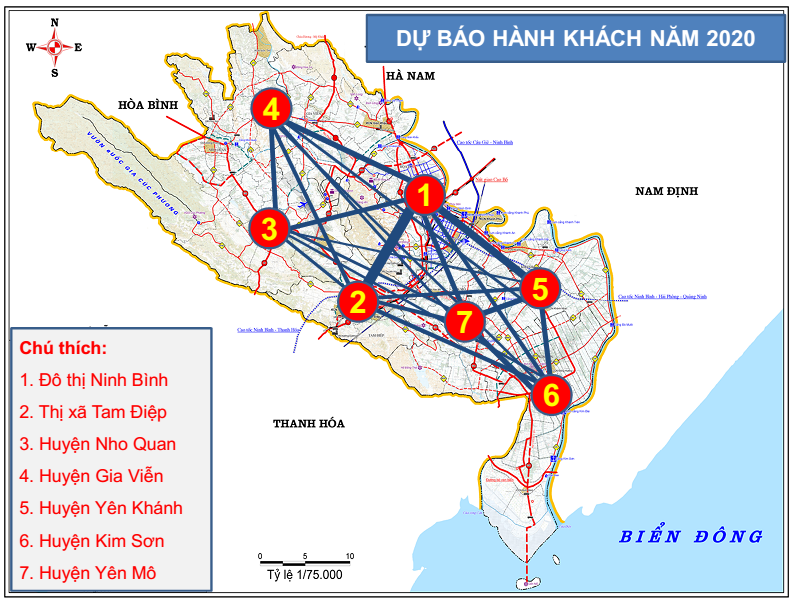
*Đơn vị tính: chuyến/ngày*

|  |  |  |  |  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- |
| **TT** | **Đơn vị hành chính** | ***Phát sinh*** | | | ***Thu hút*** | | |
| **2020** | **2025** | **2030** | **2020** | **2025** | **2030** |
| 1 | Đô thị Ninh Bình | 975,971 | 1,078,389 | 1,191,467 | 961,482 | 1,062,581 | 1,174,202 |
| 2 | TP Tam Điệp | 376,331 | 406,038 | 438,040 | 382,065 | 412,355 | 444,986 |
| 3 | Huyện Nho Quan | 456,271 | 479,956 | 504,850 | 456,134 | 479,905 | 504,889 |
| 4 | Huyện Gia Viễn | 387,269 | 407,435 | 428,629 | 386,883 | 407,121 | 428,392 |
| 5 | Huyện Yên Khánh | 418,608 | 440,372 | 463,246 | 418,335 | 440,177 | 463,134 |
| 6 | Huyện Kim Sơn | 560,349 | 589,343 | 619,817 | 560,588 | 589,688 | 620,271 |
| 7 | Huyện Yên Mô | 372,606 | 392,024 | 412,432 | 372,167 | 391,655 | 412,137 |

***Bảng 4.4. Kết quả dự báo nhu cầu vận tải bằng xe taxi trên địa bàn tỉnh***

*Đơn vị tính: Chuyến/ngày*

|  |  |  |  |  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- |
| **TT** | **Đơn vị hành chính** | *Tổng nhu cầu* | | | ***Nhu cầu đi lại bằng xe Taxi*** | | |
| **2020** | **2025** | **2030** | **2020** | **2025** | **2030** |
| 1 | Đô thị Ninh Bình | 1,937,453 | 2,140,970 | 2,365,669 | 19,375 | 23,551 | 29,571 |
| 2 | TP Tam Điệp | 758,395 | 818,392 | 883,026 | 2,275 | 3,274 | 4,415 |
| 3 | Huyện Nho Quan | 912,406 | 959,862 | 1,009,739 | 1,004 | 1,152 | 1,414 |
| 4 | Huyện Gia Viễn | 774,152 | 814,556 | 857,021 | 619 | 896 | 1,114 |
| 5 | Huyện Yên Khánh | 836,942 | 880,549 | 926,380 | 753 | 1,057 | 1,297 |
| 6 | Huyện Kim Sơn | 1,120,937 | 1,179,031 | 1,240,088 | 1,345 | 1,651 | 1,984 |
| 7 | Huyện Yên Mô | 744,773 | 783,679 | 824,568 | 521 | 784 | 989 |



**Chú thích:**

**1. Đô thị Ninh Bình**

**2. Thành phố Tam Điệp**

**3. Huyện Nho Quan**

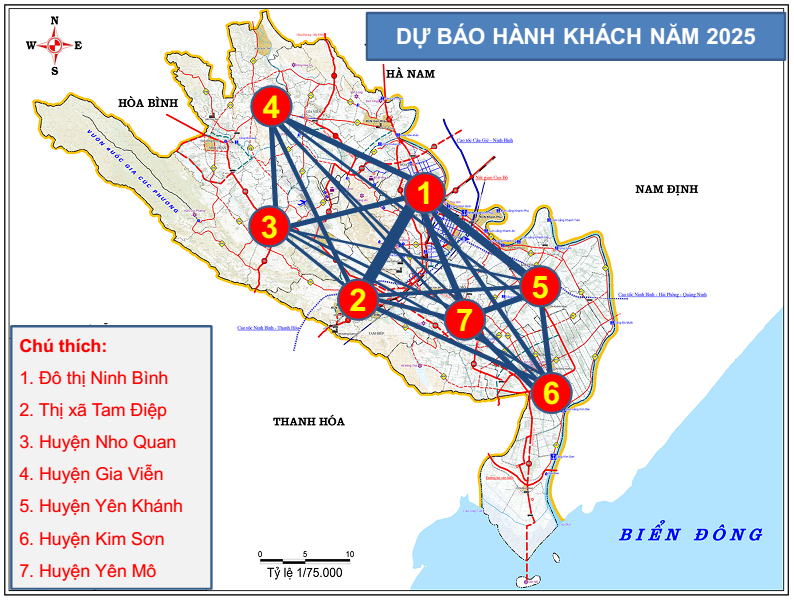
**4. Huyện Gia Viễn**

**5. Huyện Yên Khánh**

**6. Huyện Kim Sơn**

**7. Huyện Yên Mô**

**Hình 4.2. Mô tả biến động luồng hành khách năm 2020**



**Chú thích:**

**1. Đô thị Ninh Bình**

**2. Thành phố Tam Điệp**

**3. Huyện Nho Quan**

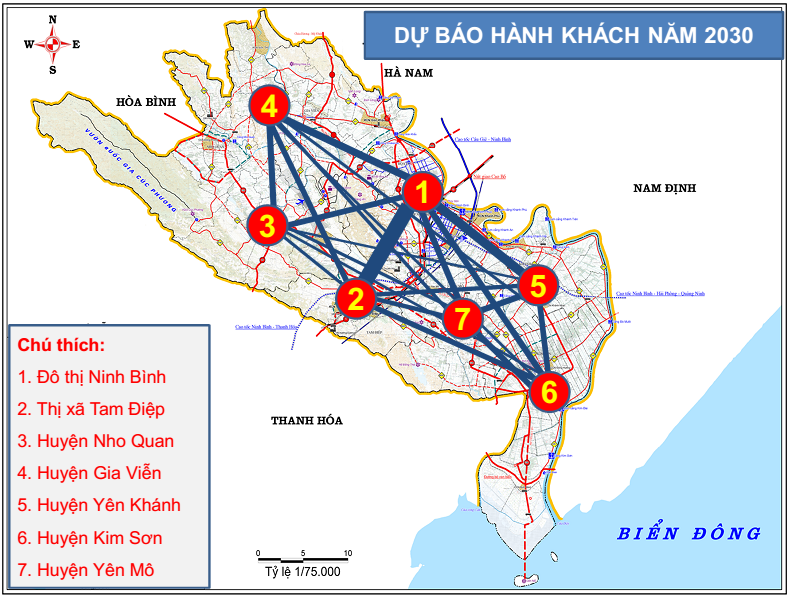
**4. Huyện Gia Viễn**

**5. Huyện Yên Khánh**

**6. Huyện Kim Sơn**

**7. Huyện Yên Mô**

**Hình 4.3. Mô tả biến động luồng hành khách năm 2025**



**Chú thích:**

**1. Đô thị Ninh Bình**

**2. Thành phố Tam Điệp**

**3. Huyện Nho Quan**

**4. Huyện Gia Viễn**

**5. Huyện Yên Khánh**

**6. Huyện Kim Sơn**

**7. Huyện Yên Mô**

***Hình 4.4. Mô tả biến động luồng hành khách năm 2030***

**4.2. Quy hoạch phát triển vận tải taxi**

***4.2.1. Tổng quan về vận tải taxi***

### *a. Đặc điểm vận tải taxi*

Vận tải taxi là loại hình kinh doanh dịch vụ xe có sức chứa nhỏ từ 4 chỗ đến 7 chỗ được trang bị đầy đủ các trang thiết bị theo quy định của Nhà nước như: đồng hồ tính tiền, logo, màu sơn đặc trưng…

***Vận tải taxi có những đặc điểm chính như sau:***

- Vận tải taxi chủ yếu hoạt động ở các khu vực đô thị, sử dụng phương tiện sức chứa nhỏ.

- Vận tải taxi cơ động, linh hoạt về lộ trình, thời gian hoạt động

- Giá cước cao, phù hợp với hành khách có khả năng chi trả.

- Vận tải taxi thường phục vụ các chuyến đi không thường xuyên với các mục đích: đi du lịch, đi thăm thân, đi mua sắm, đi khám chữa bệnh…

- Sự tăng trưởng nhu cầu vận tải taxi có mối quan hệ mật thiết đối với sự phát triển kinh tế xã hội của vùng.

- Vận tải taxi thường tập trung ở khu vực trung tâm của các tỉnh, thành phố trực thuộc TW. Do đó, tại các khu vực trung tâm, tỷ lệ xe taxi thường cao hơn nhiều so với tỷ lệ taxi khi xem xét trên phạm vi toàn tỉnh/ Thành phố.

**Bảng 4.5. So sánh mật độ Taxi tại một số thành phố/ tỉnh**

|  |  |  |  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- |
| **TT** | **Tiêu chí** | **Hongkong** | **Bangkok** | **Hà Nội** | **TP. HCM** | **Đồng Nai** |
| 1 | Diện tích (1000 km2) | 1.092 | 1.568,7 | 3.323,6 | 2.095 | 5.907 |
| 2 | Dân số (1000 ng) | 7.026 | 7.025 | 6.844 | 7.681 | 2.567 |
| 3 | Số xe taxi hoạt động | 18.000 | 90.000 | 17.400 | 12.551 | 877 |
| 4 | Mật độ xe/1000 km2 | 16,32 | 57,37 | 5,11 | 5,73 | - |
| 5 | Số lượng xe/1000dân | 2,55 | 12,8 | 2,54 | 1,63 | 0,34 |

Đối với trường hợp của Thành phố Hà Nội, theo thống kê, có trên 80% số lượng xe taxi tập trung ở các quận nội thành; Thành phố Hồ Chí Minh tỷ lệ này khoảng 60% và tỉnh Đồng Nai là trên 70%.

- Vận tải taxi là loại hình vận tải công cộng sức chứa nhỏ nên ít được nhận các chính sách hỗ trợ so với vận tải hành khách công cộng sức chứa lớn (xe bus).

- Nhu cầu vận tải taxi biến động mạnh theo thời tiết và theo thời gian. Những ngày thời tiết xấu và chiều tối là thời gian cao điểm của vận tải taxi.

### *b. Các trường hợp sử dụng taxi và hạn chế của vận tải taxi*

***\* Những trường hợp sử dụng vận tải taxi***

Với những ưu điểm không thể phủ nhận về tính tiện nghi, an toàn, nhanh chóng, triệt để, vận tải taxi phù hợp cho:

- Những chuyến đi nhanh chóng khẩn trương, vì taxi đáp ứng dịch vụ với thời gian chờ đợi của hành khách là ngắn nhất.

- Những chuyến đi yêu cầu vận chuyển từ cửa đến cửa (đi và đến tận cửa nhà).Vì taxi không đi theo những tuyến cố định mà đi theo nhu cầu của hành khách.

- Người khuyết tật không có khả năng sử dụng các phương tiện vận tải khác.

- Những chuyến đi chăm sóc sức khỏe.

- Những chuyến đi có trẻ em, trẻ sơ sinh, xe taxi là lựa chọn an toàn nhất đối với nhóm đối tượng hành khách này khi lưu thông trên đường.

- Những chuyến đi trong điều kiện thời tiết tương đối khắc nghiệt như: mưa to, quá nắng nóng hoặc quá lạnh…taxi phát huy ưu thế về sự thoải mái, tiện nghi vượt trội

- Những chuyến đi vào ban đêm để bảo đảm an toàn tài sản, tránh bị cướp giật… Bên cạnh đó, đây là thời điểm mạng lưới vận tải hành khách công cộng không hoạt động, thường là từ 22h đêm hôm trước tới 5h sáng hôm sau. Lúc đó chỉ có vận tải taxi hoạt động;

- Những chuyến đi mà hành khách mang theo nhiều hành lý, hành lý cồng kềnh khi di chuyển bằng xe bus hay xe mô tô trong thành phố rất vất vả, đối với xe bus sẽ phải mua thêm vé cho hành lý.

***\* Một số hạn chế của vận tải taxi***

+ Chi phí đi lại bằng vận tải taxi cao hơn các loại phương tiện VTHKCC khác trong đô thị.

+ Năng lực vận chuyển của phương tiện hạn chế.

+ Phạm vi hoạt động đa dạng và rộng khắp gây khó khăn cho công tác quản lý và điều hành.

+ Taxi được coi là một trong những nguyên nhân gây ùn tắc giao thông, mặc dù được xếp là một loại hình VTHKCC tuy nhiên nó lại phải chịu chính sách hạn chế hoạt động của các đô thị như hạn chế về tuyến đường hoạt động, về thời gian hoạt động...

+ Do sử dụng nhiên liệu hóa thạch (xăng) nên gây ra ô nhiễm môi trường, không khí.

+ Mục đích của hành khách khi lựa chọn phương tiện này là nhằm đảm bảo đi nhanh và đúng giờ, tuy nhiên vào thời gian cao điểm, vấn đề này có thể chưa được các hãng taxi thực hiện tốt, thời gian chờ đợi của hành khách bị kéo dài.

### *c. Các phương pháp tiếp cận và cơ sở hạ tầng của vận tải taxi*

***\* Các phương pháp tiếp cận xe taxi truyền thống***

Có 3 phương pháp để tiếp cận taxi, trong đó tùy theo đô thị mà các loại hình có vai trò, tỷ lệ khác nhau

*+ Đón taxi tại điểm đỗ công cộng* (Taxi Rank)

Tại các đô thị, chính quyền thường bố trí các điểm đỗ công cộng để xe taxi đỗ (tập kết) và chờ hành khách. Khi có nhu cầu phát sinh các xe sẽ ngay lập tức đáp ứng nhu cầu của hành khách.

Các điểm đỗ công cộng phổ biến ở: Nhà ga, cảng hàng không, siêu thị, nhà hát, triển lãm, công viên, bệnh viện, khách sạn… hoặc các trạm đỗ taxi trên đường phố chính.

Vị trí đỗ công cộng có thể thu tiền hoặc không thu tiền, tuy nhiên, phần lớn các điểm đỗ này thường thu phí. Các doanh nghiệp (xe) taxi có thể phải trả phí theo tháng hoặc theo lượt tùy theo nhu cầu đỗ.

Phương thức này có ưu điểm là thời gian chờ đợi của hành khách thiểu hóa tới mức tối đa tuy nhiên trở ngại chính nằm ở việc quy hoạch và bố trí các vị trí đỗ, mặt khác, cách thức tiến hành khai thác, thu phí đối với xe taxi ở các vị trí này cũng tương đối nhạy cảm vì có thể làm gia tăng số tiền hành khách phải trả hoặc gia tăng chi phí của các Công ty taxi (do phải thuê vị trí đỗ).

*+ Đón taxi “vẫy” trên đường* (Taxi hail)

Đây là trường hợp các hành khách ở các vị trí không có điểm đỗ công cộng dành cho xe taxi. Tuy nhiên tuyến đường (phố) mà họ đứng có tương đối phổ biến các xe Taxi và họ có thể trực tiếp vẫy xe taxi ở trên đường.

Cách thức này nhìn chung chỉ hiệu quả ở các tuyến đường đông đúc, sầm uất có tỷ lệ xe taxi cao, tại các đô thị lớn tuy nhiên tỷ lệ thành công có thể hạn chế và khả năng lựa chọn hãng taxi mong muốn là không cao.

*+ Gọi taxi qua điện thoại tới tổng đài* (Telephone – Taxi call)

Theo phương pháp này, hành khách sẽ gọi điện đến tổng đài thông báo nhu cầu đối với dịch vụ vận tải taxi (địa chỉ đón, thời gian đón, sức chứa phương tiện) và sau đó Công ty taxi sẽ điều xe tới đón khách căn cứ theo các thông tin đã được cung cấp

Đây là phương pháp đặt xe hiệu quả được nhiều người lựa chọn vì nó cho phép người sử dụng dịch vụ có thể định hướng trước hãng taxi mong muốn. Bên cạnh đó, đây là phương pháp triệt để vì hành khách gần như không phải huy động vì xe taxi sẽ đến dung địa chỉ mà khách hàng thông báo.

Tuy nhiên, phương pháp này có thể khiến hành khách gặp phiền toái trong quá trình chờ đợi do họ không biết chính xác bao giờ xe sẽ đến. Mặt khác, việc điện thoại cũng có thể khiến hành khách bức xúc vào thời gian cao điểm do không kết nối được với tổng đài. Một vấn đề khác cũng cần lưu ý đó là chi phí (cước) cho mỗi lần đặt chuyến.

***\* Phương pháp tiếp cận taxi hiện đại (Taxi Uber)***

Là dịch vụ được phát triển bởi công ty Uber tạo ra sự kết nối giữa hành khách với dịch vụ vận tải taxi thông qua phần mềm ứng dụng trên điện thoại thông minh (Smart phone).

\* *Ưu điểm của dịch vụ taxi Uber*

- Giá cước thấp hơn các loại hình taxi truyền thống.

- Hành khách có cơ hội trải nghiệm dịch vụ taxi với dàn phương tiện đời mới, chất lượng cao.

- Gọi xe, đặt hành trình diễn ra đơn giản, thuận tiện.

*\* Hạn chế của dịch vụ taxi Uber*

- Uber cố gắng cung cấp dịch vụ taxi chất lượng cao nhưng Uber không chịu trách nhiệm khi dịch vụ có vấn đề vì Uber là bên thứ 3, không phải doanh nghiệp trực tiếp cung cấp dịch vụ vận tải

- Quyền lợi và an toàn của khách hàng không được đảm bảo vì chế tài giữa doanh nghiệp vận tải và Uber tương đối “lỏng lẻo”.

- Uber có xu hướng liên kết với các xe/ lái xe đơn lẻ, không đáp ứng đủ yêu cầu kinh doanh vận tải – Đây là trường hợp xe hoạt động trái phép

- Phần mềm Uber dễ cài đặt tuy nhiên khó khăn (thậm chí không thể) gỡ bỏ và xóa tài khoản.

- Nghĩa vụ đối với nước sở tại (thuế) các nước sở tại không được Uber thực hiện đầy đủ.

- Uber là doanh nghiệp 100% vốn nước ngoài hoạt động ở nước sở tại tuy nhiên với mô hình hoạt động của mình, Uber có xu hướng tìm kiếm lợi nhuận và đem lượng tiền lớn ra khỏi nước sở tại thay vì đầu tư lượng vốn để xây dựng phát triển cơ sở hạ tầng và dịch vụ ở nước sở tại như các doanh nghiệp FDI khác.

- Uber có dấu hiệu thực hiện phá giá vì trong thời gian đầu khai thác, Uber tài trợ lượng tiền lớn cho các xe hoạt động với mức giá thấp hơn so với Taxi truyền thống nhằm chiếm lĩnh thị trường.

- Uber bị ngăn cấm ở 1 số quốc gia trên thế giới (1 cách chính thức hoặc không chính thức)

*\* Kinh nghiệm quản lý Taxi Uber của Singapore*

Uber được coi là bên thứ 3 cung cấp ứng dụng đặt xe taxi, phải thỏa mãn các điều kiện:

- Phải đăng ký chất lượng dịch vụ với cơ quan quản lý nhà nước (Cục giao thông đường bộ Singapore)

- Chỉ cấp, phát lệnh đặt chỗ đối với các xe taxi được cấp phép

- Mọi lái xe phải có giấy phép hành nghề taxi hợp pháp

- Cung cấp giá cước rõ ràng

- Dịch vụ đặt xe không được yêu cầu hành khách thông báo hành trình cụ thể trước khi đặt chỗ - Đây được cho là biện pháp quan trọng để hạn chế tình trạng “lựa chọn hành khách” của các lái xe taxi kết nối thông qua Uber.

***\* Cơ sở hạ tầng phục vụ vận tải taxi***

Về cơ bản, cơ sở hạ tầng phục vụ vận tải Taxi gồm:

*- Gara, điểm tập kết xe taxi của doanh nghiệp:*

Đây là các công trình do doanh nghiệp tự xây dựng để phục vụ nhu cầu điều hành, bảo quản, bảo dưỡng, sửa chữa phương tiện khi không hoạt động trên đường.

*- Điểm đỗ công cộng*

Đây là các công trình xây dựng và cho phép taxi đỗ để chờ đợi đáp ứng nhu cầu của hành khách tại các trung tâm, điểm phát sinh nhu cầu lớn. Về cơ bản, loại điểm đỗ này có thể được chia làm 02 loại gồm:

**Cơ sở hạ tầng phục vụ Vận tải Taxi**

***Gara, điểm tập kết***

***Điểm đỗ công cộng***

Bến xe, ga đường sắt, cảng hành không…

*Điểm phát sinh lớn*

(Bệnh viện, siêu thị…)

*Điểm đỗ trên đường giao thông*

**Hình 4.5. Cơ sở hạ tầng phục vụ vận tải taxi**

+ Đầu mối giao thông: Bến xe, nhà ga đường sắt, cảng hàng không, cảng tàu khách du lịch...: Các điểm này thường được bố trí khu vực dừng đỗ cho xe taxi để thuận lợi cho hành khách chuyển đổi phương thức.

+ Điểm phát sinh nhu cầu lớn khác: Bệnh viện, sân vận động, siêu thị, rạp chiếu bóng... là các khu vực cũng phổ biến có vị trí dừng đỗ cho xe taxi.

+ Điểm đỗ công cộng trên các tuyến đường: Là các điểm tận dụng diện tích lớn của đường để xe taxi dừng đỗ đón trả và chờ khách. Thông thường, các điểm đỗ này chỉ được bố trí tại ở trước cổng các điểm thu hút lớn trong bối cảnh bản thân các điểm này không có đủ hoặc không bố trí vị trí đỗ cho xe taxi.

### *d. Kinh nghiệm phát triển và quản lý taxi trên thế giới*

***\* Bangkok***

- Thái Lan phát triển mạnh về kết cấu hạ tầng và hoạt động vận tải với mô hình hợp tác xã vận tải taxi đã thu hút nhiều hộ cá thể có phương tiện tham gia, góp phần hạn chế tình trạng giao thông lộn xộn, tranh giành khách…

- Hoạt động taxi ở Thái Lan tương đối nề nếp với 90 000 phương tiện. Phần lớn được quản lý bởi 12 trung tâm điều hành của hợp tác xã. Chỉ có 10% phương tiện taxi hoạt động độc lập

- Loại xe chủ yếu: Xe 05 chỗ mác Corolla Altis với 02 loại taxi chính:

*Taxi hoạt động có đồng hồ tính tiền (Taxi Meter):* Hành khách trả tiền theo số hiển thị trên đồng hồ

*Taxi phổ thông:* Giá được thỏa thuận trước, tuy nhiên số lượng chiếm tỷ lệ rất nhỏ.

- Màu sắc của xe taxi: Do doanh nghiệp kinh doanh, sở hữu phương tiện quyết định và đăng ký với cơ quan quản lý.

*- Chính sách hỗ trợ taxi:* Thành phố có chính sách hạn chế phương tiện cá nhân thông qua các loại phí.

***\* Bắc Kinh***

- Toàn bộ xe taxi là Taxi Meter (có đồng hồ tính tiền). Sau khi kết thúc chuyến đi, hành khách được cung cấp hóa đơn in tự động bằng máy tính trên xe với nội dung cơ bản về doanh nghiệp và chuyến đi.

- Tình trạng taxi dù vẫn tồn tại tương đối phổ biến, chiếm khoảng ¼ tổng số xe taxi. Taxi dù khác với taxi được cấp phép chính thức: hóa đơn viết tay, không có đèn báo taxi vào ban đêm…

- “Taxi trống” là loại taxi mà ghế ngồi của hành khách không được lắp để lấy diện tích dành cho để xe lăn. Các kiểu xe chính của loại này là: Sonata, The Red Flag, China Elysee…

- Taxi được bố trí khoang riêng cho lái xe để đảm bảo an toàn

*- Chính sách hỗ trợ, quản lý vận tải taxi:*

Bắc Kinh là kiểu mẫu cho khu vực, hạn chế toàn bộ xe máy vào khu vực trung tâm thành phố từ vành đai 3 trở vào.

Taxi được khuyến khích phát triển để làm phương tiện trung chuyển cho vận tải hành khách công cộng sức chứa lớn.

***\* New York***

- Để quản lý vận tải taxi trên địa bàn, Thành phố đã thành lập Hội đồng công ty quản lý taxi với sự tham gia và chỉ định của Hội đồng thành phố phố và quận.

- Taxi chủ yếu được bắt trực tiếp ở trên đường hơn là thông qua gọi điện.

- Loại xe chủ yếu là các xe Ford, một số Lotus thậm chí Lamborghini.

- Tại thành phố, có quy định rõ ràng vị trí đỗ xe dành riêng cho taxi. Vị trí đỗ xe gồm 2 loại chính: Chỗ đỗ để xe dừng đón trả khách

Chỗ đỗ để người lái taxi nghỉ ngơi khi mệt mỏi và giao ca

- Vị trí đỗ đậu xe taxi thiết lập thêm các tiện ích như: ATM, thiết bị tra cứu về đường xá, bản đồ

- Trên phương tiện bố trí dành riêng cho người tàn tật, dành cho xe lăn hoặc người mang theo thú nuôi, hành lý cồng kềnh, dễ vỡ…

- Xe taxi được tích hợp các thiết bị công nghệ cao như: Hệ thống định vị toàn cầu GPS, Wifi…

***\* Hongkong***

- Taxi giữ vai trò chủ chốt trong vận tải công cộng ở Hongkong

- Toàn bộ taxi là xe có đồng đồ tính tiền, cước phí rẻ, xe sạch sẽ

- Hoạt động taxi được phân chia thành 3 khu vực: Đô thị, Tân giới và đảo Lantau – được quản lý trên cơ sở màu sắc với màu quy định lần lượt cho các khu vực trên là: Đỏ, xanh lá cây và xanh dương.

***\* Thủ đô Hà Nội***

*-* Là một trong những địa phương có số lượng doanh nghiệp hoạt động vận tải taxi lớn nhất cả nước với hơn 100 hãng được cấp phép.

- Hầu hết các doanh nghiệp taxi ở Thủ đô Hà Nội có quy mô đoàn phương tiện nhỏ, chỉ có chưa đầy 40% số lượng doanh nghiệp có số lượng phương tiện trên 100 chiếc, và cũng xấp xỉ tỷ lệ này số lượng doanh nghiệp có số xe dưới 50 xe.

- Chủng loại phương tiện đa dạng, hầu hết các xe là xe mới, có thời gian sử dụng bình quân khoảng 3 năm

- Taxi Hà Nội có sự phân hóa tương đối rõ rệt về chất lượng phương tiện cũng như giá cước. Theo đó, giá cước của các hãng cung cấp chất lượng dịch vụ hàng đầu (Mai Linh, Group) thường cao hơn các hãng khác từ 15% - 30% tùy theo mác xe.

- Taxi Hà Nội hiện nay được cấp phù hiệu có màu sắc riêng để phân biệt với các xe ngoại tỉnh nhằm tạo điều kiện thuận lợi cho hoạt động quản lý, tránh tình trạng taxi từ các địa phương khác tập trung về Hà Nội hoạt động.

- Diện tích đỗ taxi tại Hà Nội hiện chỉ đáp ứng chưa đầy 10% nhu cầu. Tại các bến xe, khu vực dành cho dừng đỗ đón trả khách của xe taxi còn rất hạn chế. Taxi tại Hà Nội hiện chưa xem xét phục vụ cho các đối tượng đặc biệt như người tàn tật..

***4.2.2. Phương án quy hoạch quy mô đoàn phương tiện***

### *a. Các phương pháp xác định*

Trên thế giới hiện nay, có 03 phương pháp chính để xác định quy mô đoàn phương tiện taxi tại các đô thị/ các vùng gồm:

*- Xác định dựa vào chỉ tiêu số lượng taxi/1000 dân và số lượng xe taxi/100 khách du lịch*

Đây là phương pháp dự báo tương đối phổ biến tại các đô thị có sự phát triển ổn định, đặc biệt là dân số, khách du lịch. Phương pháp này có ưu điểm là xác định số lượng phương tiện trên cơ sở đối tượng phát sinh chuyến đi tức là gắn cung ứng với nhu cầu. Phương pháp này có thể áp dụng để tính toán cho nhiều loại đô thị có đặc điểm thế mạnh khác nhau (như đô thị hành chính, đô thị du lịch...)

*- Xác định dựa vào mối tương quan đối với sự tăng trưởng các yếu tố ảnh hưởng:* như GDP, GDP bình quân đầu người, dân số...

***Ntaxi = f (GDP, GDP/người, DS...)***

Đây là phương pháp tương đối tổng hợp tuy nhiên trong 1 số trường hợp, việc xác định không đầy đủ các yếu tố cũng như lựa chọn dạng hàm tương quan sẽ tác động tới tính tin cậy của kết quả dự báo.

*- Xác định dựa vào năng suất của phương tiện và các chỉ tiêu khai thác kỹ thuật* Đây là phương pháp dự báo trên cơ sở dự báo nhu cầu vận tải và các chỉ tiêu khai thác kỹ thuật của hoạt động vận tải taxi ở khu vực nghiên cứu. Phương pháp này có ưu điểm là kết quả dự báo gắn trực tiếp vào thực tế cung ứng của doanh nghiệp vận tải tuy nhiên do đặc thù ở các địa phương (đặc biệt là các đô thị) khác nhau và sự biến động của nhu cầu taxi lớn theo thời gian nên tính toán các chỉ tiêu khai thác kỹ thuật tương đối phức tạp.

*- Lựa chọn phương pháp*

Trong 03 phương pháp trên, phương án đề xuất áp dụng phương pháp tổng hợp trên cơ sở phương pháp đầu tiên và cuối cùng như sau:

*Xác định số lượng xe bằng phương pháp đầu tiên* (Xác định số lượng xe taxi theo các hệ số: Số lượng xe/1000 dân và số lượng xe taxi/100 khách du lịch).

*Kiểm tra kết quả tính toán số lượng xe bằng phương pháp thứ 03* (Xác định xem với số lượng xe tính toán thì có tương xứng với kết quả dự báo nhu cầu vận tải bằng xe taxi hay không)

### *b. Dự báo số lượng phương tiện taxi trên địa bàn tỉnh*

***\* Tính toán số lượng xe taxi quy hoạch***

Theo phương pháp này, nhu cầu vận tải đối với 1 khu vực được hiểu do 02 nhóm đối tượng chính tạo ra gồm:

- Người dân địa phương: được hiểu là người sống và làm việc ở địa phương (thường trú) trong thời gian nhất định.

- Khách du lịch: được hiểu là người đến địa phương và ở lại trong thời gian ngắn (thông thường không vượt quá 05 ngày). Với cách hiểu trên, những người đến địa phương và công tác, làm việc trong thời gian ngắn cũng có thể xếp vào nhóm này. Tuy nhiên, do số lượng những người này chiếm tỷ lệ nhỏ nên tên nhóm vẫn được gọi là khách du lịch.

Với cách đặt vấn đề như trên, nhu cầu vận tải của khu vực chính là tổng hợp của 02 loại nhu cầu trên và được tính toán theo công thức sau:

*Trong đó:*

NTaxiCơ bản : Giới hạn kiểm định số lượng taxi tối đa

DS : Dân số của khu vực

KLD : Khách du lịch đến khu vực

kTaxiDS : Hệ số số lượng xe taxi trên 1000 dân

kTaxiKDL : Hệ số số lượng xe taxi trên 100 khách du lịch

*Cần lưu ý rằng:* Hệ số số lượng xe taxi trên 1000 dân là hệ số tính toán xem xét đáp ứng nhu cầu đi lại của người dân địa phương (không bao gồm khách du lịch).

*\* Xác định các hệ số đối với trường hợp của tỉnh Ninh Bình*

Trong công thức xác định nêu trên, số lượng khách du lịch và dân số được tính toán dựa trên kết quả dự báo trong khi các hệ số phải xác định dựa vào phương pháp kinh nghiệm, tương tự có nghiên cứu điều chỉnh.

Qua nghiên cứu, chỉ tiêu số lượng xe/ 1000 dân và số lượng xe taxi/100 khách du lịch ở các khu vực tại Việt Nam cũng như trên thế giới phụ thuộc vào các yếu tố gồm:

- Thu nhập và mức sống của người dân bản địa.

- Tình trạng sở hữu phương tiện cá nhân của người dân

- Thói quen sinh hoạt và sử dụng phương tiện của người dân

- Phân bố của các điểm thu hút, đặc biệt là các cơ sở du lịch và khu trung tâm mua sắm, cơ sở y tế

- Sự phát triển của các loại hình VTHKCC ở khu vực nghiên cứu: *Đây là yếu tố đóng vai trò cực kỳ quan trọng đối với đáp ứng các chuyến đi du lịch và khu vực nằm biệt lập.*

***Bảng 4.6. Bảng đề xuất giá trị của các hệ số***

|  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- |
| **TT** | **Khu vực** | **Số lượng xe/1000 dân** | **Số lượng xe/100 KDL** |
| 1 | Đô thị Ninh Bình | 0.40 – 0.70 | 0.005 – 0.007 |
| 2 | TP Tam Điệp | 0.30 – 0.40 | 0.001 – 0.003 |
| 3 | Các Huyện | 0.10 – 0.20 | 0.001 – 0.003 |

*Cơ sở đề xuất:*

- Đô thị Ninh Bình là trung tâm chính trị, hành chính, kinh tế, văn hóa, lịch sử và du lịch của tỉnh gồm 04 phân vùng phát triển là khu vực trung tâm, khu vực Bái Đính, quần thể danh thắng Tràng An và vùng nông thôn. So với các khu vực khác trên địa bàn tỉnh, đô thị Ninh Bình hoàn toàn chiếm ưu thế về diện tích, dân số. Đặc biệt, dân số ở đô thị Ninh Bình nhìn chung có mức sống cao hơn các khu vực khác và thu hút phần lớn khách du lịch. Do đó, giá trị của chỉ tiêu số lượng xe taxi/1000 dân và số lượng xe taxi/100 khách du lịch đều ở mức cao.

- TP Tam Điệp định hướng trở thành đô thị loại II và hiện là thành phố trực thuộc tỉnh và là trung tâm kinh tế, văn hóa, xã hội, du lịch, công nghiệp của vùng Tây Nam. Như vậy, so với các khu vực khác, nhìn chung, TP Tam Điệp là đơn vị sẽ có sự phát triển nhanh tuy nhiên về cơ bản, tốc độ đô thị hóa và tiềm năng, lợi thế của Tam Điệp không thể so sánh với đô thị Ninh Bình. Chính vì vậy, đối với trường hợp của đô thị loại II, đề xuất mức giá trị của chỉ tiêu số lượng xe/1000 dân của Tam Điệp ở mức trung bình và chỉ tiêu số lượng/100 khách du lịch ở mức thấp, tương đương với các Huyện.

- Đối với các huyện còn lại, mức thu nhập của người dân tại các huyện nhìn chung còn nhiều hạn chế do đó chỉ tiêu số lượng xe/1000 dân ở mức thấp. Bên cạnh đó, mặc dù mỗi huyện lại có những thế mạnh về du lịch khác nhau tuy nhiên nhìn chung chỉ tiêu số lượng xe taxi/100 khách du lịch có sự chênh lệch không quá lớn.

Trên cơ sở giá trị đề xuất nêu trên, tiến hành tính toán xác định *Số lượng xe taxi cơ bản* để từ đó xác định ***Số lượng xe taxi quy hoạch***

*Số lượng xe cơ bản* là số lượng phương tiện tính toán dựa vào các dữ liệu đầu vào gồm: dự báo nhu cầu vận tải và giả thiết về các thông số khai thác kỹ thuật. Trong thực tế, các thông số trên có thể thay đổi, mặt khác, để thuận lợi cho công tác quản lý Nhà nước, thay vì xác định giá trị cụ thể duy nhất đối với số lượng xe, cần thiết đưa ra khoảng giới hạn phù hợp về số lượng xe đáp ứng nhu cầu dự báo *(Số lượng xe taxi quy hoạch)*

Số lượng xe taxi quy hoạch được xác định như sau:

*Trong đó:*

Kđc: Hệ số điều chỉnh giá trị quy hoạch so với giá trị cơ bản (thông thường: 90% - 110%)

***Bảng 4.7. Phương án quy hoạch số lượng xe taxi trên địa bàn Tỉnh***

|  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- |
| **TT** | **Đơn vị hành chính** | ***Số lượng xe taxi cơ bản*** | | | ***Số lượng xe taxi thực tế*** | | | | | |
| ***2020*** | ***2025*** | ***2030*** | ***2020*** | | ***2025*** | | ***2030*** | |
| ***Min*** | ***Max*** | ***Min*** | ***Max*** | ***Min*** | ***Max*** |
| 1 | Đô thị Ninh Bình | 571 | 762 | 939 | 542 | 600 | 724 | 800 | 892 | 986 |
| 2 | TP Tam Điệp | 143 | 181 | 222 | 136 | 150 | 172 | 190 | 211 | 233 |
| 3 | Huyện Nho Quan | 50 | 61 | 75 | 48 | 53 | 58 | 64 | 71 | 79 |
| 4 | Huyện Gia Viễn | 47 | 55 | 68 | 45 | 49 | 52 | 58 | 65 | 71 |
| 5 | Huyện Yên Khánh | 46 | 57 | 70 | 44 | 48 | 54 | 60 | 67 | 74 |
| 6 | Huyện Kim Sơn | 57 | 80 | 98 | 54 | 60 | 76 | 84 | 93 | 103 |
| 7 | Huyện Yên Mô | 38 | 42 | 52 | 36 | 40 | 40 | 44 | 49 | 55 |
| *Toàn Tỉnh* | | ***952*** | ***1,238*** | ***1,523*** | ***904*** | ***1000*** | ***1,178*** | ***1,300*** | ***1,448*** | ***1,600*** |  |
| **Toàn tỉnh** *(Làm tròn)* | | **960** | **1,240** | **1,530** | **910** | **1,000** | **1,200** | **1,300** | **1,450** | **1,600** |

***b. Đánh giá kết quả dự báo số lượng xe taxi theo năng suất***

Bản chất của hoạt động kiểm định này là trên cơ sở định mức các chỉ tiêu khai thác kỹ thuật của các khu vực và số lượng phương tiện dự báo, tiến hành tính toán năng suất vận chuyển. Sau đó so sánh năng suất tính toán đó với kết quả dự báo nhu cầu để:

- Xác định xem số lượng phương tiện có đáp ứng được nhu cầu không

- Xác định xem số lượng phương tiện có là lãng phí, dư thừa so với nhu cầu không.

Tiêu chuẩn để đánh giá như sau:

***Bảng 4.8. Tiêu chuẩn đánh giá kết quả dự báo số lượng xe taxi***

|  |  |  |
| --- | --- | --- |
| **TT** | **Trường hợp** | **Kết luận** |
| 1 | Năng suất tính toán ***Lớn hơn 105%***  So với nhu cầu vận tải | Số lượng xe taxi quá nhiều (dư thừa) |
| 2 | Năng suất tính toán ***Nhỏ hơn 95%***  So với nhu cầu vận tải | Số lượng taxi quá ít |
| 3 | Năng suất tính toán bằng ***95% - 105%***  So với nhu cầu vận tải | Số lượng xe taxi  phù hợp |

Năng suất của phương tiện taxi trong 01 ngày được xác định bằng công thức như sau:

*Trong đó:*

*Qngày : Năng suất 01 ngày của 01 phương tiện taxi*

*Zc : Số chuyến chở khách (cuốc khách) trong 01 ngày*

Thời gian hoạt động bình quân của xe taxi là 20h/24h và hệ số sử dụng xe taxi là 90% - 100% (không có xe nào nghỉ) – 1 ngày xe có từ 10 – 15 chuyến xe vận chuyển hành khách (cuốc khách)

: Hệ số sử dụng trọng tải phương tiện

Hệ số sử dụng trọng tải là trị số so sánh giữa trọng tải thực tế và trọng tải thiết kế của phương tiện. Việc sử dụng trọng tải của xe taxi nhìn chung là thấp, hành khách thường có nhu cầu đi riêng lẻ để đáp ứng các chuyến đi vì mục đích cá nhân – Giá trị của chỉ tiêu này dao động trong khoảng 20% - 40%

*Q­tk : Trọng tải thiết kế của phương tiện*

02 loại sức chứa phổ biến đối với xe taxi là 04 chỗ và 07 chỗ. Trong đó: Xe 04 chỗ là loại xe phổ biến hơn: Chiếm trên 95% ở đô thị trung tâm của tỉnh. Xe 07 chỗ đòi hỏi mức cước cao, thường đi đông người mới hiệu quả (tiết kiệm) nên số lượng sử dụng rất nhỏ.

***Qua tính toán và so sánh, phương án dự báo số lượng xe taxi ở mục a đều thỏa mãn yêu cầu.***

***c. Đánh giá kết quả dự báo bằng chỉ tiêu số lượng xe taxi/1000 dân***

Để đánh giá kết quả dự báo, tiến hành nghiên cứu và so sánh kết quả tính toán chỉ tiêu tổng hợp số lượng xe taxi/1000 dân (KTaxi1000dân) của phương án quy hoạch với chỉ tiêu này ở một số khu vực.

*Lưu ý rằng: Chỉ tiêu taxi/1000 dân (*KTaxi1000dân*) ở đây áp dụng tính toán cho khu vực để đáp ứng toàn bộ nhu cầu đi lại (của người dân trong khu vực cũng như khách du lịch). Do đó chỉ tiêu này, về cơ bản là khác với chỉ tiêu* kTaxiDS *nêu ở mục trên.*

***Bảng 4.9. Tình hình phát triển Taxi tại một số khu vực***

| **TT** | **Đơn vị**  **hành chính** | **Số xe**  **taxi** | **Diện tích** *(km2)* | **Dân số** *(nghìn dân)* | **Toàn Tỉnh** | |
| --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- |
| *xe/km2* | *xe/nghìn dân* |
| **A** | **TRONG NƯỚC** | | | | | |
| 1 | Phú Thọ | 425 | 3.533,3 | 1.351,0 | 0,12 | 0,31 |
| 2 | Ninh Bình | 650 | 1.378,1 | 935,8 | 0,47 | 0,69 |
| 3 | Bà Rịa Vũng Tàu | 633 | 1.989,4 | 1052,8 | 0,32 | 0,60 |
| 4 | Đà Nẵng | 1.150 | 1.285,4 | 1046,9 | 0,89 | 1,10 |
| 5 | Tp. Hồ Chí Minh | 12.551 | 2.095,6 | 7.681,2 | 5,99 | 1,63 |
| 6 | Hà Nội | 17.400 | 3.324,3 | 6.844,9 | 5,23 | **2,54** |
| **B** | **QUỐC TẾ** | | | | | |
| 1 | Hongkong | 18.138 | 1.130,1 | 7.055,1 | 16,44 | 2,57 |
| 2 | Singapore | 27,695 | 718,3 | 6.469,7 | 38,56 | 5,06 |
| 3 | Stockholm | 5.236 | 381,6 | 770 | 13,72 | 6,80 |
| 4 | London | 24.041 | 1.737,9 | 7,560 | 13,83 | 3,18 |
| 5 | Berlin | 6.977 | 891,9 | 3,420 | 7,82 | 2,04 |
| 6 | Amsterdam | 1.798 | 219,3 | 740 | 8,20 | 2,43 |
| 7 | Lisbon | 4.343 | 958,0 | 2,020 | 4,53 | 2,15 |

Trong các khu vực trên, có 01 trường hợp đặc biệt là Thành phố Hà Nội, đây là khu vực hiện nay không cho cấp phép thêm đối với hoạt động taxi vì nhận thấy sự phát triển của loại hình vận tải này đã đạt mức bão hòa. Nói cách khác, số lượng xe taxi hiện nay đã đáp ứng được nhu cầu đi lại của người dân ở mức tối đa, sự cấp phép phát triển thêm sẽ là dư thừa công suất, có thể gây ra những hệ lụy phức tạp như ô nhiễm môi trường, cạnh tranh thiếu lành mạnh, lãng phí xã hội. Do đó phương án cũng đề xuất lấy trị số số lượng xe taxi/1000 dân ở Hà Nội là trị số tối đa để đánh giá phương án quy hoạch.

***Bảng 4.10. Đánh giá kết quả dự báo số lượng xe Taxi trên địa bàn Tỉnh***

|  |  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- | --- |
| **TT** | **Chỉ tiêu** | **2020** | **2025** | **2030** |
| 1 | Số lượng xe taxi | 952 | 1,238 | 1,523 |
| 2 | Số lượng xe taxi/1000 dân | 0.78 | 0.95 | 1.10 |
| 3 | Giới hạn chỉ tiêu số lượng xe Taxi/1000 dân | 2.54 | | |

Kết quả tính toán chỉ ra rằng số lượng xe/1000 dân của phương án quy hoạch không vượt quá mức giới hạn và lớn hơn mức hiện tại. Do đó kết quả dự báo có thể chấp nhận được.

Mặt khác, so sánh tỉnh Ninh Bình (địa phương có thế mạnh về du lịch) với 03 tỉnh khác có điều kiện tương tự gồm:

- Tỉnh Phú Thọ là địa phương cũng có ưu thế về du lịch tương tự Ninh Bình tuy nhiên mức độ phát triển taxi hiện nay thấp hơn. Trong tương lai, trên cơ sở sự phát triển về du lịch, Phú Thọ định hướng phát triển mạnh taxi với số lượng xe taxi/1000 dân đạt mức khoảng 0.5 (2020), 0.7 (2025) và 1.0 (2030).

- Tỉnh Bà Rịa – Vũng Tàu là địa phương có sự phát triển mạnh mẽ về du lịch và cũng có định hướng quy hoạch taxi như phương tiện chính phục vụ khách thăm quan. Định hướng số lượng xe/1000 dân của tỉnh Bà Rịa – Vũng Tàu lần lượt là: 1.4 (2020), 1.6 (2025) và 1.8 (2030).

- Đà Nẵng là một trong không nhiều các thành phố trực thuộc TW với sự phát triển toàn diện cả về du lịch và đô thị hóa. Do đó Thành phố quy hoạch số lượng xe taxi/1000 dân lớn: 1.8 (2020) và 1.9 (2030).

So sánh giữa các địa phương trên có thể thấy rằng số lượng xe taxi/1000 dân được quy hoạch cho tỉnh Ninh Bình là tương đương với tỉnh Phú Thọ và thấp hơn nhiều so với tỉnh Bà Rịa Vũng Tàu và Thành phố Đà Nẵng. Đây cũng là điều hợp lý vì Đà Nẵng là thành phố trực thuộc TW có nhu cầu sử dụng taxi phục vụ người dân địa phương và khách du lịch lớn. Tỉnh Bà Rịa Vũng Tàu với trung tâm du lịch là thành phố Vũng Tàu và trung tâm hành chính là thành phố Bà Rịa cùng một loạt các huyện khác có các khu du lịch lớn nên nhu cầu đi lại taxi cũng lớn hơn tỉnh Ninh Bình. Khi so sánh với tỉnh Phú Thọ. Mặc dù dân số tỉnh Phú Thọ lớn gấp khoảng 2.5 lần dân số Ninh Bình tuy nhiên lượng khách du lịch đến Phú Thọ gấp khoảng 2 lần số lượng khách đến Ninh Bình nên khi tính toán số xe/1000 dân thì tỉnh Phú Thọ thấp hơn đôi chút so với tỉnh Ninh Bình.

Tóm lại, giá trị quy hoạch cho số lượng xe/1000 dân của tỉnh Ninh Bình là tương đối phù hợp với các địa phương khác trên cả nước căn cứ vào đặc điểm dân số và khách du lịch, không quá cao gây lãng phí xã hội.

***Bảng 4.11. So sánh quy hoạch taxi Ninh Bình và một số Tỉnh, Thành phố***

|  |  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- | --- |
| **TT** | **Tỉnh/ Thành phố** | **Quy hoạch** *(xe/1000 dân)* | | |
| *2020* | *2025* | *2030* |
| 1 | Phú Thọ | 0.52 | 0.76 | 1.03 |
| 2 | Ninh Bình | 0.78 | 0.95 | 1.10 |
| 3 | Bà Rịa – Vũng Tàu | 1.35 | 1.57 | 1.8 |
| 4 | Đà Nẵng | 1.77 | - | 1.91 |

***4.2.3. Phương án quy hoạch điểm đỗ cho xe taxi***

*- Yêu cầu trong bố trí và xây dựng đối với điểm dừng, đỗ xe taxi:*

Điểm dừng đỗ phải đảm bảo trật tự, an toàn và không gây ùn tắc giao thông; đáp ứng yêu cầu về phòng, chống cháy nổ và vệ sinh môi trường.

Bố trí kết hợp các vị trí đỗ cho xe taxi tại các đâu mối giao thông, đặc biệt là tại các bến xe liên tỉnh và điểm đầu cuối của xe bus để tạo điều kiện thuận lợi trong chuyển đổi phương tiện.

Bố trí tích hợp các vị trí đỗ taxi tại điểm phát sinh nhu cầu như trung tâm thương mại, bệnh viên, siêu thị, khu chung cư, nghỉ dưỡng, khu công nghiệp… trên địa bàn tỉnh.

### Đối với các đô thị, xem xét bố trí tại tuyến đường trong khu vực nội thành, nội thị.

### - Điểm đỗ taxi gồm các loại sau:

### + Điểm đỗ tại các đầu mối giao thông

### + Điểm đỗ công cộng

+ Điểm đỗ tại các khu du lịch

+ Gara (nơi đỗ xe)

+ Điểm đỗ tại các khu công nghiệp

### *a. Điểm đỗ tại đầu mối giao thông*

***\* Điểm đỗ tại các Bến xe***

Bến xe là công trình quan trọng phục giao thông tĩnh cho nhiều loại hình vận tải như vận tải taxi, vận tải tuyến cố định, vận tải bằng xe bus… Theo quy chuẩn kỹ thuật quốc gia hiện hành về bến xe khách được Bộ GTVT ban hành (Thông tư số 49/2012/TT-BGTVT), mỗi loại (cấp) bến đều có định mức diện tích bãi đỗ xe dành cho các phương tiện khác. Đặc biệt, diện tích dành cho khu vực đỗ của taxi và bus không được tính vào diện tích tối thiểu của bến (để xếp loại bến).

Trên cơ sở quy định về diện tích cho các phương tiện khác, với quan điểm rằng xe bus là loại hình vận tải công cộng sức chứa lớn có khả năng thu hút tốt hơn so với xe taxi và cũng cần được khuyến khích và kinh nghiệm trong quy hoạch bến xe thì phương án định mức diện tích dành cho xe bus như sau:

*- Đối với các bến xe lớn và trung bình (loại 1, loại 2 và loại 3): Đề xuất tỷ lệ diện tích dành cho xe bus từ 70%-80%. Diện tích dành cho xe taxi là khoảng 20%-30%* vì đây là các bến thường được xây dựng ở các đô thị có sự phát triển kinh tế - xã hội nhất định (thường là các đô thị loại 3 trở lên) nên nhu cầu và khả năng sử dụng xe taxi tương đối lớn.

*- Đối với các bến xe nhỏ (loại 4, loại 5 và loại 6): Đề xuất tỷ lệ diện tích dành cho xe bus từ 80%-100%. Diện tích dành cho xe taxi là khoảng 0%-20%* vì đây là các bến thường được xây dựng ở các khu vực có sự phát triển kinh tế xã hội tương đối hạn chế do đó nhu cầu và khả năng tiếp cận sử dụng xe taxi ở mức thấp, thậm chí là tại một số khu vực mặc dù có bến xe tuy nhiên chưa có xe taxi hoạt động (vì không đảm bảo hiệu quả kinh doanh).

Trên cơ sở diện tích đề xuất dành cho xe taxi tại các bến xe, phương án tính toán và đề xuất số vị trí đỗ dành cho các xe taxi tại các bến xe như sau:

**Bảng 4.12. Đề xuất số vị trí đỗ dành cho xe taxi ở bến xe**

|  |  |  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- | --- | --- |
| **TT** | **Bến xe** | **Diện tích bến**  **tối thiểu** *(m­2)* | **Diện tích dành cho phương tiện khác** *(m­2)* | **Tỷ lệ diện tích dành cho taxi** *(m­2)* | **Số vị trí đỗ dành cho xe taxi** *(vị trí)* |
| 1 | Loại 1 | 15 000 | 2 000 | 10% - 20% | 15 – 30 |
| 2 | Loại 2 | 10 000 | 1500 | 10% - 20% | 10 – 20 |
| 3 | Loại 3 | 5 000 | 900 | 10% - 20% | 6 – 10 |
| 4 | Loại 4 | 2 500 | 400 | 0% - 10% | 4 – 8 |
| 5 | Loại 5 | 1 500 | 50 | 0% - 10% | 1 – 3 |
| 6 | Loại 6 | 500 | 30 | 0% - 10% | Không bắt buộc |

***\* Điểm đỗ tại bến thuyền du lịch***

Bến thuyền du lịch là địa điểm chuyển đổi phương thức phục vụ khách du lịch, những người có khả năng tài chính, nhu cầu và sẵn sang sử dụng xe taxi. Theo kinh nghiệm, tại các bến thuyền cần thiết phải có bãi đỗ xe tĩnh cho các xe ô tô du lịch, cá nhân và đặc biệt là xe taxi. Khu vực đỗ cho các phương tiện này thường được bố trí kết hợp, diện tích tối thiểu dành cho xe taxi cần thiết là đủ cho *3 - 5 vị trí.*

*Các vị trí đỗ đề xuất tại các bến thuyền du lịch như sau:*

- Bến quảng trường Đinh Tiên Hoàng Đế (trước hồ Quảng Trường)

- Bến Đông Vạn Hạnh (kênh Ba Xã kéo dài tiếp cận sông Đáy)

- Bến Hồ Bạch Cừ (vị trí cầu qua hồ Bạch Cừ)

- Bến La Vân (kênh La Vân tiếp cận sông Đáy)

- Bến cửa sông Chanh (ra sông Hoàng Long)

- Bến Trung Trữ (rìa thôn phía Tây)

- Bến Thiên Tôn (có thể sử dụng đỗ xe tại bến xe phía Bắc)

- Bến Tây Vạn Hạnh (kênh Ba Xã tiếp cận sông Chanh)

- Bến Tràng An (thuộc khuôn viên công viên văn hóa)  
 ***\* Điểm đỗ tại ga đường sắt và cảng hàng không***

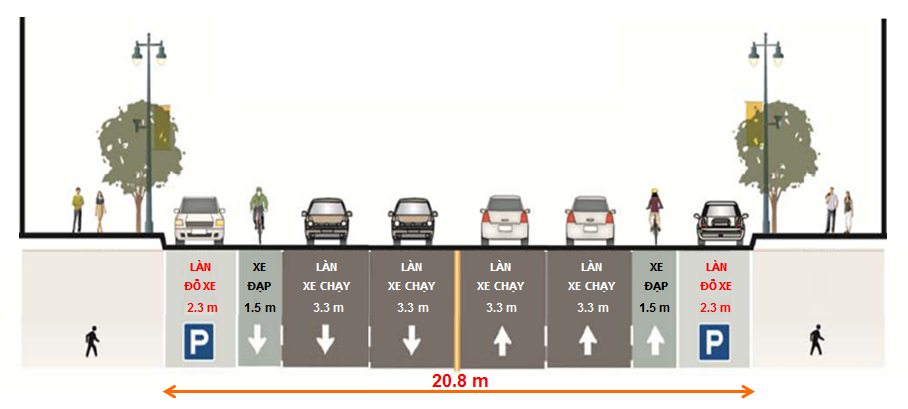
Ga đường sắt hiện tại ở phường Thanh Bình có quy mô nhỏ, tuyến giao thông không thuận lợi cho bố trí điểm đỗ taxi. Sau khi ga Ninh Bình mới được hoàn thành tại phường Nam Bình, khu vực đỗ dành cho xe taxi đề xuất là tối thiểu: 15 – 20 vị trí.

Cảng hàng không Tràng An được quy hoạch xây dựng phát triển tại khu vực Sơn Lai, Quỳnh Lưu thuộc huyện Nho Quan phục vụ nhu cầu bay taxi. Tại các Cảng hàng không loại nhỏ, số vị trí cần thiết cho taxi: 10 – 15 vị trí.

***b. Điểm đỗ công cộng***

***- Đối với các tuyến đường lớn*** (*có bề rộng từ 20 m trở lên*), có thể xem xét bố trí 1 làn đường dành riêng cho xe con (trong đó có xe taxi) dừng đỗ - có thu phí. Tại các điểm này phải đặt biển, kẻ vạch sơn báo hiệu cho lái xe.

***- Đối với các tuyến đường nhỏ hơn***, tùy theo điều kiện cụ thể có thể xem xét bố trí những vị trí dừng, đỗ sát vỉa hè ở những đoạn nhất định không ảnh hưởng tới sự lưu thông bình thường của dòng phương tiện. Tại các điểm này phải đặt biển báo, kẻ vạch sơn báo hiệu cho lái xe. Đồng thời tại các điểm này chỉ nên cho phép xe dừng, không cho phép đỗ và quy định giới hạn thời gian dừng cụ thể.



**Hình 4.6. Mô phỏng mặt cắt tuyến đường có làn dừng đỗ cho xe Taxi**

*Trên địa bàn thành phố Ninh Bình, ngoài những điểm hiện đang khai thác thì một số tuyến đường phù hợp để bố trí điểm dừng gồm:*

+ *Đại lộ Đinh Tiên Hoàng*: Tuyến đóng vai trò đường trục chính thành phố, thuộc dự án nâng cấp mở rộng không gian đô thị, mở rộng tuyến giao thông phía Đông Bắc thành phố Ninh Bình. Tuyến đã xây dựng đến đường Vạn Hạnh với lộ giới 38m, quy hoạch đoạn tuyến còn lại với quy mô mặt cắt ngang rộng 48m (tính cả khoảng lùi hai bên thì lưu không là 60m).

+ *Đường Phạm Hùng*: gồm đường Phạm Hùng rộng 24m, hành lang kênh Quyết Thắng rộng từ 24m-44m.

+ *Đường kênh Đô Thiên*: có mặt cắt ngang dự kiến khoảng 61m gồm đường chính bên phía Tây tộng 16m, hành lang kênh Đô Thiên rộng trung bình 33m, đường gom bên Đông rộng 12m. Tổng mặt cắt rộng khoảng 61m.

+ *Quốc lộ 38B*: Đoạn đi qua khu vực nghiên cứu là đường trục chính thành phố hiện tại, tuân thủ lộ giới đã được phê duyệt trong đồ án QHC rộng 46m, đoạn tuyến đi qua đô thị được xây dựng hệ thống đường gom toàn tuyến. Trong đó:Lòng đường: 10,5m x 2 = 21m; Dải phân cách giữa: 1m; Dải phân cách bên: 1,5m x 2 = 3m; Đường gom: 5,5m x 2 = 11m; Hè đường: 5m x 2 = 10m; Chỉ giới đường đỏ: 46m

+ *Đường Vạn Hạnh và kênh Ba Xã* có mặt cắt ngang dự kiến 48m gồm: đường Vạn Hạnh (phĩa Nam kênh Ba Xã) rộng 16m, hành lang kênh Ba Xã rộng trung bình 20m.

+ *Đường Tràng An:* Đoạn phía đông QL1A: (rộng 33m); đoạn từ QL1 đến Lê Thái Tổ: quy hoạch mở rộng dần từ 53m lên 71m…

*+ Đường Trịnh Tú*: Đoạn từ đê sông Đáy đến Đinh Tiên Hoàng: mặt cắt 48m gồm: dải phân cách giữa 6m, lòng đường 7,5m x 2, và vỉa hè 13,5m x 2; đoạn từ Đinh Tiên Hoàng đến QL1: mặt cắt 32m gồm: dải phân cách giữa 7m, lòng đường 7,5m x 2, và vỉa hè 5m x 2; đoạn từ QL1 đến kênh Đô Thiên: rộng 40m gồm dải phân cách giữa 7m có hàng cột điện cao thế, lòng đường 11,5m x 2, vỉa hè 5m x 2.

*Đối với các huyện và thành phố khác, những vị trí có thể bố trí vị trí dừng đỗ đón trả khách cho xe taxi gồm:*

***Bảng 4.13. Đề xuất vị trí đỗ cho xe taxi trên địa bàn TP Tam Điệp và các Huyện***

|  |  |  |
| --- | --- | --- |
| **TT** | **Vị trí** | **Quy mô** *(Vị trí)* |
| **I** | **Thành phố Tam Điệp** |  |
| 1 | Đường Đồng Giao (Đường tỉnh 492) - Đoạn trước cổng công viên Tam Điệp (Gần giao cắt với đường Trần Phú) | 5 – 8 |
| **II** | **Huyện Kim Sơn** |  |
| 1 | Rạp chiếu bóng Kim Mâu | 3 – 5 |
| **TT** | **Vị trí** | **Quy mô** *(Vị trí)* |
| **III** | **Huyện Gia Viễn** |  |
| 1 | Đường Hồng Dân đoạn giao với đường tỉnh 477  (đoạn tránh qua trung tâm của huyện Gia Viễn) | 3 - 5 |
| 2 | Đường tỉnh 477 - Đối diện đồn Công an Gián Khẩu | 3 – 5 |
| 3 | Đường quốc lộ 1 – Đối diện chợ Gián | 3 – 5 |
| **IV** | **Huyện Nho Quan** |  |
| 1 | Bến xe Nho Quan hiện tại, được chuyển đổi thành Bãi đỗ xe | 10 – 15 |
| **V** | **Huyện Yên Khánh** |  |
| 1 | Trước bệnh viên Đa khoa huyện Yên Khánh | 5 – 7 |
| 2 | Đường khu 8 – Thị trấn Yên Minh (Gần nhà máy may Excel) | 5 - 7 |
| **VI** | **Huyện Yên Mô** |  |
| 1 | Dọc đường tỉnh 480C, gần giao cắt với quốc lộ 12B kéo dài | 5 – 7 |
| 2 | Trước trung tâm dạy nghề huyện Yên Mô (Gần bệnh viện huyện) | 5 – 7 |

***- Đối với các giao cắt đồng mức***: Để thuận lợi cho việc tiếp chuyển, tại 1 số ngã 3 giao cắt giữa các tuyến quốc lộ với nhau hoặc giữa các tuyến quốc lộ với các tuyến đường tỉnh có thể xem xét bố trí điểm dừng taxi tuy nhiên tại các điểm này cần nghiên cứu bố trí khu vực đỗ taxi lùi sâu vào khu vực vỉa hè hoặc tại các làn đường tuy nhiên nằm cách tối thiểu giao cắt là 20 m.

***Khu vực không khuyến khích***

***bố trí điểm đỗ Taxi***

***Khu vực***

***có thể bố trí điểm đỗ Taxi***

***Hình 4.7. Mô phỏng vị trí đỗ xe taxi tại các điểm giao cắt***

Đề xuất một số vị trí gần các giao cắt có thể bố trí điểm đỗ cho xe taxi như sau:

***Bảng 4.14. Đề xuất một só vị trí đỗ xe taxi gần các giao cắt***

|  |  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- | --- |
| **TT** | **Điểm/Khu du lịch** | **Quy mô** *(Vị trí)* | | |
| **Đến 2020** | **2021- 2025** | **2026 - 2030** |
| 1 | Vị trí nằm trên đường tỉnh 477 – Bên phải đường (hướng đi Nho Quan) – cách giao cắt với quốc lộ 1A khoảng 25m | 3 - 5 | 3 - 5 | 3 - 5 |
| 2 | Vị trí nằm trên quốc lộ 38B – Bên phải đường (hướng đi Bái Đính) – cách giao cắt với quốc lộ 1A khoảng 15m | 3 - 5 | 3 - 5 | 3 - 5 |
| 3 | Gần nút giao đường tỉnh 477 kéo dài với quốc lộ 1A (Quy hoạch công viên quy mô lớn, công trình tượng đài) | 5 - 7 | 5 - 7 | 5 - 7 |
| 4 | Gần nút giao giữa đường Bái Đính – Kim Sơn và đường Lương Văn Thắng  (Quy hoạch công trình tượng đài) | 5 - 7 | 5 - 7 | 5 - 7 |

***- Điểm đỗ công cộng kết hợp bãi đỗ xe***: Bên cạnh điểm đỗ dọc tuyến đường giao thông. Có thể cho phép xe taxi đỗ tại các bãi đỗ xe (do tỉnh quy hoạch và đầu tư xây dựng) trong thời gian chờ đợi phục vụ hành khách.

Đối với các khu vực (đô thị, huyện…) đã có quy hoạch chung được, có quy hoạch phân khu đô thị, quy hoạch chi tiết được phê duyệt cho phép bố trí số vị trí đỗ cho xe taxi không vượt quá 15% tổng diện tích của các bãi đỗ xe đã được quy hoạch.

Đối với các đô thị chưa lập quy hoạch chung, dự kiến hình thành trong tương lai, bên cạnh các vị trí đỗ tại các bến xe, phải bố trí tối thiểu 01 bãi đỗ taxi riêng biệt hoặc tích hợp trong bãi đỗ xe công cộng.

***c. Điểm đỗ tại các khu du lịch và khu công nghiệp, cụm công nghiệp***

Tỉnh Ninh Bình có thế mạnh về phát triển du lịch do đó việc bố trí các điểm đỗ taxi tại các khu vực này là hết sức quan trọng. Căn cứ trên cơ sở quy mô của các điểm du lịch, phương án đề xuất *quy mô tối thiểu* dành cho xe taxi như sau:

***Bảng 4.15. Đề xuất quy mô cho các điểm đỗ taxi tại một số điểm du lịch***

|  |  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- | --- |
| **TT** | **Điểm/Khu du lịch** | **Quy mô** *(Vị trí)* | | |
| *Đến 2020* | *2021- 2025* | *2026 – 2030* |
| 1 | Khu DL Vườn quốc gia Cúc Phương | 10 | 15 | 20 |
| 2 | Khu di tích sinh thái Vân Long | 5 | 10 | 15 |
| 3 | Tuyến DL Thạch Bích – Thung Nắng | 5 | 8 | 10 |
| 4 | Khu DL Di tích lịch sử văn hóa  Cố đô Hoa Lư | 20 | 30 | 40 |
| **TT** | **Điểm/Khu du lịch** | **Quy mô** *(Vị trí)* | | |
| *Đến 2020* | *2021- 2025* | *2026 – 2030* |
| 5 | Khu DL Kênh Gà - Vân Trình | 5 | 8 | 10 |
| 6 | Khu DL Động Thiên Hà | 5 | 8 | 10 |
| 7 | Khu DL Hang Múa | 5 | 8 | 10 |
| 8 | Khu DL Sân golf Hoàng Gia | 10 | 15 | 20 |
| 9 | Khu tắm ngâm Cúc Phương | 5 | 8 | 10 |
| 10 | Khu Cúc Phương Resort | 5 | 8 | 10 |
| 11 | Khu Resort Emeralda | 5 | 8 | 10 |
| 12 | Khu DL sinh thái vườn chim  Thung Nham | 5 | 8 | 10 |
| 13 | Khu du lịch sinh thái Tràng An | 10 | 15 | 20 |
| 14 | Khu DL Tam Cốc - Bích Động | 20 | 30 | 40 |
| 15 | Khu DL Chùa Bái Đính | 20 | 30 | 40 |
| 16 | Khu DL Nhà thờ đá Phát Diệm | 5 | 10 | 15 |
| 17 | Khu DL núi, chùa Non Nước | 5 | 10 | 15 |
| 18 | Điểm DL Đền Dâu | 2 | 4 | 10 |
| 19 | Điểm DL Quán Cháo | 3 | 5 | 10 |
| 20 | Công viên động vật hoang dã | 20 | 30 | 40 |
| 21 | Khu DL sinh thái hồ Đồng Chương | 10 | 15 | 20 |
| 22 | Khu DL Hồ Đồng Thái | 10 | 15 | 20 |
| **Tổng cộng** | | **190** | **298** | **405** |

Bên cạnh du lịch, phát triển công nghiệp cũng là một trong những mối quan tâm lớn của các tỉnh trong đó có Ninh Bình. Để tạo điều kiện thuận lợi cho các đối tác, khách hàng hàng đến giao dịch và làm việc, tham quan, cần thiết bố trí các khu vực dừng đỗ cho xe taxi tại các Khu công nghiệp và Cụm công nghiệp.

Với quan điểm như vậy, phương án đề xuất các khu công nghiệp, cụm công nghiệp phải dành lại một phần diện tích đất trong tổng số diện tích được cấp phép (ở ngoài hàng rào quản lý nội bộ của các khu, cụm công nghiệp) cho đỗ xe taxi. Việc bố trí được thực hiện theo nguyên tắc: *Số vị trí đỗ cho xe taxi tối thiểu ở Cụm công nghiệp là 05 và ở Khu công nghiệp là 10*. (Bảng thống kê chi tiết diện tích dành cho đỗ taxi tại các Khu công nghiệp và Cụm công nghiệp được trình bày ở phần phụ lục)

***d. Gara, điểm tập kết phương tiện***

Gara hay nơi đỗ xe là 01 trong 06 nội dung quy định bắt buộc của điều kiện kinh doanh vận tải bằng xe ô tô, theo đó, đơn vị kinh doanh vận tải phải có nơi đỗ xe phù hợp với phương án kinh doanh và đảm bảo các yêu cầu về an toàn giao thông, phòng chống cháy, nổ và vệ sinh môi trường.

Thực tế rằng, gara hay nơi đỗ xe ngoài chức năng lưu giữ bảo quản phương tiện trong quá trình không hoạt động còn là khu vực đơn vị vận tải tiến hành bảo dưỡng, sửa chữa phương tiện và kết hợp làm khu vực điều hành hoạt động đoàn phương tiện.

Khu đỗ, tập kết của các xe taxi được bố trí chủ yếu trên các tuyến đường vành đai, xung quanh các đô thị nhằm hạn chế áp lực ở khu vực Trung tâm đồng thời đảm bảo khả năng tiếp cận cao nhất (Quãng đường huy động của phương tiện và thời gian chờ đợi của hành khách là nhỏ nhất).

Do gara là khu vực gắn trực tiếp với số lượng phương tiện nên quy hoạch quy mô của khu vực này như sau: Trong quá trình khai thác, taxi hoạt động thường xuyên trên đường (không có thời gian ngừng hoạt động 100% như vận tải tuyến cố định, hay vận tải bus) do đó đề xuất quy mô khu vực gara bằng 50% - 60% tổng quy mô đoàn phương tiện.

***Bảng 4.16. Quy hoạch quy mô khu vực Gara***

|  |  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- | --- |
| ***TT*** | ***Mục*** | ***2020*** | ***2025*** | ***2030*** |
| 1 | Số xe Taxi cơ bản *(xe)* | 1001 | 1296 | 1566 |
| 2 | Quy mô Gara *(Số vị trí)* | 525 | 680 | 840 |

***Ghi chú:*** *Quy mô Gara tại mỗi giai đoạn là tổng nhu cầu cần thiết tới thời điểm xem xét*

***4.2.4. Phương án quy hoạch số lượng doanh nghiệp taxi***

Quy hoạch số lượng doanh nghiệp taxi nhằm hạn chế tình trạng phát triển quá nhiều (nóng) số lượng các doanh nghiệp, đặc biệt là các doanh nghiệp có quy mô đoàn phương tiện nhỏ.

*Cơ sở để quy hoạch số lượng doanh nghiệp taxi là:*

- Quy định số lượng phương tiện tối thiểu của doanh nghiệp taxi trong Thông tư 63/2014/TT-BGTVT.

- Hiện trạng số lượng và quy mô doanh nghiệp taxi trên địa bàn tỉnh.

Số lượng doanh nghiệp tối đa tại một thời điểm nhất định sẽ được xác định theo công thức sau:

*Trong đó*

NDN TaxiMax : Số lượng doanh nghiệp taxi tối đa

NDN TaxiHT : Số lượng doanh nghiệp taxi hiện trạng

NTaxiQH : Số lượng xe taxi quy hoạch

NTaxiHT : Số lượng xe taxi hiện trạng

NTaxiMin : Số lượng xe taxi tối thiểu của 1 DN theo quy định Nhà nước

Theo quy định tại nghị định 86/2014/NĐ-CP, từ 01/01/2016, doanh nghiệp nghiệp, hợp tác xã kinh doanh VTHK bằng xe taxi phải có số lượng xe tối thiểu 10 xe.

Trong thực tế, do hiện trạng số lượng xe taxi có thể thay đổi liên tục nên phương án không tính toán cụ thể, chỉ nêu nguyên tắc để sử dụng khi cần thiết.

**4.3. Quy hoạch mạng lưới tuyến vận tải hành khách cố định nội tỉnh và vị trí điểm dừng đón trả khách**

Vận tải hành khách theo hình thức tuyến cố định bằng ô tô là hoạt động vận tải có quy định bến đi, bến đến và ngược lại với lịch trình, hành trình phù hợp do doanh nghiệp, hợp tác xã đăng ký và được cơ quan quản lý tuyến chấp thuận.

Vận tải hành khách theo hình thức tuyến cố định có bến đi, bến đến và lộ trình nằm trong phạm vi 1 tỉnh hoặc 1 thành phố (trực thuộc TW) được gọi là vận tải hành khách tuyến cố định nội tỉnh.

***4.3.1. Nguyên tắc quy hoạch mạng lưới tuyến vận tải hành khách cố định nội tỉnh***

***a. Phân tích mối quan hệ giữa VTHK cố định nội tỉnh và VTHKCC bằng xe bus***

Để quy hoạch vận tải hành khách tuyến cố định nội tỉnh đạt được hiệu quả cần phải đặt quy hoạch này trong mối quan hệ với VTHKCC bằng xe bus.

Thực tế rằng, do 02 loại hình này có phạm vi hoạt động về mặt địa lý tương đối giống nhau do đó cần phải tính toán và hạn chế tối đa sự cạnh tranh giữa VTHK tuyến cố định nội tỉnh và VTHKCC bằng xe bus.

Qua bảng so sánh giữa 02 loại hình, có thể thấy rằng mỗi loại hình có điểm mạnh và hạn chế khác nhau – Bản thân mỗi loại hình phù hợp với từng điều kiện vận chuyển nhất định. Về cơ bản, chúng không xung đột nhau mà hoàn toàn có thể chuyển đổi và hỗ trợ lẫn nhau, cụ thể như sau:

***Bảng 4.17. So sánh giữa VTHK tuyến cố định nội tỉnh và VTHKCC bằng xe bus***

|  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- |
| **TT** | **Tiêu chí so sánh** | **VTHK bằng xe ô tô theo tuyến cố định** | **VTHK bằng xe Bus** |
| ***I*** | ***Thiết kế tuyến*** | | |
| 1 | Điểm đầu, cuối | - Bến xe loại 1 – loại 6 | - Các điểm có đủ diện tích (Không nhất thiết là bến xe) |
| 2 | Cự ly bình quân giữa các điểm dừng | - Cự ly giữa các điểm dừng tối thiểu 5 Km | - Xoay quanh giá trị tối ưu (Phương pháp O-D)  - Bị giới hạn theo quy định BGTVT (Không vượt quá 3 Km) |
| 3 | Nhà chờ | - Không bố trí | - Bố trí tại điểm có nhu cầu lớn, phục vụ nhu cầu về mỹ quan đô thị, quảng cáo… |
| 4 | Hệ số thay đổi hành khách | - Khó xác định chính xác – có trị số nhỏ  (Vì phần lớn hành khách đi suốt tuyến) | - Có thể xác định dễ dàng hơn – có trị số lớn  (Vì hành khách lên xuống dọc đường nhiều) |
| 5 | Phạm vi hoạt động | - Nội tỉnh | - Nội tỉnh |
| ***II*** | ***Phương tiện*** | | |
| 1 | Trọng tải (sức chứa) | - Chỉ bao gồm ghế ngồi | - Chỗ (gồm chỗ đứng và chỗ ngồi) |
| 2 | Tỷ lệ chỗ ngồi | - 100% chỗ ngồi | - Từ 30% trở lên (tùy theo khu vực hoạt động) |
| 3 | Khả năng vận chuyển | - Cùng kích thước phương tiện, xe khách tuyến cố định có khả năng vận chuyển thấp hơn | - Cùng kích thước phương tiện, xe Bus có khả năng vận chuyển cao hơn. |
| 4 | Giá để hành lý | - Được bố trí ở khoang hành khách | - Không được bố trí ở khoang hành khách mà thay bằng hệ thống tay nắm |
| 5 | Hành lý và hàng bao gửi | - Không bị giới hạn: Gồm hành lý để ở khoang hành khách và hàng hóa ở coffre (cốp). | - Bị giới hạn: Hành lý xách tay nặng không quá 10 kg và kích thước không vượt quá (30\*40\*60 cm) |
| **TT** | **Tiêu chí so sánh** | **VTHK bằng xe ô tô theo tuyến cố định** | **VTHK bằng xe Bus** |
| 6 | Thông tin | - Các phương tiện trên tuyến không có sự thống nhất về màu sơn và trang trí. | - Tất cả các phương tiện hoạt động trên tuyến phải thống nhất về màu sơn, có số hiệu tuyến. |
| ***III*** | ***Thời gian*** | | |
| 1 | Thời gian hoạt động | - Tùy theo đăng ký của doanh nghiệp và phân công của đơn vị quản lý tuyến.  - Hoạt động cả ngày và đêm | - Tối thiểu 12 tiếng hoạt động liên tục trong 1 ngày.  - Không hoạt động vào đêm |
| 2 | Giãn cách chạy xe (I) | - Theo nốt đăng ký và được phân công | - Bị giới hạn (tối thiểu 45 phút/chuyến) |
| 3 | Thời gian tại các điểm | - Tùy theo yêu cầu | - Bắt buộc |
| ***IV*** | ***Chất lượng dịch vụ*** | | |
| 1 | Giá vé trên tuyến | - Thống nhất trên tuyến bởi các doanh nghiệp hoạt động. | - Linh hoạt, áp dụng giá vé phân chặng |
| 2 | Cơ sở hạ tầng trên tuyến | - Doanh nghiệp phải thuê hoặc tự đầu tư | - Được Nhà nước hỗ trợ đầu tư |
| 3 | Thời gian chờ đợi | - Khó xác định | - Bình quân bằng ½ giãn cách chạy xe (I/2) |
| 4 | Hành khách có hành lý cồng kềnh | - Phục vụ | - Không phục vụ |
| 5 | Khả năng tiếp cận phương tiện | - Khó khăn và mất an toàn hơn | - Thuận lợi và an toàn hơn |
| 6 | Giá cước trên cùng 1 tuyến hoạt động | - Cao hơn | - Thấp hơn |

- VTHK tuyến cố định nội tỉnh phù hợp hoạt động ở nơi nhu cầu vận tải chỉ tập trung cao ở 1 số thời điểm nhất trong ngày, không đòi hỏi cao về số lượng phương tiện, thời gian hoạt động và đặc biệt là giãn cách chạy xe.

- VTHKCC bằng xe bus phù hợp hoạt động ở nơi có nhu cầu ở mức trung bình, cao và ổn định. Cùng với đó, những yêu cầu về số lượng, chất lượng phương tiện, thời gian hoạt động là hết sức khắt khe.

Với phân tích như trên, có thể kết luận rằng: VTHKC tuyến cố định nội tỉnh có thể được hình thành trong giai đoạn đầu, tạo ra thói quen và kích thích nhu cầu vận tải bằng xe ô tô. Khi nhu cầu đi lại tăng trưởng, mạng lưới đường sá thuận lợi, có thể từng bước chuyển đổi các tuyến cố định nội tỉnh thành tuyến bus để tăng cường khả năng đáp ứng nhu cầu của nhân dân cũng như tiết kiệm chi phí tạo thói quen.

***b. Nguyên tắc quy hoạch mạng lưới VTHK tuyến cố định nội tỉnh***

- Tuyến vận tải hành khách nội tỉnh *phải bắt đầu và kết thúc tại bến xe*.

- Lộ trình tuyến được xác định trước, chạy qua các khu vực đông dân cư và hạn chế trùng lặp với: *Tuyến vận tải hành khách bằng xe bus; Tuyến vận tải hành khách cố định liên tỉnh* nhằm giảm thiểu tình trạng cạnh tranh căng thẳng giữa các loại hình.

- Lộ trình tuyến cố định nội tỉnh chạy qua *tối thiểu 02 huyện/ thành/ thị*

- *Ưu tiên quy hoạch tuyến nội tỉnh* trên cơ sở:

Các tuyến hiện tại;

Các tuyến không có (chưa có) quy hoạch vận tải xe bus;

Các tuyến nhu cầu đi lại không thường xuyên, có thể tổ chức vận tải với số lượng phương tiện nhỏ và giãn cách chạy xe lớn, tần suất hoạt động thấp, không liên tục.

- *Thực hiện chuyển đổi thành tuyến bus* khi nhu cầu đi lại tăng trưởng và mạng lưới tuyến xe bus hình thành tương đối hoàn thiện.

***4.3.2. Phương án quy hoạch mạng lưới tuyến***

***a. Phương án lộ trình và phân kỳ quy hoạch tuyến***

Quy hoạch tuyến nội tỉnh trên địa bàn tỉnh Ninh Bình được phần chia thành các giai đoạn gồm:

\* GIAI ĐOẠN ĐẾN 2020

***- Điều chỉnh điểm đầu, cuối của tuyến 01, giữ nguyên tuyến 02 hiện đang hoạt động:***

*Tuyến 01: Bến xe khách Kim Đông (Cồn Thoi) –* Kim Sơn *–* Ngã 3 Khánh Nhạc – Thị trấn Yên Ninh – ngã 3 Ninh Phúc– *Bến xe khách phía Bắc thành phố Ninh Bình*(và ngược lại).

*Tuyến 02: Bến xe khách Kim Đông (Cồn Thoi) –* Quốc lộ 12B kéo dài – Cống Cà Mau – Yên Mô – Quốc lộ 1–Ngã 3 Gián – Đường tỉnh 477 – *Bến xe khách Nho Quan* (và ngược lại).

***- Quy hoạch thêm 02 tuyến mới*:**

*Tuyến 03: Bến xe khách phía Nam thành phố Ninh Bình* – Đường tỉnh 480 – Đường tỉnh 478 – Quốc lộ 38B – Quốc lộ 12B – *Bến xe Rịa*

Tuyến được hình thành trên cơ sở tuyến đường tỉnh 480 (mới) và bến xe Rịa. Đây là tuyến vận tải hành khách cố định nội tỉnh được hình thành để đáp ứng nhu cầu tiếp cận các điểm du lịch quan trọng trên địa bàn Tỉnh gồm: Tam Cốc Bích Đông, Tràng An, Cố đô Hoa Lư, chùa Bái Đính. Bên cạnh đó, tuyến cũng kết nối qua khu vực sản xuất Sơn Hà.

*Tuyến 04*: *Bến xe Rịa* – Quốc lộ 45 – Đường tỉnh 478 D (Trong quy hoạch GTVT) – Đường tỉnh 480D – Quốc lộ 12B kéo dài – *Bến xe thị trấn Yên Thịnh*

Tuyến được hình thành trên cơ sở 02 bến xe mới là bến xe Rịa và bến thị trấn Yên Thịnh. Lộ trình tuyến kết nối huyện Yên Mô, TP Tam Điệp, huyện Nho Quan. Theo đó, tuyến sẽ đáp ứng nhu cầu đi lại của người lao động từ huyện Yên Mô tới các đơn vị sản xuất nằm ở xã Quang Sơn và xã Phú Long.

Ngoài ra, theo quy hoạch đã được Thủ tướng thông qua, trên địa bàn xã Kỳ Phú và Phú Long sẽ hình thành phát triển công viên động hoang giã quốc gia với khả năng thu hút khoảng 5 triệu khách/năm và trên 2000 lao động, vì vậy tuyến 05 cũng sẽ đóng vai trò quan trọng đáp ứng nhu cầu đi lại của người dân lao động và khách du lịch.

*Trong bối cảnh bến xe khách phía Nam (Mai Sơn, Yên Sơn) và phía Bắc (nằm trên trục đường tránh quốc lộ 1A đoạn giao với quốc lộ 38B) của thành phố Ninh Bình chưa được hoàn thành thì điểm đầu/cuối của tuyến 01 và 03 tạm thời đặt ở bến xe hiện tại của thành phố Ninh Bình. Bến xe thị trần Yên Thịnh (Tuyến 04) chưa hình thành tạm thời đặt điểm đầu/cuối tại bến xe Kim Sơn. Bến xe Rịa (Tuyến 03, 04) chưa được hình thành tạm thời đưa điểm đầu/cuối của tuyến về bến xe Nho Quan*

\* GIAI ĐOẠN 2021 – 2030

Đây là giai đoạn mà theo quy hoạch mạng lưới tuyến bus đã hình thành tương đối hoàn thiện, bản thân các tuyến cố định nội tỉnh của giai đoạn trên cũng bắt đầu có sự trùng lặp với các tuyến bus của giai đoạn này *(gồm tuyến: 02, 05, 08, 12,…)* do đó đề xuất giai đoạn này tiến hành ngừng hoạt động khai thác các tuyến cố định nội tỉnh. Tập trung hoàn thiện mạng lưới xe bus.

***b. Chỉ tiêu khai thác kỹ thuật trên tuyến***

So sánh với các loại hình VTHK có lộ trình cố định khác như VTHK liên tỉnh và đặc biệt là VTHK bằng xe bus thì nhìn chung điều kiện ràng buộc về các chỉ tiêu khai thác kỹ thuật đối với các tuyến VTHK cố định nội tỉnh không đòi hỏi cao bằng. Một số chỉ tiêu chính gồm:

- *Vận tốc khai thác bình quân trên tuyến*: Định mức 30 – 40 Km/h. Phương án sử dụng mức 35 Km/h để tính toán các chỉ tiêu có liên quan.

- *Cự ly tuyến*: Được xác định trên cơ sở thông số của các tuyến đường hiện tại và quy hoạch.

- *Thời gian chuyến:* Được xác định bằng thương số của cự ly tuyến và vận tốc khai thác bình quân. Kết quả tính toán của chỉ tiêu cự ly tuyến và thời gian chuyến được trình bày ở bảng dưới đây.

***Bảng 4.18. Phương án quy hoạch các tuyến cố định nội tỉnh***

|  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- |
| ***TT*** | ***Tuyến VTHK cố định nội tỉnh*** | ***Cự ly*** *(Km)* | ***Thời gian chuyến*** *(Phút)* |
| 1 | BXK Kim Đông – BXK phía Bắc | 55 | 95 |
| 2 | BXK Kim Đông – BXK Nho Quan | 72 | 125 |
| 3 | BXK phía Nam – BXK Rịa | 35 | 60 |
| 4 | BXK Rịa – BXK thị trấn Yên Thịnh | 40 | 70 |

- *Giãn cách chạy xe và tần suất hoạt động:* Theo quy định hiện hành, không có văn bản nào ấn định tiêu chuẩn cụ thể cho 02 chỉ tiêu này tuy nhiên để đảm bảo cho sự hoạt động của tuyến phương án đề xuất như sau: Giãn cách chạy xe trên tuyến tùy theo biểu đồ xắp xếp và phương án đề xuất của doanh nghiệp. Về tần suất hoạt động, cần phải đảm bảo ngày nào cũng có xe hoạt động. Do các tuyến trong quy hoạch đều có cự ly dưới 100 Km nên đề xuất tối thiểu 1 ngày phải có 02 lượt (chuyến) xe hoạt động tương đương 1 vòng - tương đương với tần suất tối thiểu là 30 vòng/tháng.

- *Trọng tải phương tiện*: Theo quy định hiện hành, tất cả các xe có trọng tải được chở từ 10 hành khách trở lên đều có thể tham gia hoạt động.

***4.3.3. Nguyên tắc bố trí điểm dừng đón trả khách***

*Điểm đón, trả khách*: Là công trình đường bộ trên hành trình chạy xe dành cho xe ô tô vận chuyển hành khách theo tuyến cố định dừng để hành khách lên, xuống xe theo quy định của cơ quan có thẩm quyền.

***\* Nguyên tắc bố trí điểm dừng đón trả khách phục vụ tuyến cố định***

*- Điểm đón, trả khách chỉ được bố trí tại các vị trí đảm bảo an toàn giao thông:* Không bố trí điểm dừng đón trả khách tại các đoạn đường cong, bán kính nhỏ; Cách điểm dừng của hướng giao thông đối diện tối thiểu 10m.

*- Điểm dừng bố trí thuận tiện cho hành khách lên, xuống xe và tiếp cận đến điểm đón, trả khách*, *không ảnh hưởng đến các phương tiện lưu thông trên đường:* Điểm dừng được bố trí ở 2 bên tuyến đường (cặp điểm dừng);

- *Đảm bảo khoảng cách tối thiểu* giữa hai điểm đón, trả khách liền kề hoặc giữa điểm dừng đón, trả khách với trạm dừng nghỉ hoặc bến xe theo quy hoạch GTVT trên địa bàn tỉnh đến năm 2030*– Theo quy định hiện hành tối thiểu là 05 Km.*

*- Tập trung ưu tiên bố trí điểm dừng đón trả khách trên các tuyến đường quốc lộ, đường tỉnh* trên địa bàn tỉnh có sự hoạt động của tuyến vận tải hành khách tuyến cố định.

***4.3.4. Phương án xác định vị trí điểm dừng đón trả khách***

Trên cơ sở nguyên tắc bố trí và hiện trạng cũng như quy hoạch định hướng phát triển giao thông vận tải trên địa bàn tỉnh, phương án đề xuất ***vị trí cơ bản*** bố trí các điểm dừng.

Tuy nhiên trong thực tế triển khai, để đảm bảo tính khả thi cao nhất, cho phép lựa chọn các vị trí cách ***vị trí cơ bản*** được nêu trong quy hoạch **tối đa 500m.** Số lượng điểm dừng trên các tuyến giao thông đề xuất như sau:

***Bảng 4.19. Số lượng cặp điểm dừng trên các tuyến giao thông***

|  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- |
| ***TT*** | ***Tuyến đường*** | ***Số cặp điểm*** | ***Ghi chú*** |
| 1 | Quốc lộ 1 | 2 |  |
| 2 | Quốc lộ 10 | 2 |  |
| 3 | Đường tỉnh 483 | 1 | Quốc lộ 10 cũ |
| 4 | Quốc lộ 12B | 3 |  |
| 5 | Quốc lộ 12B kéo dài | 3 |  |
| 6 | Quốc lộ 38B | 1 |  |
| 7 | Quốc lộ 45 | 1 |  |
| 8 | Quốc lộ 12B mới | 1 |  |
| 9 | Đường tỉnh 477 | 1 |  |
| 10 | Đường tỉnh 477E | 2 |  |
| 11 | Đường tránh thành phố Ninh Bình | 1 |  |
| 12 | Đường tỉnh 481C | 1 |  |
| **Tổng số** | | **19** |  |

***Bảng 4.20. Đề xuất vị trí cơ bản cho các điểm dừng phục vụ vận tải tuyến cố định trên địa bàn Tỉnh***

|  |  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- | --- |
| **TT (1)** | **TT (2)** | **LÝ TRÌNH ĐIỂM DỪNG** | | **MÔ TẢ VỊ TRÍ ĐIỂM DỪNG** |
| ***Bến trái*** | ***Bên phải*** |
| ***1*** | ***2*** | ***3*** | ***4*** | ***5*** |
| **I** | | **Quốc lộ 1 *(Hướng Hà Nội - Ninh Bình)*** | | |
| 1 | 1 | Km254+550 | Km254+360 | - Lý trình phải gần giao cắt với đường tỉnh 477 (Ngã 3 Gián)  - Lý trình trái khu vực khách sạn Hương Trà (đối diện bưu điện Gián Khẩu) |
| 2 | 2 | Km258+100 | Km258+850 | - Lý trình phải gần giao cắt với quốc lộ 38B (Ngã 3 Cầu Huyện)  - Lý trình trái gần cửa hàng xăng dầu Thiên Tôn |
| **II** | | **Quốc lộ 10 *(Hướng Nam Định - Ninh Bình)*** | | |
| 3 | 1 | Km147+000 | Km146+900 | - Lý trình phải khu vực trạm biến thế Khánh Cư  - Lý trình trái khu vực trạm xăng dầu Khánh Cư |
| 4 | 2 | Km161+700 | Km161+650 | - Trước nghĩa trang thuộc xã Ân Hòa |
| **III** | | **Đường tỉnh 483 *(Hướng Yên Khánh – Kim Sơn)*** | | |
| 5 | 1 | Km5+300 | Km5+350 | - Trước Nhà thờ Phúc Nhạc |
| **IV** | | **Quốc lộ 12B *(Hướng Ninh Bình - Hòa Bình)*** | | |
| 6 | 1 | Km6+100 | Km6+050 | - Gần trường trung cấp nghề số 14 - Quân đoàn 1 (Yên Phong, Yên Sơn, TX. Tam Điệp) |
| 7 | 2 | Km11+220 | Km11+300 | - Gần giao cắt với quốc lộ 38B tại Ngã 3 Anh Trỗi |
| 8 | 3 | Km20+150 | Km20+100 | - Ngã 3 lối vào xã Văn Phú, huyện Nho Quan |
| ***1*** | ***2*** | ***3*** | ***4*** | ***5*** |
| **V** | | **Quốc lộ 12B kéo dài *(Hướng Tam Điệp - Kim Sơn)*** | | |
| 9 | 1 | Km3+750 | Km3+400 | - Khu vực trước trại giam Bình Sơn |
| 10 | 2 | Km9+050 | Km9+100 | - Trước trụ sở Hạt quản lý giao thông số 2 |
| 11 | 3 | Km30+640 | Km30+700 | - Cách cầu Định Hóa 2km theo hướng đi Bình Minh |
| **VI** | | **Quốc lộ 38B *(Hướng Nam Định - Ninh Bình)*** | | |
| 12 | 2 | Km140+850 | Km140+810 | - Gần giao cắt với đường tỉnh 477C (đi thị trấn Me) |
| **VII** | | **Quốc lộ 45 *(Hướng Ninh Bình - Thanh Hóa)*** | | |
| 13 | 1 | Km3+350 | Km3+300 | - Trước sân vận động, gần ngã 3 giao cắt với đường tỉnh 478D trong quy hoạch GTVT |
| **VIII** | | **Quốc lộ 12B mới *(Đoạn nối từ Tam Điệp - Cồn Nổi)*** | | |
| 14 | 1 | - | - | - Gần giao cắt với đường tỉnh 480D tại huyện Yên Mô |
| **IX** | | **Đường tỉnh 477 *(Hướng Gia Viễn - Nho Quan)*** | | |
| 15 | 1 | Km6+500 | Km6+550 | - Hạt Quản lý giao thông Gia Vân |
| **X** | | **Đường tỉnh 477E trong quy hoạch GTVT *(Hướng Gia Viễn - Nho Quan)*** | | |
| 16 | 1 | - | - | - Gần điểm giao cắt với đường tỉnh 479B |
| 17 | 2 | Km3+200 | Km3+300 | - Khu vực UBND xã Gia Lâm, Bưu điện xã Gia Lâm |
| **XI** | | **Đường Tránh thành phố Ninh Bình** | | |
| 18 | 1 | Km11+900 | Km11+950 | - Gần giao cắt với đường tỉnh 478B |
| ***1*** | ***2*** | ***3*** | ***4*** | ***5*** |
| **XII** | | **Đường tỉnh 481C *(Hướng Yên Khánh - Kim Sơn)*** | | |
| 19 | 1 | Km0+120 | Km0+1000 | - Gần giao cắt với đường tỉnh 481B (Ngã 3 cầu Đầm) |

***Ghi chú:*** *TT(1): Thứ tự điểm dừng cộng dồn*

*TT(2): Thứ tự điểm dừng tính trên từng tuyến đường*

**4.5. Tổng hợp nhu cầu quỹ đất**

***a. Nhu cầu quỹ đất quy hoạch phát triển vận tải taxi***

*Diện tích dành cho xe taxi gồm:*

- Diện tích gara, khu vực tập kết phục vụ bảo quãn và các hoạt động kỹ thuật cho phương tiện.

- Diện tích đỗ tại các bến xe

- Diện tích đỗ tại các khu vực công cộng, tại các điểm thu hút và trên các tuyến giao thông

*Trong đó, giả thiết rằng:*

**Bảng 4.21. Kinh nghiệm về thời gian hoạt động của phương tiện**

|  |  |  |  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- |
| **TT** | Chỉ tiêu | **Đơn vị** | *Phương tiện* | | | |
| *Xe buýt* | *Xe taxi* | *Xe con* | *Xe máy* |
| 1 | Chiều dài bình quân 01 chuyến | km | 15 | 8 | 12 | 6 |
| 2 | Vận tốc trung bình | km/h | 15 | 27 | 25 | 30 |
| 3 | Thời gian bình quân 01 chuyến đi | giờ | 1,00 | 0,30 | 0,48 | 0,27 |
| 4 | Số chuyến xe hoạt động trong ngày | chuyến/ngày | 15 | 25 | 4 | 4 |
| 5 | Thời gian xe di chuyển trên đư­ờng | giờ | 15 | 14 | 2 | 1,5 |
| 6 | Thời gian tĩnh (dừng đỗ đón trả khách và lưu đậu xe qua đêm) | giờ | 9 | 10 | 22 | 22,5 |
| 7 | Tỷ lệ thời gian tĩnh/thời gian 1 ngày | % | 37,5 | 41,67 | 91,67 | 93,75 |

Qua bảng cơ cấu thời gian trên, có thể thấy thời gian đỗ của xe taxi chiếm tỷ lệ lớn, xấp xỉ 50% thời gian 1 ngày. Vậy cơ cấu các khu vực đỗ cho xe taxi trên địa bàn tỉnh được tính toán dựa trên giả thiết sau:

*- Nhu cầu đỗ, bảo quản qua đêm tại gara*

Doanh nghiệp taxi có thể lựa chọn đầu tư xây dựng gara hoặc cũng có thể thuê địa điểm tại bến xe để gửi qua đêm phương tiện. Mặt khác, do doanh nghiệp taxi hoạt động cả ngày và đêm vì vậy thực tế không bao giờ có trường hợp toàn bộ xe nghỉ đêm – nói cách khác, doanh nghiệp không phải đầu tư diện tích đủ cho toàn bộ số lượng xe trong lúc ngừng hoạt động.

Định mức: số lượng vị trí ở gara bằng 70% số lượng xe taxi của giai đoạn.

*- Nhu cầu đỗ tại bến xe*

Được xác định trên cơ sở định mức số vị trí tại mỗi bến. Diện tích 01 vị trí bao gồm diện tích chiếm chỗ (theo diện tích phương tiện) và có tính toán tới hệ số quay trở để đảm bảo an toàn.

*- Nhu cầu đỗ xe tại khu vực công cộng*

Trong 1 ngày, thời gian dừng, đỗ của phương tiện khoảng 50% tổng thời gian hoạt động. Tuy nhiên, nhu cầu đỗ xe taxi tối đa tại các khu vực dừng đỗ công cộng thường lớn vì xe taxi linh động, không đỗ cố định tại 1 vị trí cụ thể trong suốt thời gian dừng đỗ.

***Phương án nhu cầu quỹ đất***

Vậy diện tích cần thiết cho quy hoạch taxi sẽ được tính như sau:

Diện tích phục vụ vận tải taxi được xác định thông qua công thức sau:

**F = F1 + F2 + F3 + F4 (m2)**

*Trong đó:*

F1 Diện tích khu vực gara

**F1 = (M \* f \* K) \* 70% (m2)**

M Tổng số vị trí dừng đỗ của xe taxi: Được tính bằng tổng số lượng xe taxi tại thời điểm tính toán

f Diện tích chiếm chỗ của 1 phương tiện.

K Hệ số cho sự quay trở và khoảng cách an toàn của phương tiện (trong vận tải hành khách bằng xe taxi lấy K = 2)

F2 Diện tích dừng đỗ xe taxi tại các đầu mối giao thông (bến xe, bến tàu du lịch, cảng hàng không, ga đường sắt)

F3 Diện tích đỗ tại các điểm du lịch

F4 Diện tích dừng đỗ cho phương tiện tại các điểm công cộng

**F4 = M \* f \* K \* 80% (m2)**

Trên cơ sở các định mức, phương án tính toán được diện tích cần thiết cho quy hoạch taxi như sau:

**Bảng 4.22. Tổng hợp nhu cầu quỹ đất cho quy hoạch** (m2)

|  |  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- | --- |
| ***TT*** | ***Hạng mục*** | ***Giai đoạn*** | | |
| *2015-2020* | *2021-2025* | *2026-2030* |
| 1 | Khu vực đỗ tại Gara | 9,969 | 12,964 | 15,949 |
| 2 | Khu vực đỗ tại đầu mối giao thông | 3,261 | 4,503 | 5,670 |
| 3 | Khu vực đỗ tại các điểm du lịch, KCN, CCN | 4,338 | 5,954 | 7,555 |
| 4 | Khu vực đỗ công cộng | 11,394 | 14,816 | 18,227 |
| ***Tổng cộng*** | | ***28,963*** | ***38,238*** | ***47,423*** |  |
| **Làm tròn** | | **29,000** | **36,300** | **47,500** |  |

***Ghi chú*:** Số lượng phương tiện tính toán số xe taxi cơ bản của từng giai đoạn

Diện tích mỗi GĐ là tổng diện tích cần thiết cộng dồn tới GĐ đó

***b. Nhu cầu quỹ đất quy hoạch phát triển vận tải tuyến cố định nội tỉnh***

- Hiện nay, các văn bản quy phạm pháp luật không quy định cụ thể về tiêu chuẩn đối với điểm dừng phục vụ ô tô tuyến cố định. Tuy nhiên, để phù hợp với việc dừng đón khách của ô tô trong thời gian ngắn phương án đề xuất hình thức điểm (dải) dừng xe dạng vịnh

- Điểm (dải) dừng xe dạng vịnh *(Coach Bay)* là tạo ra khu vực xén sâu vào vào vỉa hè tạo thành vịnh để xe dừng ở đó đón trả khách mà không gây ảnh hưởng tới dòng giao thông trên đường, đảm bảo an toàn, thuận tiện cho phương tiện cũng như hành khách.

- Tại khu vực điểm dừng phải có vạch sơn chỉ dẫn vị trí cho phép xe tuyến cố định dừng đón trả khách.



*Đơn vị*: ***mét***

***Hình 4.8. Mô hình điểm dừng xe dạng vịnh (Coach Bay)***

*- Diện tích của mỗi vị trí xén vỉa hè được xác định dựa vào công thức:*

**F = M \* f \* K (m2)**

M Tổng số vị trí xe khách dừng trong khu vực xén vỉa hè

(Mỗi điểm dừng dự kiến bố trí 02 vị trí dừng, đỗ)

f Diện tích chiếm chỗ bình quân của 1 phương tiện

(Phương án chọn kích thước của xe khách 45 chỗ: 26,5 m2)

K Hệ số cho sự quay trở và khoảng cách an toàn của phương tiện

(K = 1.5 – 2)

*- Phân kỳ đầu tư xây dựng*: Trong giai đoạn đến 2020 xác định vị trí và kẻ vạch sơn điểm dừng đỗ. Giai đoạn 2021 – 2025: xây dựng điểm dừng dạng vịnh đối với các điểm nằm trên các tuyến đường quốc lộ đã được xây dựng xong. Do đó nhu cầu quỹ đất đến năm 2025 chỉ là diện tích của các điểm đỗ dạng vịnh trên các tuyến quốc lộ. Giai đoạn 2026-2030 xây dựng các điểm dừng còn lại, nhu cầu quỹ đất giai đoạn này là nhu cầu quỹ đất dành cho 19 cặp điểm.

Trên cơ sở các định mức trên, phương án tính toán được nhu cầu quỹ đất dành cho điểm dừng phục vụ vận tải tuyến cố định nội tỉnh như sau:

***Bảng 4.23. Nhu cầu quỹ đất xây dựng điểm dừng tuyến cố định***

|  |  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- | --- |
| ***TT*** | ***Tuyến đường*** | ***Số cặp điểm*** | ***Nhu cầu quỹ đất*** *(m2)* | |
| *Đến 2025* | *2026-2030* |
| 1 | Quốc lộ 1 | 2 | 320 | 320 |
| 2 | Quốc lộ 10 | 2 | 320 | 320 |
| 3 | Đường tỉnh 483 | 1 | - | 160 |
| 4 | Quốc lộ 12B | 3 | 480 | 480 |
| 5 | Quốc lộ 12B kéo dài | 3 | 480 | 480 |
| 6 | Quốc lộ 38B | 1 | 160 | 160 |
| 7 | Quốc lộ 45 | 1 | 160 | 160 |
| 8 | Quốc lộ 12B mới | 1 | 160 | 160 |
| 9 | Đường tỉnh 477 | 1 | - | 160 |
| 10 | Đường tỉnh 477E | 2 | - | 320 |
| 11 | Đường tránh thành phố Ninh Bình | 1 | - | 160 |
| 12 | Đường tỉnh 481C | 1 | - | 160 |
| **Tổng số** | | **19** | **2080** | **3040** |

**4.6. Bảo vệ môi trường trong quy hoạch**

Sự phát triển của vận tải ô tô (gồm vận tải tuyến cố định nội tỉnh và vận tải taxi) có thể gây ra những vấn đề liên quan tới môi trường bao gồm:

*- Xâm phạm tới các tài nguyên:*

Quy hoạch phát triển vận tải taxi và vận tải tuyến cố định được xây dựng chủ yếu dựa vào sự phát triển của nhu cầu đi lại trên các tuyến đường đã được xây dựng tuy nhiên các quy hoạch này cũng đòi hỏi phải dành ra những diện tích đất nhất định phục vụ xây dựng các điểm dừng (đối với vận tải tuyến cố định) và điểm đỗ (đối với vận tải taxi). Điều này đòi hỏi cần chuyển đổi mục đích sử dụng đất gây khó khăn cho cuộc sống của người dân cũng như phần nào ảnh hưởng tới môi trường đất tự nhiên.

*- Xâm phạm tới cảnh quan thiên nhiên*

Các điểm dừng, đỗ được đặt tại các điểm phát sinh nhu cầu do đó khó tránh khỏi được việc các điểm này được đặt tại công trình kiến trúc, văn hóa mang đậm màu sắc tôn giáo, lịch sử gây những sáo trộn nhất định trong đời sống kinh tế xã hội của người dân đồng thời ảnh hưởng xấu tới các cảnh quan thiên nhiên.

*- Tiếng ồn, khí thải*

Sự hoạt động của xe tuyến cố định và xe taxi thường xuyên, đều đặn có thể gây ra những ảnh hưởng không tốt về mặt tiếng ồn và khí thải đối với người dân ở khu vực mà nó đi qua.

Để hạn chế những tác động tiêu cực, phương án quy hoạch đề xuất các giải pháp gồm:

- Đánh giá và tính toán chính xác nhu cầu đất cần thiết trong quy hoạch nhằm tránh tình trạng khai thác, sử dụng thêm những khu vực đất khác gây ảnh hưởng xấu tới cảnh quan môi trường.

- Đề xuất các tiêu chuẩn quản lý đăng ký và hoạt động của phương tiện nhằm hạn chế tình trạng xả thải vào môi trường của các phương tiện cũ kỹ và lạc hậu. Căn cứ Điều 74 trong Luật bảo vệ môi trường (2014): Phương tiện giao thông cơ giới (xe taxi, xe ô tô hoạt động vận tải theo hình thức tuyến cố định) phải được cơ quan đăng kiểm xác nhận đạt quy chuẩn kỹ thuật môi trường mới được đưa vào sử dụng.

- Nghiên cứu đề xuất sử dụng các loại nhiên liệu sạch cho phương tiện xe Taxi hoạt động trong đô thị.

**4.7. Nhu cầu vốn đầu tư phát triển và cơ cấu nguồn vốn**

***a. Đối với quy hoạch phát triển taxi***

- Vốn đầu tư cho vận tải taxi gồm vốn đầu tư phương tiện và đầu tư xây dựng hạ tầng (gara, xưởng BDSC, điểm đỗ…), trong đó:

- Vốn đầu tư cho phương tiện và gara là vốn xã hội hóa của doanh nghiệp.

- Đầu tư xây dựng khu vực dừng đỗ tại các bến xe được thực hiện trên cơ sở tận dụng diện tích hiện có còn đối với bến xe trong quy hoạch thì được tính vào vốn đầu tư xây dựng mạng lưới bến xe trên địa bàn tỉnh

- Vốn đầu tư xây dựng các vị trí dừng đỗ công cộng trên các tuyến đường giao thông do Nhà nước đầu tư.

- Định mức đầu tư:

Xe taxi: 400 triệu/xe

Xác định vị trí, sơn kẻ vạch, cắm biển báo vị trí đỗ cho xe Taxi: 2 triệu/vị trí.

Cải tạo, xây dựng khu vực kỹ thuật (Gara, xưởng BDSC): 3 triệu/m2

**Bảng 4.24. Nhu cầu vốn đầu tư phát triển vận tải Taxi**

|  |  |  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- | --- | --- |
| **Giai đoạn** | **Nguồn vốn** | **Khoản mục** | **Tổng số** | **Vốn đầu tư**  *(106 đồng)* | **Tổng**  *(106 đồng)* |
| 2015 | XHH | Phương tiện tăng thêm trong  giai đoạn (xe) | 302 | 120,800 | 150,708 |
| - | Gara, điểm tập kết (m2) | 9,969 | 29,908 |
| 2020 | NS | Xác định vị trí, sơn kẻ vạch,  cắm biển báo (vị trí) | 476 | 952 | 952 |
| 2021 | XHH | Phương tiện tăng thêm trong  giai đoạn (xe) | 286 | 114,400 | 123,385 |
| - | Gara, điểm tập kết  Cần thêm trong giai đoạn (m2) | 2,995 | 8,894 |
| 2025 | NS | Xác định vị trí, sơn kẻ vạch,  cắm biển báo (vị trí thêm trong GĐ) | 143 | 286 | 286 |
| 2026 | XHH | Phương tiện tăng thêm trong  giai đoạn (xe) | 285 | 114,000 | 123,385 |
| - | Gara, điểm tập kết  Cần thêm trong giai đoạn (m2) | 2,995 | 8,985 |
| 2030 | NS | Xác định vị trí, sơn kẻ vạch,  cắm biển báo (vị trí thêm trong GĐ) | 143 | 286 | 286 |

**Ghi chú:**

*Số lượng tính toán cho giai đoạn 2021-2025 và 2026-2030 là số lượng xe và diện tích đất tăng thêm trong từng giai đoạn.*

*Số lượng phương tiện tính toán là số xe taxi cơ bản*

*XHH: Xã hội hóa ; NS: Ngân sách*

Trong cơ cấu nguồn vốn trên, phần lớn trong tổng vốn đầu tư là vốn xã hội hóa. Đây là nguồn vốn đưa trực tiếp vào sản xuất kinh doanh và được hạch toán trong giá thành và thu lại trong doanh thu do đó mặc dù số lượng vốn đầu tư lớn nhưng vẫn đảm bảo khả năng khả thi trong các giai đoạn.

***b. Đối với quy hoạch phát triển vận tải tuyến cố định nội tỉnh***

*Nguyên tắc chung:*

- Theo Thông tư 63/2014/TT-BGTVT, điểm dừng là công trình hạ tầng phục vụ chung cho vận tải hành khách tuyến cố định nội tỉnh và liên tỉnh. Đối với các tuyến đường bộ xây dựng mới hoặc nâng cấp, mở rộng, chủ đầu tư có trách nhiệm đưa vào thành một hạng mục trong dự án đầu tư xây dựng; Đối với các tuyến đường bộ hiện đang khai thác, tổ chức, cá nhân đầu tư xây dựng theo hình thức xã hội hóa hoặc từ nguồn ngân sách nhà nước.

Thực tế rằng, để đảm bảo quản lý Nhà nước có hiệu quả, đồng thời, xuất phát từ sự kém hấp dẫn trong xã hội hóa đầu tư, khai thác các công trình giao thông tĩnh (trong đó có các điểm dừng, đỗ), phương án đề xuất đầu tư điểm dừng bằng nguồn vốn Nhà nước và có cơ chế chính sách ưu tiên, hỗ trợ đối với các điểm dừng có khả năng xã hội hóa đầu tư (Cơ chế, chính sách cụ thể được nêu ở mục 5.2).

*- Phân kỳ đầu tư*: Giai đoạn 2015 – 2020: Kẻ vạch sơn và cắm biển báo đối với các điểm dừng trên các tuyến giao thông đã hình thành; Giai đoạn 2021 – 2025: Xây dựng điểm dừng dạng vịnh trên các tuyến quốc lộ đã được hình thành; Giai đoạn 2026 – 2030: Xây dựng điểm dừng dạng vịnh trên các tuyến giao thông còn lại.

*- Định mức đầu tư*: Căn cứ trên kinh nghiệm xây dựng tại các địa phương và một số định mức xây dựng hiện hành, đề xuất:

Kẻ vạch sơn, cắm biển báo: 2 triệu/điểm

Xây dựng điểm dừng dạng vịnh: 2 triệu/m2

***Bảng 4.25. Nhu cầu vốn đầu tư xây dựng điểm dừng tuyến cố định***

|  |  |  |  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- |
| ***TT*** | ***Tuyến đường*** | ***Số cặp điểm*** | ***Diện tích*** *(m2)* | ***Vốn đầu tư giai đoạn*** *(Triệu đồng)* | | |
| *2015-2020* | *2021-2025* | *2026-2030* |
| 1 | Quốc lộ 1 | 2 | 320 | 8 | 640 | - |
| 2 | Quốc lộ 10 | 2 | 320 | 8 | 640 | - |
| 3 | Đường tỉnh 483 | 1 | 160 | 4 | - | 320 |
| 4 | Quốc lộ 12B | 3 | 480 | 12 | 960 | - |
| 5 | Quốc lộ 12B kéo dài | 3 | 480 | 12 | 960 | - |
| 6 | Quốc lộ 38B | 1 | 160 | 4 | 320 | - |
| 7 | Quốc lộ 45 | 1 | 160 | 4 | 320 | - |
| 8 | Quốc lộ 12B mới | 1 | 160 | 4 | 320 | - |
| 9 | Đường tỉnh 477 | 1 | 160 | 4 | - | 320 |
| 10 | Đường tỉnh 477E | 2 | 320 | 8 | - | 640 |
| 11 | Đường tránh thành phố Ninh Bình | 1 | 160 | 4 | - | 320 |
| 12 | Đường tỉnh 481C | 1 | 160 | 4 | - | 320 |
| **Tổng số** | | **19** | **3040** | **76** | **4160** | **1920** |

**PHẦN V**

**TỔ CHỨC THỰC HIỆN QUY HOẠCH**

**5.1. Cơ chế chính sách phát triển vận tải taxi**

***\* Bổ sung và cụ thể hóa các quy định hiện hành về quản lý hoạt động vận tải taxi***

Quản lý vận tải taxi hiện nay được thực hiện theo Thông tư số 63/2014/TT- BGTVT ngày 07/11/2014 của Bộ trưởng Bộ GTVT quy định về tổ chức và quản lý hoạt động kinh doanh vận tải bằng xe ô tô và dịch vụ hỗ trợ vận tải đường bộ và Thông tư số 60/2015/TT-BGTVT ngày 02/11/2015 sửa đổi bổ sung một số điều của thông tư 63/2014/TT-BGTVT. Phương án quy hoạch đề xuất cụ thể hóa một số nội dung để phát triển vận tải taxi trên địa bàn tỉnh gồm:

*- Quy định về đồng hồ tính cước và tự động trực tiếp in hóa đơn:*

Nhằm hạn chế tình trạng gian lận cước, thực hiện theo chủ trương của Bộ tài chính cho phép các doanh nghiệp tự in hóa đơn thuế VAT (Nghị định số 51/2010/NĐ-CP, Thông tư số 64/2013/TT-BTC).

Đề xuất phương tiện kinh doanh vận tải khách bằng taxi trên địa bàn tỉnh Ninh Bình cần phải có đồng hồ tính cước tự in hóa đơn. Với mỗi hóa đơn phải thể hiện nội dung như sau:

+ Tên hãng taxi, điện thoại hãng taxi

+ Mã số, mã vạch của đồng hồ

+ Số hiệu chuyến đi

+ Thời gian bắt đầu và kết thúc chuyến đi

+ Số km thực tế chuyến đi

+ Số tiền cước thực tế phải trả, thuế VAT

+ Tổng số tiền phải trả của chuyến đi.

*- Về hộp đèn taxi*:

Toàn bộ phương tiện hoạt động vận tải khách bằng taxi của các hãng taxi trên địa bàn phải sử dụng thống nhất theo một kiểu hộp đèn báo với chữ “TAXI” đựợc gắn trên nóc xe, từ 18h00 đến 06h00 ngày hôm sau, hộp đèn phải đựợc bật sáng khi xe không có khách và phải tắt khi trên xe có khách.

*- Về màu sơn, biểu trưng:*

Các tập đoàn hoặc doanh nghiệp mẹ được đăng ký màu sơn hoặc kiểu sơn thân xe đặc trưng chung áp dụng cho tất cả doanh nghiệp trực thuộc, hoặc mỗi doanh nghiệp trực thuộc được đăng ký 01 (một) màu sơn hoặc kiểu sơn thân xe đặc trưng riêng. Tuy nhiên khuyến khích doanh nghiệp sử dụng chung một màu sơn thống nhất.

Trước khi đưa xe vào khai thác, đơn vị vận tải phải thực hiện việc đăng ký biểu trưng (logo) với Sở GTVT. Biểu trưng không được trùng với đơn vị vận tải khác và phải được Sở GTVT xác nhận theo quy định.

*- Về phần niêm yết:*

Toàn bộ phương tiện hoạt động vận tải khách bằng taxi của các hãng taxi trên địa bàn phải niêm yết tên, số điện thoại và biểu trưng (logo) của đơn vị ở hai bên cánh cửa xe.

Niêm yết ở trong xe: bảng giá cước tính tiền theo kilômét, giá cước tính tiền cho thời gian chờ đợi và các chi phí khác (nếu có) mà hành khách phải trả. Niêm yết ở vị trí lái xe dễ nhận biết khi điều khiển phương tiện khẩu hiệu: “Tính mạng con người là trên hết” theo mẫu quy định.

*- Quy định về lắp đặt thiết bị giám sát hành trình (GPS)*

Theo quy định tại Nghị định số 86/2014/NĐ-CP ngày 10/9/2014 của Chính phủ quy định về kinh doanh và điều kiện kinh doanh vận tải bằng xe ôtô, trước ngày 01/7/2015, tất cả xe taxi phải được lắp đặt thiết bị giám sát hành trình.

Việc lắp đặt thiết bị GSHT đối với các xe taxi trên địa bàn tỉnh sẽ đem lại những hiệu quả to lớn:

Điều chỉnh kịp thời, tránh tình trạng nhiều xe đến đón khách tại một điểm trong khi những điểm khác thì không có xe.

Kiểm soát liên tục, chính xác lộ trình của các xe taxi. Giúp cho bộ phận quản lý theo dõi trạng thái xe, trạng thái đồng hồ cước, kiểm soát xe từ xa, giao ca tự động, điều xe theo khu vực, thẻ thanh toán, nhận diện khách hàng thường xuyên…

Hệ thống cũng giúp định vị ngay địa điểm của khách hàng và chỉ ra lộ trình hợp lý nhất cho tài xế để đến đón khách.

Hệ thống cũng giúp trung tâm điều khiển taxi dễ dàng tìm kiếm nhanh những xe mà khách báo bỏ quên hành lý.

*- Cấp, đổi phù hiệu*

Công bố rộng rãi, rõ ràng minh bạch về thời gian nhận hồ sơ, cấp phù hiệu đối với xe taxi.

Căn cứ quy hoạch, thực hiện việc cấp, đổi phù hiệu. Nếu số lượng taxi đạt đến mức giới hạn trong quy hoạch không tiến hành cấp mới phù hiệu, chỉ cho phép doanh nghiệp thay thế phương tiện hoạt động trên tuyến (phương thức *“Một đổi một”*).

*- Yêu cầu đối với lái xe taxi*

Các doanh nghiệp phải tiến hành đào tạo cho lái xe về nghiệp vụ vận tải taxi, các kiến thức về văn hóa, danh lam thắng cảnh trên địa bàn tỉnh Ninh Bình; kỹ năng giao tiếp, ứng xử với hành khách, đặc biệt là khách du lịch.

Đề xuất bổ sung các loại giấy tờ cần phải có đối với lái xe taxi (trên đường) nhằm hạn chế taxi hoạt động trái phép: Hợp đồng lao động ký kết giữa lái xe và doanh nghiệp taxi; chứng chỉ về đào tạo nghiệp vụ…

*- Yêu cầu đối với đội ngũ quản lý, điều hành taxi*

Đội ngũ quản lý, điều hành taxi ở các doanh nghiệp yêu cầu bắt buộc phải có trình độ đại học về tổ chức quản lý vận tải, ngoài ra còn phải thường xuyên được tập huấn nâng cao trình độ chuyên môn 12 tháng/lần do Sở GTVT sát hạch.

***\* Quy định về khả năng tiếp cận dành cho người khuyết tật đối với xe Taxi***

Trong Luật Người khuyết tật 2010 (Luật số 51/2010/QH12) do quốc hội ban hành, tại khoản 3 Điều 42 về phương tiện giao thông công cộng có nêu rõ: Đơn vị tham gia vận tải công cộng phải đầu tư và bố trí phương tiện bảo đảm quy chuẩn kỹ thuật về giao thông tiếp cận trên các tuyến vận tải theo tỷ lệ do Chính phủ quy định trong từng thời kỳ.Đề xuất:

+ Các doanh nghiệp kinh doanh loại hình vận tải khách bằng taxi trên địa bàn tỉnh định hướng đến năm 2025 đảm bảo ít nhất 3%-5% phương tiện hỗ trợ cho người khuyết tật trong cơ cấu đoàn xe hoạt động.

+ Những phương tiện taxi này sẽ được sơn màu đặc biệt giúp phân biệt với taxi thường.

***\* Phát triển vận tải taxi theo hướng hiện đại và thân thiện với môi trường***

Hiện nay số lượng xe taxi tại tỉnh Ninh Bình khoảng 650 phương tiện xe với tuổi thọ trung bình của xe taxi tương đối cao và với chế độ chạy liên tục, do đó động cơ khó có thể đạt tiêu chuẩn khí thải Euro 2 theo lộ trình quy định.

Khuyến khích doanh nghiệp taxi đầu tư khai thác các loại xe sử dụng nhiên liệu sạch (CNG, LPG, LNG).

***\* Đầu tư xây dựng và quản lý điểm đỗ taxi***

- Quy định các công trình thương mại, chung cư mới xây dựng phải có thiết kế vị trí đỗ xe, trong đó có khu vực dừng đón trả khách cho xe taxi.

- Trong phương án quy hoạch, đầu tư xây dựng phát triển hệ thống hạ tầng giao thông trên địa bàn tỉnh phải xem xét tới việc tích hợp khu vực đỗ xe taxi.

- Quy hoạch bãi đỗ xe tĩnh tại các khu vực cần phải xem xét tới nhu cầu đỗ xe taxi. Đặc biệt tại các đô thị trên địa bàn tỉnh và các khu di tích lịch sử như chùa Bái Đính, Tràng An, Tam Cốc – Bích Động.

- Gara và khu vực dừng đỗ taxi được đưa vào là điều kiện bắt buộc trong phương án kinh doanh của doanh nghiệp.

- Điểm đỗ taxi trên đường phải đặt ở vị trí đủ rộng đảm bảo không ảnh hưởng đến dòng giao thông trên đường và được kẻ vạch sơn giới hạn rõ ràng, thể hiện thông tin về thời gian dừng, đỗ cho phép tối đa.

***\* Quy định về xử phạt trong kinh doanh và hoạt động vận tải taxi***

Đơn vị taxi, lái xe taxi, thủ trưởng của đơn vị taxi tùy theo đối tượng và mức độ vi phạm bị xử lý theo quy định tại Nghị định số [171/2013/NĐ-CP](http://thuvienphapluat.vn/phap-luat/tim-van-ban.aspx?keyword=34/2010/N%C4%90-CP&area=2&type=0&match=False&vc=True&lan=1)  của Chính phủ quy định xử phạt vi phạm hành chính trong lĩnh vực giao thông đường bộ. Đề xuất một số quy định cụ thể:

- Doanh nghiệp có phương tiện vi phạm về đăng ký kinh doanh, hoạt động và điều kiện kinh doanh sẽ bị xử lý từ nhắc nhở tới rút phù hiệu và không thực hiện cấp phù hiệu mới.

- Lập danh sách các xe vi phạm thường xuyên – đặc biệt là các lỗi về điều kiện kinh doanh. Không cấp phù hiệu hoạt động cho các phương tiện trong danh sách này.

***\* Xây dựng cơ quan quản lý chuyên môn về vận tải hành khách công cộng vào giai đoạn thích hợp.***

*Giai đoạn 2020 – 2025*, khi mạng lưới tuyến bus hình thành tương đối đầy đủ và vận tải hành khách bằng xe taxi trở thành loại hình quan trọng đáp ứng nhu cầu đi lại của người dân th́ cần thiết nghiên cứu xây dựng mô hình Trung tâm quản lý và điều hành VTHKCC. Đây là mô hình quản lý nhà nước tổng thể về VTHKCC được minh họa ở hình vẽ 5.1.

*Cơ quan quản lý và điều hành VTHKCC cần phải có chức năng chính liên quan trực tiếp tới vai trò quản lý điều hành sau đây:*

*- Quyết định biểu đồ chạy xe cho từng tuyến xe bus.*

Tổ chức đấu thầu chọn doanh nghiệp khai thác tuyến theo kế hoạch đã được Sở GTVT phê duyệt.

Ký hợp đồng với các doanh nghiệp khai thác tuyến.

Kiểm tra điều kiện hoạt động của doanh nghiệp khi tham gia VTHKCC bằng xe bus, kiểm tra tiêu chuẩn các phương tiện xe bus.

Quản lý, điều phối, hướng dẫn và kiểm tra hoạt động khai thác các tuyến xe buýt đảm bảo mạng lưới xe bus hoạt động theo đúng biểu đồ.

Tổ chức khảo sát, đo đếm, thống kê kết quả và dự báo nhu cầu đi lại của hành khách trên mạng lưới xe bus, đề xuất điều chỉnh luồng tuyến khi có yêu cầu.

Làm đầu mối tiếp nhận, kiểm tra và thanh quyết toán kinh phí trợ giá cho các doanh nghiệp khai thác tuyến xe bus. In, cấp và kiểm tra lệnh vận chuyển của các doanh nghiệp tham gia khai thác tuyến xe bus.

Lập và thực hiện kế hoạch tập huấn, bồi dưỡng nghiệp vụ cho lái xe, nhân viên bán vé.

Thực hiện chức năng chủ đầu tư các dự án đầu tư xây dựng, sửa chữa và cải tạo, quản lý cơ sở hạ tầng phục vụ VTHKCC; Tổ chức duy tu bảo dưỡng cơ sở hạ tầng này. Tổ chức các kênh thông tin trực tuyến để tuyên truyền vận động nhân dân đi lại bằng xe bus; hướng dẫn, giải đáp và trả lời ý kiến của hành khách đi xe bus.

**ỦY BAN NHÂN DÂN TỈNH NINH BÌNH**

**Sở Giao thông vận tải Ninh Bình**

***Trung tâm quản lý điều hành***

***Vận tải hành khách công cộng***

Doanh nghiệp Vận tải hành khách bằng xe bus

Doanh nghiệp Vận tải hành khách bằng xe Taxi

***Hình 5.1. Mô hình cơ quan quản lý VTHKCC***

*- Đối với hoạt động quản lý taxi*

Kiểm tra điều kiện hoạt động của doanh nghiệp khi tham gia kinh doanh taxi, kiểm tra tiêu chuẩn các phương tiện taxi.

Quản lý, điều phối, hướng dẫn và kiểm tra hoạt động khai thác taxi để đảm bảo chất lượng dịch vụ.

**5.2. Cơ chế chính sách phát triển vận tải tuyến cố định nội tỉnh**

*Để đảm bảo quy hoạch điểm dừng đón trả khách có tính khả thi trong thực tế cần có quản lý quy hoạch, thể hiện qua các nội dung:*

- Quản lý về quỹ đất dự kiến trong quy hoạch, tránh tình trạng khi thực hiện xây dựng các công trình phục vụ lại không có quỹ đất..

- Quy hoạch phải được công bố rộng rãi tới các cơ quan cấp trên, ngang cấp, các đơn vị kinh doanh vận tải và toàn thể người dân biết để thuận lợi cho triển khai và thực hiện.

- UBND Tỉnh theo dõi chặt chẽ và kịp thời đưa ra các điều chỉnh đối với việc phối hợp của các cơ quan chức năng trong tỉnh khi thực hiện quy hoạch. Đồng thời nghiên cứu xây dựng cơ chế ưu đãi khuyến khích xã hội hóa đầu tư mạng lưới điểm dừng trên địa bàn tỉnh.

***\* Điểm dừng phải đảm bảo tuân thủ, đáp ứng đúng các tiêu chuẩn đã được Nhà nước quy định***

Điểm đón, trả khách phải được báo hiệu bằng Biển báo 434a theo Quy chuẩn kỹ thuật quốc gia về báo hiệu đường bộ (QCVN 41: 2012/BGTVT) và có biển phụ như sau: “ĐIỂM ĐÓN, TRẢ KHÁCH TUYẾN CỐ ĐỊNH”.

***\* Khuyến khích, ưu tiên xã hội hóa đầu tư điểm dừng đón trả khách phục vụ vận tải tuyến cố định***

Khuyến khích xã hội hóa đầu tư xây dựng điểm dừng theo tuyến cố định. Các đơn vị xã hội hóa được phép khai thác và cho thuê diện tích để thực hiện các tiện ích vận tải phục vụ hành khách như: Dịch vụ ăn uống, quảng cáo…

Những điểm dừng có đơn vị đề xuất xã hội hóa khai thác đầu tư, cơ quan quản lý nhà nước tiến hành xem xét ưu tiên, cấp phép đầu tư sớm.

Điểm dừng do đơn vị xã hội hóa đầu tư phải thống nhất với cơ quan quản lý Nhà nước về thời gian quản lý và khai thác.

***\* Bố trí điểm dừng phục vụ vận tải tuyến cố định và điểm dừng của tuyến xe bus.***

***Bảng 5.1. So sánh các phương án bố trí điểm dừng xe bus***

***và điểm dừng phục vụ xe tuyến cố định***

|  |  |  |
| --- | --- | --- |
| **TT** | **Bố trí trùng** | **Không bố trí trùng** |
| *Ưu điểm của phương án* | - Tạo ra sự kết nối cho hành khách trong chuyển đổi loại hình vận tải.  - Tiết kiệm được ngân sách Nhà nước cũng như vốn xã hội hóa trong đầu tư xây dựng điểm dừng.  - Tiết kiệm được quỹ đất phục vụ GTVT. | - Góp phần Hạn chế được tình trạng cạnh tranh trực tiếp giữa 02 loại hình. |
| *Hạn chế của phương án* | - Có thể làm xuất hiện tình trạng cạnh tranh không lành mạnh giữa 02 loại hình. | - Tốn kém chi phí đầu tư của xã hội (Trong đó có ngân sách).  - Tốn kém diện tích đất phục vụ GTVT.  - Vẫn có khả năng xuất hiện tình trạng cạnh tranh không lành mạnh khi các xe đỗ lẫn vào điểm dừng của nhau.  - Giảm sức hấp dẫn trong hoạt động xã hội hóa đầu tư điểm dừng vì số lượng điểm dừng quá lớn. |

Hiện nay, Chính phủ khuyến khích phát triển đa dạng các loại hình vận tải (tuyến cố định, bus, taxi…) nhằm mục đích đáp ứng tối đa nhu cầu đi lại của người dân cũng như tạo ra sự cạnh tranh lành mạnh, lấy đó làm động lực cho sự cố gắng, nỗ lực hoàn thiện dịch vụ của mỗi loại hình vận tải. Tuy nhiên, sự cạnh tranh đó đôi khi trở nên thiếu lành mạnh vì các doanh nghiệp đều hướng tới mục tiêu lợi nhuận.

Tuyến vận tải hành khách cố định và tuyến bus (đặc biệt các tuyến nội tỉnh) thường có xu hướng cạnh tranh với nhau vì lộ trình có tỷ lệ trùng lặp tương đối lớn. Do đó cần phải có sự bố trí hợp lý điểm dừng của mội loại hình này. Có 02 trường hợp cần xem xét là: Bố trí điểm dừng xe bus trùng với điểm dừng tuyến cố định và không bố trí trùng 2 loại điểm dừng trên với nhau.

So sánh giữa 2 trường hợp (được nêu tại bảng 5.1) có thể thấy rằng mỗi trường hợp có ưu điểm và hạn chế riêng tuy nhiên theo quy định của Bộ GTVT, khu vực điểm dừng của xe tuyến cố định không được sử dụng cho mục đích phục vụ loại hình vận tải khác, do đó phương án bố trí trùng (mặc dù có nhiều ưu điểm) không áp dụng được.

Do đó, phương án đưa ra đề xuất có thể tổng hòa những ưu điểm của cả 2 phương án trên đó là: *Bố trí phối hợp điểm dừng tuyến cố định và điểm xe bus với điều kiện:* Điểm dừng tuyến cố định phải bố trí cách điểm dừng xe bus tối thiểu 30m đồng thời phải đặt trước điểm dừng xe bus để hạn chế tình trạng cạnh tranh, tranh giành hành khách.

***\* Tổ chức, quản lý hoạt động dừng đón trả khách tại điểm dừng***

Theo quy định của Bộ GTVT, mỗi phương tiện tuyến cố định được dừng tại các điểm không quá 03 phút, tuy nhiên để việc dừng đón trả khách đảm bảo an toàn, không ảnh hưởng tới sự hoạt động bình thường của dòng giao thông, cần quy định cụ thể:

- Đối với các điểm dừng chưa được xây dựng đúng tiêu chuẩn (dạng vịnh), mới chỉ có biển báo thì phương tiện chỉ được dừng để hành khách lên/ xuống xe – thời gian quy định là không quá 30 giây (tương đương với thời gian dừng đón trả khách của xe bus).

- Đối với các điểm dừng đã được xây dựng hoàn thiện theo dạng vịnh, phương tiện hoạt động tuyến cố định được dừng đón trả khách không quá 03 phút theo đúng quy định của Bộ GTVT. Tuy nhiên trong trường hợp có nhiều xe (từ 03 xe trở lên) đồng thời tiếp cận điểm dừng thì các xe có trách nhiệm nhanh chóng dời đi để giải tỏa khu vực điểm dừng, đảm bảo trật tự an ninh, an toàn cho khu vực.

- Trong trường hợp điểm dừng tuyến cố định được bố trí gần với điểm dừng của xe bus thì xe tuyến cố định phải nhường đường, tạo điều kiện để xe bus thực hiện tiếp cận và dừng đón trả khách trước.

- Xe tuyến cố định không được dừng để đón trả khách tại các điểm dừng của xe bus

- Cấm xe vận tải hợp đồng được dừng đón trả khách tại điểm dừng của xe hoạt động tuyến cố định (nhằm hạn chế tình trạng một số xe hợp đồng hoạt động thường xuyên trên những cung đường giống với các xe tuyến cố định để đón khách tạo ra sự cạnh tranh thiếu lành mạnh).

***\* Quản lý hoạt động của xe trung chuyển tại điểm dừng***

Theo quy định hiện hành, các doanh nghiệp được sử dụng xe trung chuyển để hoạt động giữa các bến xe và các điểm dừng theo lộ trình cố định được đăng ký bằng các xe có phù hiệu được Sở GTVT cấp.

Nhằm tránh tình trạng sử dụng xe trung chuyển để cạnh tranh, giành giật vị trí thuận lợi đón trả khách tại các điểm dừng, cần quy định cụ thể:

- Xe trung chuyển phải có sức chứa từ 16 chỗ trở xuống

- Xe trung chuyển không được phép đỗ tại các điểm dừng phục vụ vận tải tuyến cố định, thời gian dừng tối đa tại điểm là 30 giây.

***\* Phối hợp chặt chẽ cùng địa phương, công an trong đảm bảo trật tự an toàn giao thông, xử lý các hành vi vi phạm… tại điểm dừng***

Điểm dừng là khu vực nhạy cảm về trật tự an ninh, có nhiều nguy cơ xuất hiện tình trạng cạnh tranh không lành mạnh giữa các loại hình vận tải cũng như giữa các doanh nghiệp vận tải. Do đó các đơn vị hữu quan cần có sự tham gia quản lý chặt chẽ, đồng bộ, tạo thành lực lượng liên ngành có đủ thẩm quyền và năng lực giải quyết các vấn đề phát sinh.

**5.3. Phân công phối hợp các ngành thực hiện quy hoạch**

***\* Sở Giao thông vận tải***

- Thực hiện các nội dung về quản lý Nhà nước đối với vận tải taxi và vận tải tuyến cố định theo theo quy định hiện hành và các cơ chế chính sách nêu trong quy hoạch, đảm bảo tạo điều kiện thuận lợi, môi trường cạnh tranh lành mạnh, minh bạch cho các cá nhân, tổ chức hoạt động kinh doanh vận tải phát triển.

- Phối hợp với Sở Kế hoạch và Đầu tư, Sở tài chính cân đối ngân sách hàng năm để thực hiện các nhiệm vụ của quy hoạch.

- Phối hợp với UBND các thành phố, huyện trên địa bàn tỉnh trong việc triển khai thực hiện quy hoạch, hướng dẫn các vấn đề liên quan.

- Phối hợp với Công an tỉnh để thanh, kiểm tra và xử lý các vi phạm trong hoạt động vận tải hành khách taxi và vận tải hành khách theo tuyến cố định.

- Báo cáo kịp thời tình hình thực hiện, đề xuất bổ sung, điều chỉnh quy hoạch (nếu cần thiết) đối với UBND tỉnh.

- Lập dự toán kinh phí đầu tư xây dựng các điểm đón trả khách tuyến cố định trên địa bàn trình UBND Tỉnh phê duyệt; cắm biển báo và quản lý theo quy định.

***\* Sở Kế hoạch và Đầu tư***

- Phối hợp với Sở GTVT kiểm tra các điều kiện, quy định trước khi cấp phép đăng ký kinh doanh vận tải taxi cho các doanh nghiệp.

- Chủ trì, phối hợp với Sở tài chính, Sở giao thông vận tải cân đối ngân sách hàng năm để thực hiện nhiệm vụ của quy hoạch.

***\* Sở Tài chính***

- Phối hợp với Sở Kế hoạch và Đầu tư cân đối ngân sách hàng năm để thực hiện nhiệm vụ của quy hoạch.

- Phối hợp với các sở, ban, ngành liên quan xây dựng, đề xuất những vấn đề liên quan đến thuế đối với các đơn vị taxi.

- Hướng dẫn các đơn vị vận tải taxi, vận tải tuyến cố định về phương án xây dựng giá cước; đăng ký giá cước.

***\* Sở Tài nguyên và Môi trường***

- Chủ trì, phối hợp với Sở GTVT kiểm tra việc chấp hành các quy định của pháp luật về đất đai, bảo vệ môi trường liên quan đến việc quản lý, sử dụng đất và thực hiện các giải pháp về bảo vệ môi trường.

- Bố trí quỹ đất dành cho hoạt động vận tải hành khách công cộng trên cơ sở nội dung rà soát điều chỉnh Quy hoạch kế hoạch sử dụng đất tỉnh Ninh Bình đến năm 2020 và kế hoạch sử dụng đất 5 năm (2016-2020) đã được phê duyệt.

***\* Sở Xây dựng***

- Chủ trì, phối hợp với Sở Tài nguyên môi trường nghiên cứu và đề xuất về quy định diện tích dành cho giao thông tĩnh trong các công trình xây dựng trên địa bàn tỉnh.

***\* Sở Văn hóa, Thể thao và Du lịch***

- Phối hợp với Sở Giao thông vận tải xây dựng phương án quản lý và đào tạo đội ngũ lái xe taxi và nhân viên điều hành nhằm không ngừng nâng cao chất lượng phục vụ đối với khách du lịch, đặc biệt là các khu di tích lịch sử, danh lam thắng cảnh tại Ninh Bình.

- Có trách nhiệm bố trí, sắp xếp hoạt động xe taxi của các đơn vị tham gia đón khách du lịch tại khu du lịch, danh lam thắng cảnh một cách hợp lý, thuận tiện, đảm bảo phục vụ du khách chu đáo, không để xảy ra tình trạng mất trật tự, tranh giành, chèo kéo khách.

***\* Công an Tỉnh***

- Phối hợp với Sở Giao thông Vận tải chỉ đạo lực lượng công an tổ chức đảm bảo trật tự an toàn trong hoạt động vận tải Taxi, vận tải tuyến cố định trên địa bàn Tỉnh.

- Huy động các lực lượng, phối hợp với thanh tra giao thông và các đơn vị liên quan tăng cường công tác tuần tra, kiểm soát, xử lý nghiêm các trường hợp lái xe taxi, xe tuyến cố định vi phạm trật tự an toàn giao thông trên địa bàn tỉnh, nhất là khu vực trung tâm, khu vực tập trung đông dân cư.

***\* UBND các Thành phố, huyện trực thuộc tỉnh Ninh Bình***

- Phối hợp với các Sở, ban ngành, cơ quan, đơn vị liên quan thực hiện các giải pháp, chính sách được đề ra để đảm bảo quy hoạch được thực hiện đúng tiến độ, chất lượng và hiệu quả.

- Tổ chức cắm biển báo, vẽ vạch sơn và quản lý điểm đỗ tĩnh trên địa bàn (trong đó có điểm đỗ cho xe Taxi) theo quy định

***\* Mặt trận Tổ quốc và các tổ chức đoàn thể chính trị - xã hội***

Thực hiện tuyên truyền, vận động nhân dân, cán bộ, hội viên nghiêm chỉnh chấp hành luật giao thông đường bộ, đặc biệt trong việc tiếp cận và sử dụng xe taxi, xe tuyến cố định nội tỉnh.

**5.4. Công bố quy hoạch**

Quy hoạch được công bố bởi Sở Giao thông vận tải sau khi được trình thẩm định và phê duyệt.

Quy hoạch đã được phê duyệt được coi là văn bản quy phạm pháp luật có giá trị pháp lý đối với quản lý hoạt động kinh doanh dịch vụ vận tải hành khách bằng xe taxi và vận tải hành khách tuyến cố định nội tỉnh trên địa bàn tỉnh.

**KẾT LUẬN VÀ KIẾN NGHỊ**

**1. Kết luận**

Lập ***“Quy hoạch vận tải hành khách bằng xe taxi và vận tải hành khách cố định nội tỉnh trên địa bàn tỉnh Ninh Bình đến năm 2025 và định hướng đến năm 2030”*** là phù hợp với chủ trương chung của Nhà nước được nêu trong Thông tư số 63/2014/TT-BGTVT ngày 07/11/2014 quy định về tổ chức và quản lý hoạt động kinh doanh vận tải bằng xe ô tô và dịch vụ hỗ trợ vận tải đường bộ và đem lại những lợi ích quan trọng gồm:

- Hoàn thiện hệ thống quy hoạch về vận tải đường bộ (gồm vận tải xe tuyến cố định, xe taxi và xe bus), tạo hành lang pháp lý quan trọng để nâng cao hiệu quả quản lý Nhà nước đối với vận tải taxi và vận tải tuyến cố định.

- Góp phần siết chặt quản lý, góp phần hạn chế tình trạng tranh giành khách, mất trật tự an toàn giao thông.

- Góp phần quản lý chặt chẽ nguồn thu của các doanh nghiệp vận tải qua đó tăng được khoản thu từ thuế cho ngân sách.

- Là cơ sở quan trọng phát triển mạng lưới vận tải taxi, vận tải tuyến cố định. Tạo điều kiện thuận lợi cho hành khách tiếp cận và sử dụng dịch vụ vận tải với chất lượng dịch vụ đảm bảo.

- Tạo điều kiện cho hành khách chờ xe và phương tiện đến điểm dừng, đón, trả khách thuận lợi, tiết kiệm thời gian.

- Là cơ sở để các doanh nghiệp, các nhà đầu tư nghiên cứu và có chính sách đầu tư thích hợp. Đồng thời, tạo ra môi trường cạnh tranh lành mạnh để các doanh nghiệp hoạt động vận tải chân chính, nghiêm túc có thể yên tâm kinh doanh, phát triển.

- Hạn chế tình trạng đầu tư phương tiện tràn lan (đặc biệt là xe con), tiết kiếm chi phí xã hội, hạn chế ô nhiễm môi trường.

**2. Kiến nghị**

Kiến nghị Chính phủ ban hành các cơ chế ưu đãi đối với doanh nghiệp vận tải taxi khai thác xe sử dụng nhiên liệu sạch và có trang thiết bị phục vụ người khuyết tật.

Kiến nghị Chính phủ, Bộ GTVT và các đơn vị liên quan quy định tỷ lệ diện tích dành cho giao thông tĩnh nói chung và dành cho dừng đỗ xe taxi nói riêng tại các công trình công cộng.

Kiến nghị Chính phủ, Bộ GTVT và các đơn vị liên quan nghiên cứu, xây dựng quy chuẩn về xây dựng và khai thác điểm đỗ công cộng dành cho vận tải taxi.

Kiến nghị các cơ quan chức năng xem xét đề xuất thêm các cơ chế ưu đãi đối với các đơn vị, cá nhân đầu tư xây dựng cơ sở hạ tầng giao thông, trong đó có điểm dừng đón trả khách phục vụ vận tải tuyến cố định.

Kiến nghị các cơ quan chức năng xem xét quy định lại khoảng cách tối thiểu giữa các điểm dừng cho xe tuyến cố định căn cứ vào quy mô đô thị.