HỘI ĐỒNG NHÂN DÂN **THÀNH PHỐ ĐÀ NẴNG**	**CỘNG HÒA XÃ HỘI CHỦ NGHĨA VIỆT NAM** **Độc lập - Tự do - Hạnh phúc**
Số: 102/2017/NQ - HĐND	*Đà Nẵng, ngày 07 tháng 7 năm 2017*

NGHỊ QUYẾT

Về Đề án Tăng cường vận tải công cộng kết hợp với kiểm soát sử dụng phương tiện cơ giới cá nhân tham gia giao thông, kiểm soát và điều tiết hợp lý các phương tiện vận tải vào trung tâm thành phố.

SỞ THÔNG TIN VÀ TRUYỀN THÔNG
ĐẾN Số: 4812
Ngày: 11.8.2017
Chuyển:
Lưu hồ sơ số:

HỘI ĐỒNG NHÂN DÂN THÀNH PHỐ ĐÀ NẴNG KHÓA IX, KỲ HỌP THỨ TƯ

Căn cứ Luật Tổ chức chính quyền địa phương ngày 19 tháng 6 năm 2015;

Căn cứ Nghị quyết số 88/2011/NQ-CP ngày 24 tháng 8 năm 2011 của Chính phủ về tăng cường thực hiện các giải pháp trọng tâm bảo đảm trật tự an toàn giao thông;

Xét Tờ trình số 4670/TTr-UBND ngày 23 tháng 6 năm 2017 của Ủy ban nhân dân thành phố về việc đề nghị thông qua Đề án Tăng cường vận tải công cộng kết hợp với kiểm soát sử dụng phương tiện cơ giới cá nhân, kiểm soát và điều tiết hợp lý các phương tiện vận tải vào trung tâm thành phố; Báo cáo thẩm tra của Ban Đô thị Hội đồng nhân dân thành phố; ý kiến thảo luận của đại biểu Hội đồng nhân dân thành phố tại kỳ họp,

QUYẾT NGHỊ:

Điều 1. Nhất trí thông qua Đề án "Tăng cường vận tải hành khách công cộng kết hợp với kiểm soát sử dụng phương tiện cơ giới cá nhân tham gia giao thông, kiểm soát và điều tiết hợp lý các phương tiện vận tải vào trung tâm thành phố" kèm theo Tờ trình số 4670/TTr-UBND ngày 23 tháng 6 năm 2017 của Ủy ban nhân dân thành phố.

Điều 2. Tổ chức thực hiện

1. Giao Ủy ban nhân dân thành phố triển khai thực hiện Nghị quyết này theo quy định.

2. Thường trực Hội đồng nhân dân, các ban của Hội đồng nhân dân, các tổ đại biểu và đại biểu Hội đồng nhân dân thành phố giám sát việc thực hiện Nghị quyết này.

Điều 3. Hiệu lực thi hành

Nghị quyết này có hiệu lực thi hành từ ngày được Hội đồng nhân dân thành phố biểu quyết thông qua.

Nghị quyết này được Hội đồng nhân dân thành phố Đà Nẵng khóa XI, nhiệm kỳ 2016 - 2021, kỳ họp thứ tư thông qua ngày 07 tháng 7 năm 2017./.

Nơi nhận:
- UBTVQH, Chính phủ, VP Chủ tịch nước;
- Bộ Giao thông Vận tải;
- BTV Thành ủy, cơ quan tham mưu, giúp việc Thành ủy;
- ĐB HĐND thành phố; Đoàn ĐBQH thành phố;
- UBND, UBMTTQVN thành phố;
- VP Đoàn ĐBQH, HĐND, UBND thành phố;
- Các sở, ngành, đoàn thể thành phố;
- Quận, huyện ủy; HĐND, UBND, UBMTTQVN các quận, huyện, HĐND, UBND các phường, xã;
- Báo ĐN, Báo CATP ĐN, Đài PTTH ĐN, Trung tâm TTVN (VTV8), Cổng TTĐT thành phố;
- Lưu: VT, TH.

CHỦ TỊCH

Nguyễn Xuân Anh

HỘI ĐỒNG NHÂN DÂN **THÀNH PHỐ ĐÀ NẴNG**	**CỘNG HOÀ XÃ HỘI CHỦ NGHĨA VIỆT NAM** **Độc lập – Tự do – Hạnh phúc**

ĐỀ ÁN
TĂNG CƯỜNG VẬN TẢI HÀNH KHÁCH CÔNG CỘNG KẾT HỢP VỚI KIỂM SOÁT SỬ DỤNG PHƯƠNG TIỆN CƠ GIỚI CÁ NHÂN THAM GIA GIAO THÔNG, KIỂM SOÁT VÀ ĐIỀU TIẾT HỢP LÝ CÁC PHƯƠNG TIỆN VẬN TẢI VÀO TRUNG TÂM THÀNH PHỐ

(Ban hành kèm theo Nghị quyết số 102/2017/NQ-HĐND ngày 07 tháng 7 năm 2017 của Hội đồng nhân dân thành phố Đà Nẵng)

I. Mục tiêu

1. Phát triển mạng lưới và chất lượng dịch vụ vận tải hành khách công cộng (VTHKCC) đáp ứng ngày càng tốt hơn nhu cầu đi lại của người dân;

2. Kiểm soát sử dụng phương tiện cơ giới cá nhân tham gia giao thông, thông qua các giải pháp và lộ trình kiểm soát sự gia tăng phương tiện, hạn chế lưu thông phương tiện cá nhân tại một số khu vực trên địa bàn thành phố;

3. Kiểm soát và điều tiết hợp lý các phương tiện vận tải vào trung tâm thành phố, nhất là khu vực có nguy cơ ùn tắc, mất trật tự an toàn giao thông cao.

II. Nội dung đề án

1. Các giải pháp liên quan đến cơ chế, chính sách, quy hoạch giao thông vận tải

a) Hoàn thiện quy hoạch điều chỉnh bổ sung về hệ thống giao thông vận tải thành phố Đà Nẵng cho phù hợp với tình hình mới, đồng bộ với việc điều chỉnh quy hoạch chung thành phố Đà Nẵng đến năm 2030, tầm nhìn đến 2050;

b) Tham gia ý kiến góp ý vào văn bản quy phạm pháp luật có liên quan đến điều chỉnh bổ sung các quy định về kinh doanh, điều kiện kinh doanh vận tải bằng xe buýt và các quy định liên quan đến quản lý VTHKCC để tăng cường chất lượng VTHKCC bằng xe buýt và từng bước hoàn thiện mô hình quản lý VTCC thành phố Đà Nẵng[1]

---

[1] Quy định bổ sung về cự ly của một tuyến buýt được vận hành, không quá lớn để đảm bảo sức khỏe cho hành khách đứng trong xe (đề xuất không quá 30km); Điều chỉnh giảm niên hạn sử dụng của xe buýt hiện nay là 20 năm (đề xuất là 15 năm tương tự như ô tô sản xuất để chở người chạy cự ly trên 300km hoặc là 8-12 năm như taxi); - Mô hình đơn vị vận hành và bảo dưỡng sửa chữa VTHKCC; Định mức kinh tế - kỹ thuật cho hoạt động VTHKCC bằng xe buýt (đơn giá chi phí cho hoạt động VTHKCC bằng xe buýt); Nội quy khai thác tuyến xe buýt trên địa bàn thành phố; Quy chế quản lý, kiểm soát kinh phí ngân sách về trợ giá cho hoạt động VTHKCC bằng xe buýt trên địa bàn thành phố Đà Nẵng;...); Các quy định về điều hành trên tuyến phục vụ quản lý VTCC (Cẩm nang bồi dưỡng nghiệp vụ dành cho nhân viên điều hành hoạt động trên tuyến; Quy trình kiểm tra hoạt động điều hành, khai thác tuyến; xử phạt các hành vi gian lận trên tuyến; Quy định khung tiêu chuẩn quy trình, quy chế kiểm tra chất lượng dịch vụ xe buýt thông qua thiết bị giám sát hành trình,...); Quy định về thiết kế kỹ thuật tuyến vận tải công cộng (Đối với điểm dừng đỗ, trạm dừng; Đối với điểm đầu - cuối; Đối với nhà chờ,...); Quy định về đầu tư và khai thác, bảo trì hạ tầng VTCC; Quy định lựa chọn đơn vị cung cấp vận hành và bảo dưỡng; Quy định về tổ chức thực hiện, nghiệm thu dịch vụ vận hành và bảo dưỡng hệ thống VTCC.

c) Điều chỉnh, bổ sung các quy định đã được UBND thành phố ban hành về: Quản lý và sử dụng tạm thời vỉa hè ngoài mục đích giao thông trên các tuyến đường thuộc địa bàn thành phố Đà Nẵng *(Quyết định số 55/2014/QĐ-UBND ngày 31/12/2014)*[2]; Quy định về quản lý và khai thác nơi đỗ xe trên địa bàn thành phố Đà Nẵng *(Quyết định số 15/2009/QĐ-UBND ngày 03/6/2009)*[3]; Quy định về quản lý kiến trúc công trình trên địa bàn thành phố Đà Nẵng *(Quyết định số 47/2012/QĐ-UBND ngày 12/10/2012)*[4].

đ) Nghiên cứu, đề xuất chính sách hỗ trợ, ưu đãi, khuyến khích phát triển VTHKCC gồm: Chính sách hỗ trợ cho các cá nhân, tổ chức bị ảnh hưởng do có nhà chờ, trạm dừng bố trí phía trước (miễn giảm thuế kinh doanh, miễn giảm phí đậu đỗ xe khu vực công cộng trong khu vực,...)[5]; Chính sách ưu đãi cho các doanh nghiệp vận tải công cộng (giảm, miễn thuế; giảm, miễn tiền thuê đất,...); Cơ chế đặt hàng, đấu thầu, xã hội hóa đầu tư hoạt động VTHKCC; Chính sách trợ giá cho xe buýt.

e) Tổ chức tổng kết đánh giá các loại hình vận tải hành khách thí điểm (xe chạy hợp đồng điện tử, xe điện 4 bánh, xe 4 bánh có gắn động cơ, xe buýt mui trần,...); trên cơ sở đó hoàn thiện quy hoạch vận tải trên địa bàn thành phố.

2. Các giải pháp liên quan đến đầu tư xây dựng để phát triển, hoàn thiện hệ thống hạ tầng giao thông thành phố

a) Triển khai thực hiện đảm bảo hiệu quả Chuyên đề về đầu tư xây dựng kết cấu hạ tầng trọng điểm giai đoạn 2016 - 2025;

Phối hợp với Bộ, Ngành Trung ương đẩy nhanh tiến độ hoàn thành Đường cao tốc Đà Nẵng - Quảng Ngãi, đường Hồ Chí Minh đoạn La Sơn - Túy Loan; Mở rộng hầm đường bộ qua đèo Hải Vân; Nhanh chóng triển khai dự án Di dời ga đường sắt ra khỏi trung tâm thành phố, tái thiết lại khu vực ga cũ thành trung tâm thương mại và dịch vụ; triển khai dự án Cảng Liên Chiểu (giai đoạn 1); từng bước chuyển đổi chức năng cảng Tiên Sa thành cảng du lịch, phân luồng hàng hóa qua Cảng Liên Chiểu.

Xúc tiến, triển khai hoàn thành các tuyến vành đai phía Nam, phía Bắc và tuyến đường vành đai phía Tây kết nối hiệu quả với các tuyến Quốc lộ 1A, cao tốc Đà Nẵng - Quảng Ngãi, Quốc lộ 14B; xúc tiến nghiên cứu khả thi hệ thống vận tải khối lượng lớn, tốc độ cao UMRT; nâng cấp Trung tâm điều hành đèn tín hiệu giao thông và vận tải công cộng thành trung tâm điều khiển, kiểm soát giao thông tập trung; triển khai xây dựng hạ tầng logictisc....

b) Tiếp tục triển khai đầu tư cải tạo, nâng cấp các tuyến đường trong

---

[2]Bổ sung quy định về một số tuyến đường có tuyến buýt vận hành hạn chế việc cho phép sử dụng tạm thời vỉa hè để kinh doanh buôn bán; hoạt động thương mại; để và giữ xe mô tô, xe gắn máy, trừ các vị trí lắp đặt Trạm chờ xe buýt nhằm cải thiện hạ tầng đi bộ,tạo không gian, khuyến khích người dân đi bộ (đến các trạm dừng) cũng như hỗ trợ cho các hộ dân phía trước vỉa hè có lắp đặt Trạm dừng.

[3] Bổ sung các quy định để hỗ trợ việc đầu tư các bãi đỗ xe công cộng phục vụ đậu đỗ PTCN đi phương tiện VTHKCC (có cơ chế khuyến khích đầu tư, khai thác bãi/điểm đỗ xe tại các vị trí gần trạm dừng, điểm đầu cuối).

[4] Bổ sung các quy định cụ thể khi quy hoạch các khu dân cư, trung tâm thương mại dịch vụ, công trình công cộng tập trung đông người phải quy hoạch bố trí điểm dừng đỗ, trạm dừng để hỗ trợ tuyến buýt tiếp cận.

[5] Nhằm hạn chế tình trạng phản ứng, không đồng thuận của người dân khi bố trí các trạm dừng chờ trên vỉa hè khu vực trước nhà dân, gây khó khăn cho việc xây dựng trạm dừng.

khu vực trung tâm thành phố hiện đã xuống cấp, không đảm bảo các yêu cầu kỹ thuật khai thác.

c) Triển khai đầu tư hoàn thành việc cải tạo, nâng cấp các nút giao thông trọng điểm thành các nút giao khác mức: Nút phía Tây cầu Rồng, cầu Trần Thị Lý; Nút phía Đông cầu sông Hàn; Nút phía Tây cầu Nguyễn Tri Phương;...

d) Đầu tư xây dựng các bãi đỗ xe tại khu vực trung tâm thành phố;

- Ưu tiên triển khai đầu tư các bãi đỗ xe tại các khu vực có mật độ dân cư đông đúc, các khu đất công cộng đến hạn thu hồi, các khu đất tại khu vực đầu mối vận tải công cộng và các tuyến đường có quy mô mặt cắt ngang nhỏ (≤7,5m) theo hình thức đối tác công tư; trước mắt tập trung tại các phường có mật độ dân số cao (như Hải Châu 2, Tân Chính, Bình Hiên, Nam Dương, Thuận Phước, Thạch Thang, Hải Châu 1, Tam Thuận, Thạc Gián, Vĩnh Trung).

- Triển khai lập quy hoạch chi tiết các bãi đỗ xe; từng bước đầu tư, kêu gọi đầu tư các bãi đỗ xe theo lộ trình đến năm 2020, đảm bảo đáp ứng khoảng 65% số lượng bãi đỗ xe theo quy hoạch được duyệt; sử dụng tạm thời các lô đất trống làm bãi đỗ xe phục vụ nhu cầu đậu đỗ xe của người dân.

đ) Triển khai dự án Đầu tư xây dựng hệ thống giám sát điều khiển giao thông thông minh [6], đáp ứng các yêu cầu về tiến độ và chất lượng, đảm bảo phát huy hiệu quả khi đưa vào khai thác.

3. Các giải pháp nhằm hoàn thiện và mở rộng mạng lưới VTHKCC

a) Tiếp tục mở rộng mạng lưới VTHKCC bằng xe buýt để đảm bảo tính bao phủ, hiệu quả của hệ thống theo tiêu chí trong phạm vi 500 m người dân có thể tiếp cận sử dụng xe buýt *(đạt tỷ lệ khoảng 40% - 70% tại khu vực trung tâm thành phố), với các giải pháp chính như:*

- Tiếp tục rà soát, triển khai các tuyến buýt theo quy hoạch VTHKCC bằng xe buýt đã phê duyệt [7], có thể điều chỉnh lộ trình các tuyến buýt cho phù hợp với tình hình kinh tế xã hội của Thành phố, tình hình sử dụng đất cũng như tình hình giao thông tại thời điểm triển khai. Dự kiến đến năm 2020 có 21 tuyến buýt vận hành (tổng số phương tiện sử dụng cho VTHKCC bằng xe buýt khoảng 200 xe), đến các năm 2025 và 2030 lần lượt là 26 và 36 tuyến buýt (bao gồm buýt thường, buýt tiêu chuẩn dịch vụ BRT và BRT).

- Triển khai đầu tư hạ tầng phục vụ để sớm vận hành 05 tuyến buýt (có trợ giá) đã được thống nhất điều chỉnh lộ trình cho phù hợp với nhu cầu di chuyển của người dân, cán bộ công chức người lao động [8]*. Phối hợp đưa vào hoạt động tuyến con thoi TMF*[9]*. Triển khai các thủ tục đưa vào vận hành thêm*

---

[6] Quyết định số 2110/QĐ-UBND ngày 18/4/2017 của UBND thành phố Đà Nẵng "V/v Phê duyệt đề xuất dự án ĐTXD hệ thống giám sát điều khiển giao thông thông minh tại TPĐN".

[7] Theo Quyết định số 8087/QĐ-UBND ngày 19/11/2013 của UBND thành phố Đà Nẵng.

[8] Bao gồm các tuyến số 5 (Chung cư Hòa Hiệp Nam - KCN Hòa Khánh - Xuân Diệu); tuyến số 8 (Hoa Lư – Phạm Hùng - Miếu Bông); tuyến số 11 (Xuân Diệu – Siêu thị Lotte – CĐ Việt Hàn); tuyến số 12 (Thọ Quang – Công viên Biển Đông). Tổng cự ly tăng thêm sau khi điều chỉnh lộ trình là 8,8 km.

[9] Lộ trình tuyến (19 km cả chiều đi và về): Bãi đỗ xe P&R tại đường Bùi Dương Lịch, – Bùi Dương Lịch – Dương Vân Nga – Khúc Hạo – Hồ Hán Thương – Chu Huy Mân – cầu Thuận Phước – đường 3/2 – Bãi đỗ xe

06 tuyến buýt (có trợ giá) trong quy hoạch[10]. Điều chỉnh 05 tuyến xe buýt liền kề Đà Nẵng - Quảng Nam theo hướng tách thành 02 tuyến: nội đô và liền kề[11]. Triển khai đầu tư các tuyến buýt chuyên biệt phục vụ nhu cầu đi lại đặc thù (buýt kết nối sân bay, ga đường sắt, buýt bến nối bến, buýt du lịch, mini buýt, xe buýt chuyên chở học sinh, sinh viên, công nhân các KCN...v.v...). Các tuyến buýt trục để người dân ngoại thành có thể đi xe buýt vào trung tâm TP và ngược lại; Trước mắt triển khai đề án thí điểm xe buýt mui hở 1 tầng và 2 tầng vận chuyển khách tham quan du lịch trên địa bàn thành phố[12] cũng như kế hoạch đưa đón học sinh bằng xe buýt và các phương tiện công cộng[13].

- Từng bước đa dạng hóa đoàn phương tiện phù hợp với tính chất của tuyến VTHKCC, nhu cầu đi lại và điều kiện kết cấu hạ tầng của thành phố cũng như địa phương lân cận (BRT, monorail, metro, xe buýt điện, buýt nhỏ v.v...).

b) Từng bước hoàn thiện và nâng cao chất lượng VTHKCC:

- Lựa chọn xây dựng và vận hành tuyến buýt mẫu (từ 01 đến 02 tuyến), theo định hướng ưu tiên xe buýt làm thí điểm để tổng kết đánh giá trước khi triển khai đại trà. Các nội dung cụ thể: Tập trung đầu tư cải tạo, cải thiện hạ tầng đi bộ; có làn đường ưu tiên cho xe buýt (cấm tất cả các phương tiện đậu đỗ trên tuyến); thiết kế ưu tiên về tín hiệu giao thông khi qua nút; tổ chức xây dựng các bến, bãi trông giữ phương tiện cá nhân...; trông giữ xe miễn phí cho các hộ dân dọc theo tuyến buýt và hành khách sử dụng xe buýt tại các trạm dừng, điểm trung chuyển, điểm đầu cuối tuyến xe buýt.

- Trên cơ sở kết quả thực hiện tuyến buýt mẫu, tổ chức đánh giá tổng kết rút kinh nghiệm xây dựng kế hoạch đầu tư hạ tầng, TCGT theo hướng ưu tiên xe buýt và người sử dụng xe buýt (bao gồm các tuyến BRT) để có thể triển khai mở rộng.

c) Tăng cường kết nối với các phương thức vận tải khác:

- Tổ chức triển khai thực hiện đề án Thí điểm xe đạp công cộng khu vực trung tâm thành phố đã được phê duyệt [14]. Trong đó, từ nay đến năm 2020, tổ chức lập dự án đầu tư và nghiên cứu khả thi cho phương án kỹ thuật của đề án: Đưa ra các phương án quy hoạch chi tiết, tổng mức đầu tư, quy mô và thiết kế kỹ thuật cho từng trạm, cụ thể hóa các tiêu chí phục vụ của hệ thống xe đạp công cộng. Đồng

---

Xuân Diệu – đường 3/2 – Trần Phú – Lý Tự Trọng – Nguyễn Thị Minh Khai – Lê Duẩn – Lý thái Tổ - Hùng Vương – Chi Lăng – Lê Duẩn – Lê Lợi – Phan Châu Trinh – Hùng Vương – Bạch Đằng – đường 3/2 – bãi đỗ xe Xuân Diệu – đường 3/2 – cầu Thuận Phước – Chu Huy Mân – Hồ Hán Thương – Khúc Hạo – Dương Vân Nga – Bùi Dương Lịch – Bãi đỗ xe P&R.

[10] gồm: tuyến R4A (Bến xe Xuân Diệu – Bến xe phía Nam); tuyến R14 (Trung tâm thành phố - Khu Công nghệ cao); tuyến R9 (Bến xe Đà Nẵng – Tiên Sơn); tuyến R15 (Bến xe Đà Nẵng – Thọ Quang); tuyến R16 (Kim Liên – Mỹ Khê) và tuyến R17A (Bến xe Xuân Diệu – TTHC Huyện Hòa Vang - Hòa Tiến).

[11] cụ thể: Tuyến số 01: Đà Nẵng – Hội An (chuyển từ Bến xe Đà Nẵng về Trạm cuối xe buýt BRT (Cao đẳng Việt Hàn); Tuyến số 03: Đà Nẵng – Ái Nghĩa (chuyển từ Bến xe Đà Nẵng về Trung tâm Hành chính huyện Hòa Vang); Tuyến số 04: Đà Nẵng – Tam Kỳ (chuyển từ 45 Nguyễn Tất Thành về Trạm xe buýt Phạm Hùng); Tuyến số 06: Đà Nẵng – Phú Đa (chuyển từ Bến xe Đà Nẵng về Trạm xe buýt Phạm Hùng); Tuyến số 09: Đà Nẵng – Quế Sơn (chuyển từ Bãi xe đường Hoàng Sa về Trạm xe buýt Phạm Hùng).

[12] Triển khai theo chủ trương của UBND thành phố tại Thông báo số 120/TB-VP ngày 15/4/2017.

[13] Triển khai theo chủ trương của UBND thành phố tại công văn số 4589/VP-KGVX ngày 29/11/2016 "V/v đưa đón học sinh bằng xe buýt và các phương tiện công cộng".

[14] Quyết định số 594/QĐ-UBND ngày 24/01/2017 của UBND Thành phố.

thời, xây dựng cho đi vào hoạt động 46 trạm cho thuê xe đạp công cộng.

- Tổ chức giao thông tại các điểm trung chuyển hợp lý, tránh việc hành khách phải đợi lâu, phải đi lại nhiều, và nếu có thể tránh phải sang đường.

- Các điểm dừng đỗ cần bố trí hợp lý [15], gần các điểm phát sinh thu hút như trường học, bệnh viện, nhà ga, sân bay, bến tàu thủy du lịch, trung tâm thương mại, dịch vụ,.. .

d) Tăng cường kiểm tra, giám sát chất lượng dịch vụ các tuyến buýt đang vận hành, xử lý nghiêm các vi phạm

- Tổ chức giám sát thường xuyên, báo cáo đánh giá hiệu quả của các tuyến buýt trợ giá sau khi điều chỉnh để có giải pháp phù hợp tăng hiệu quả khai thác (đồng thời tăng cường quảng bá kết quả đạt được của tuyến buýt);

- Kiểm tra giám sát chất lượng các tuyến buýt hiện trạng thường xuyên, báo cáo đánh giá chất lượng khai thác của tuyến buýt liền kề hiện nay để có xử lý nghiêm các trường hợp vi phạm về kinh doanh vận tải hành khách bằng xe buýt cũng như về trật tự an toàn giao thông;

đ) Tăng cường cung cấp thông tin về mạng lưới các tuyến buýt

- Hoàn thiện và phát triển website cung cấp các thông tin về hoạt động VTHKCC trước mắt là xe buýt.

- Tăng cường lắp đặt bảng điện tử, hệ thống cung cấp thông tin trực tuyến trên xe buýt, tại các điểm đầu cuối, điểm trung chuyển và nhà chờ xe buýt.

- Tiếp tục hoàn thiện phần mềm dành cho người sử dụng dịch vụ VTHKCC bằng xe buýt có khả năng sử dụng trên nhiều thiết bị điện tử ....

e) Nâng cao chất lượng dịch vụ xe buýt

- Từng bước cơ cấu đoàn phương tiện theo hướng giảm tuổi đời bình quân, ưu tiên phương tiện sử dụng nhiên liệu sạch, đảm bảo tỷ lệ phương tiện hỗ trợ cho người khuyết tật.

- Bố trí thời gian hoạt động của VTHKCC bằng xe buýt phù hợp với tính chất hoạt động của mỗi tuyến buýt và nhu cầu đi lại của người dân theo từng khu vực, đồng thời đảm bảo số chuyến xe buýt được vận hành theo đúng kế hoạch (đúng giờ, thời gian giãn cách).

- Tăng số lượng nhà chờ được lắp đặt tại các điểm dừng xe buýt; tăng số lượng vịnh dừng xe buýt đảm bảo được tách làn giao thông khi dừng đón, trả khách.

- Ưu tiên hỗ trợ đầu tư công nghệ trong triển khai hệ thống vé thông minh áp dụng cho hoạt động VTHKCC bằng xe buýt; từng bước ứng dụng công nghệ vé thông minh có kết nối đa phương thức (đường sắt đô thị, BRT, taxi v.v...). Đa dạng hóa hình thức bán vé (trực tiếp, online, qua điện thoại...) và loại vé (vé lượt, vé tuyến, vé liên tuyến v.v..,) phù hợp với nhu cầu của hành khách.

- Tăng số lượng phương tiện được trang bị internet không dây (wifi), hệ thống thông báo bằng âm thanh; đảm bảo 100% các điểm trung chuyển xe buýt

[15] Trong khu vực đô thị, khoảng cách giữa các điểm dừng không quá 500m, ngoài đô thị không quá 2km.

được trang bị hệ thống camera giám sát, đồng thời tăng số lượng phương tiện được lắp đặt camera giám sát.

- Thường xuyên tuyên truyền tổ chức các khóa đào tạo, tập huấn cho lái xe, nhân viên bán vé, những người tiếp xúc trực tiếp với hành khách về kỹ năng, xử lý tình huống, văn hóa ứng xử, bảo quản phương tiện và thực hiện tiết kiệm nhiên liệu.

- Tăng thời gian hoạt động xe buýt từ 16 đến 18 tiếng/ngày để tăng thêm thời gian tiếp cận xe buýt của người dân.

- Đề xuất bổ sung thêm một số bãi đậu xe công cộng (Park&Ride) nhằm tăng cường khả năng liên thông giữa các phương tiện cá nhân và phương tiện công cộng (Vị trí cụ thể của các bãi đậu xe công cộng sẽ xem xét khi xây dựng các điểm đầu cuối của VTCC khối lớn thuận lợi cho hành khách, tránh việc phải đi bộ nhiều trong đó, cự ly đi bộ nên giới hạn trong khoảng 200m, tùy thuộc vào tình hình quỹ đất thực tế).

g) Hoàn thiện bộ máy tổ chức của Trung tâm điều hành đèn tín hiệu giao thông và vận tải công cộng, (bao gồm nhân sự, hạ tầng,...) nhằm đáp ứng yêu cầu quản lý điều tiết các phương thức vận tải công cộng trong từng giai đoạn, phù hợp với quy mô phát triển của hệ thống VTHKCC của thành phố.

h) Xây dựng chương trình quảng bá vận tải công cộng thành phố

- Tổ chức tuyên truyền, vận động người dân về sử dụng phương tiện VTHKCC trong di chuyển bằng nhiều hình thức khác nhau (trực tiếp, qua mạng xã hội, phát thanh, truyền hình,...) tập trung vào nhóm đối tượng học sinh, sinh viên, công nhân các khu công nghiệp;

- Khuyến khích sử dụng bằng nhiều hình thức khác nhau: giảm giá, đi xe miễn phí vào thời gian nhất định,... Kinh phí xây dựng chương trình theo hình thức xã hội hóa.

4. Tăng cường ứng dụng công nghệ thông tin, công nghệ viễn thông công nghệ điều khiển tự động trong quản lý giao thông

a) Xây dựng hợp phần hệ thống giao thông thông minh (ITS) thuộc Đề án Xây dựng thành phố thông minh hơn tại Đà Nẵng [16].

Trên cơ sở các số liệu thu thập, từng bước tích hợp các dữ liệu về hạ tầng giao thông và phương tiện vận tải trên nền bản đồ số, xây dựng phần mềm có thể tích hợp các hệ thống khác nhau, cung cấp các tính năng chuyên biệt, đáp ứng yêu cầu quản lý giao thông vận tải tập trung, điều hành tổng thể và thống nhất trên toàn tỉnh/thành phố, cũng như sẵn sàng cho hoạt động tích hợp gửi nhận dữ liệu và báo cáo theo yêu cầu của cơ quan nhà nước có thẩm quyền.

b) Xây dựng cơ sở dữ liệu và phần mềm quản lý các phương tiện vận tải, từng bước tích hợp và chia sẻ dữ liệu giữa cơ quan chức năng với nhau (cấp phép lái xe - đăng ký phương tiện - đăng kiểm phương tiện) để có thể khai thác hiệu quả

---

[16] Quyết định số 1797/QĐ-UBND ngày 25/3/2014 của UBND Thành phố về phê duyệt Đề án Xây dựng thành phố thông minh hơn tại Đà Nẵng.

Trước hết quản lý giấy phép lái xe ô tô, sau đó mở rộng ra xe máy, từng bước hoàn thiện cơ sở dữ liệu quản lý giấy phép lái xe, góp phần kiểm soát việc sở hữu phương tiện cơ giới cá nhân; Tích hợp và chia sẻ dữ liệu giữa cơ quan chức năng với nhau (cấp phép lái xe - đăng ký phương tiện - đăng kiểm phương tiện) để có thể khai thác hiệu quả; giám sát tốc độ tăng trưởng của các loại phương tiện cơ giới cá nhân một cách chặt chẽ, phục vụ cho việc xử lý kịp thời các hành vi vi phạm về pháp luật giao thông cũng như xây dựng các chủ trương, chính sách về quản lý giao thông.

c) Tổ chức khai thác có hiệu quả hệ thống camera giám sát đã lắp đặt

Thu thập đầy đủ và kịp thời các dữ liệu về số lượng, chủng loại phương tiện vận tải tham gia giao thông của từng khu vực, làm cơ sở để có phương thức phân bố, điều tiết mật độ phương tiện tham gia lưu thông trên đường một cách phù hợp; cũng như áp dụng các biện pháp "phạt nguội" đối với các hành vi vi phạm về lĩnh vực giao thông đường bộ.

5. Một số giải pháp kiểm soát sử dụng phương tiện cơ giới cá nhân tham gia giao thông

a) Các giải pháp tác động vào kinh tế của người sử dụng phương tiện cá nhân (thuế, phí). Thời điểm triển khai áp dụng và mức thu cụ thể phải phù hợp với tình hình phát triển kết cấu hạ tầng giao thông cũng như sự phát triển kinh tế- xã hội của địa phương. Các giải pháp được triển khai gồm:

- *Nhanh chóng xây dựng và phê duyệt Đề án thu phí sử dụng tạm thời lòng đường, hè phố để đỗ xe ô tô ở một số tuyến đường trên địa bàn thành phố.* Trước mắt thí điểm tại một số tuyến đường trên địa bàn quận Hải Châu; tổ chức đánh giá tổng kết làm cơ sở triển khai cơ sở triển khai Đề án trên toàn địa bàn thành phố Đà Nẵng.

- *Điều chỉnh tăng mức phí sử dụng tạm thời lòng đường, hè phố ngoài mục đích giao thông* nhằm hạn chế tình trạng đậu đỗ xe cơ giới cá nhân (gồm xe máy và xe ô tô) cũng như sử dụng vỉa hè, lòng đường làm nơi buôn bán gây ùn tắc giao thông theo nguyên tắc:

+ *Điều chỉnh mức phí không theo cấp đường mà theo khu vực* (trung tâm thành phố, có tình trạng ùn tắc giao thông) và *phí thay đổi theo khu vực* (khu vực trung tâm có mức phí cao hơn so với các khu vực khác, đậu đỗ ngoài đường và vỉa hè cao hơn nhiều lần so với đậu đỗ trong bãi giữ xe công cộng, tập trung).

Đồng thời, tách riêng mục đích sử dụng để sản xuất, kinh doanh, trông giữ xe với mục đích tập kết hàng hóa, vật liệu, thi công công trình và tăng mức phí đối với sử dụng vào mục đích sản xuất, kinh doanh, trông giữ xe tại các trục đường có mật độ xe đi lại đông đúc, nằm ở trung tâm thành phố.

+ *Phí thay đổi theo khung giờ:* Các khung giờ thấp điểm có mức phí thấp và sẽ tăng lên khi đậu xe vào giờ cao điểm (hiện nay không có quy định).

+ *Phí thay đổi theo thời gian đỗ:* Có thể xem xét miễn phí trong vòng 30' đầu, sau tăng dần lên theo từng block là 1h hoặc 2h (Hiện nay chỉ có quy định gửi trong ngày và qua đêm).

- Nâng mức thu lệ phí trước bạ lần đầu đối với xe ô tô chở người từ 09 chỗ ngồi chở xuống:

Giao Sở Tài chính căn cứ vào điều kiện thực tế của địa phương, tham mưu UBND thành phố, trình Hội đồng nhân dân thành phố ban hành Nghị quyết quy định mức tăng cụ thể cho phù hợp với tình hình thực tế của địa phương, có chính sách miễn giảm phù hợp đối với từng đối tượng cụ thể.

- Nghiên cứu kỹ các kinh nghiệm ở các nước trên thế giới hay của các địa phương khác trong việc áp dụng các loại phí, lệ phí như: lệ phí đăng ký, cấp biển phương tiện giao thông cơ giới đường bộ, phí môi trường, phí phương tiện hoạt động vào giờ cao điểm,...để đề xuất áp dụng cho phù hợp với các quy định của pháp luật và thực tiễn địa phương.

b) Tăng cường quản lý đậu đỗ xe

Bên cạnh các giải pháp sử dụng công cụ kinh tế (người dân vẫn có thể bỏ tiền để mua dịch vụ), cần siết chặt hơn công tác quản lý đậu xe thông qua việc tăng cường quản lý bằng một số giải pháp sau:

- Thành lập Tổ công tác liên ngành kiểm tra việc đảm bảo diện tích đậu đỗ xe tại các công trình xây dựng có mục đích kinh doanh thương mại, nhà hàng, khách sạn, các chung cư, văn phòng cho thuê,...(Sở Xây dựng chủ trì, phối hợp với Sở Giao thông Vận tải, Kế hoạch và Đầu tư, UBND các quận và một số đơn vị chức năng khác tham gia):

+ Xây dựng, ban hành kế hoạch và tổ chức kiểm tra định kỳ hoặc đột xuất; xử lý kiên quyết và nghiêm khắc các trường hợp vi phạm về diện tích đậu đỗ xe; về kinh doanh trên các tuyến đường cấm sử dụng vỉa hè để kinh doanh. buôn bán và cá nhân hoạt động thương mại; áp dụng các biện pháp theo quy định pháp luật buộc tổ chức, cá nhân kinh doanh phải thực hiện đúng giấy phép được cấp hoặc thu hồi giấy phép kinh doanh.

+ Sau khi hoàn thành, bàn giao cho chính quyền địa phương (UBND quận, huyện, phường xã, Đội quy tắc đô thị) theo dõi giám sát việc tuân thủ, chịu trách nhiệm về tình hình quản lý trật tự đậu đỗ thuộc địa bàn.

- Trong quản lý và khai thác nơi đỗ xe, nghiên cứu điều chỉnh bổ sung Quyết định số 15/2009/QĐ-UBND ngày 03/6/2009, Quyết định số 55/2014/QĐ-UBND ngày 31/12/2014 của UBND Thành phố [17] với các nội dung sau:

+ Một số khu vực không được phép sử dụng lòng đường, hè phố để làm chỗ để xe, trông giữ xe (bao gồm xe máy, xe ô tô): Bao gồm các tuyến đường khu vực trung tâm thành phố có vỉa hè nhỏ (≤3,0m), vỉa hè các tuyến phố đi bộ, du lịch, buôn bán có nhu cầu đi bộ cao; các tuyến đường xung quanh khu vực có bãi đỗ xe tập trung.

+ Từng bước tăng số lượng các tuyến đường ở khu vực trung tâm thành phố hạn chế hoặc cấm sử dụng vỉa hè để kinh doanh, buôn bán và cá nhân hoạt

[17] Các Quyết định ban hành Quy định về quản lý và khai thác nơi đỗ xe trên địa bàn thành phố Đà Nẵng và Quy định về quản lý và sử dụng tạm thời vỉa hè ngoài mục đích giao thông trên các tuyến đường thuộc địa bàn thành phố Đà Nẵng.

động thương mại.

+ Cấm đỗ xe theo ngày chẵn/ lẻ, tiến đến cấm đỗ xe toàn thời gian trên các tuyến đường có bề rộng mặt đường nhỏ hơn 7,5m, các tuyến đường trục giao thông chính vào giờ cao điểm: Việc cấm này có thể tiến hành dần dần, từ khu vực trung tâm (quận Hải Châu, Thanh Khê) nơi đã có các bãi đỗ xe tập trung, sau đó mở rộng tùy thuộc vào tốc độ phát triển dân cư và đô thị.

- Tăng cường trong quản lý cấp phép trông giữ xe: Tăng cường quản lý số lượng và công tác cấp phép cho các bãi đậu đỗ, giữ xe gắn máy, mô tô, ô tô trên địa bàn (bao gồm cả việc quy định vỉa hè một số tuyến đường cấm đậu đỗ xe máy trên vỉa hè) thông qua một đầu mối cơ quan quản lý là Sở Giao thông Vận tải, UBND các quận huyện, Ban quản lý các chợ,....chịu trách nhiệm báo cáo định kỳ tình hình cấp phép cũng như hoạt động của bãi đậu đỗ, giữ xe gắn máy, mô tô, ô tô trên địa bàn theo phân cấp để Sở Giao thông Vận tải quản lý đồng thời tổng hợp, tham mưu lãnh đạo UBND thành phố xử lý kịp thời các tồn tại phát sinh.

c) Hạn chế phương tiện cơ giới cá nhân hoạt động tại một số trục đường, một số khu vực

- Xây dựng các tuyến phố đi bộ, cấm phương tiện cơ giới cá nhân di chuyển trong khu vực này theo giờ tùy thuộc vào đặc điểm nhu cầu đi lại: Lựa chọn các khu phố, tuyến đường chuyên doanh, khu vực tập trung trung tâm thương mại, dịch vụ nhưng có bề rộng mặt cắt đường nhỏ (≤7,5m), các tuyến đường thuận lợi cho việc tham quan, ngắm cảnh, mua sắm, cấm các phương tiện cơ giới di chuyển trong khu vực này .

Khu vực triển khai dọc tuyến thuộc hai bên sông Hàn, từ cầu Rồng đến cầu sông Hàn (vào ban đêm) và mở rộng tiếp trên các đoạn tuyến đường nằm trong khu vực trung tâm: quanh khu vực chợ Cồn, chợ Hàn, các đường Hùng Vương, Phan Chu Trinh, Triệu Nữ Vương, Lê Độ.. theo một số thời gian nhất định trong ngày hoặc kết hợp với việc tổ chức các lễ hội du lịch để dần tạo thói quen cho người dân (Việc triển khai cũng cần đồng bộ với việc đầu tư các bãi đỗ xe tập trung phục vụ nhu cầu của người dân sinh sống trong khu vực và du khách mua sắm, tham quan).

- Cấm phương tiện cơ giới cá nhân hoạt động trên một số trục đường giao thông mà vận tải hành khách công cộng đảm bảo đảm nhận được nhu cầu đi lại của người dân.

- Cấm một số loại ô tô hoặc tất cả các loại ô tô (trừ xe buýt) hoạt động trên một làn đường nhất định để hỗ trợ cho việc vận hành của xe buýt được thuận lợi, hoặc một số trục giao thông nhất định vào giờ cao điểm mà ở đó quy mô mặt cắt ngang đường không đáp ứng lưu lượng giao thông. Rà soát, mở rộng phạm vi cấm đậu xe vào giờ cao điểm trên một số tuyến đường.

d) Tổ chức triển khai việc quản lý chất lượng xe máy

Trong thời gian chờ cơ quan có thẩm quyền hướng dẫn chi tiết, các cấp, ngành, địa phương cần chủ động triển khai các nội dung sau:

- Thông tin, tuyên truyền, phổ biến, vận động cộng đồng về các chủ trương áp dụng tiêu chuẩn khí thải xe máy (từ 01/01/2017, xe máy mới phải đạt tiêu chuẩn khí thải Euro 3), thu hồi, xử lý các phương tiện giao thông hết hạn sử dụng (bao gồm xe mô tô, xe gắn máy và xe ô tô các loại từ ngày 01/01/2018).

- Tổ chức thực hiện ngay sau khi có hướng dẫn kiểm tra khí thải tại các cơ sở kiểm định khí thải và tuần tra, kiểm soát trên đường bảo đảm người sử dụng xe tuân thủ việc kiểm tra, bảo dưỡng, sửa chữa để xe mô tô, xe gắn máy đạt tiêu chuẩn khí thải, niên hạn khi sử dụng để tham gia giao thông.

đ) Kiểm soát việc phát triển phương tiện cơ giới cá nhân

Căn cứ dữ liệu về phương tiện, hoạt động phương tiện và đánh giá mức độ ảnh hưởng đến an ninh trật tự, an toàn xã hội, sức khỏe của cộng đồng, nghiên cứu xây dựng lộ trình kiểm soát sự phát triển của các phương tiện cơ giới cá nhân; nghiên cứu xây dựng và ban hành quy định, chính sách sở hữu phương tiện ô tô, xe máy trên địa bàn thành phố trên nguyên tắc đảm bảo phù hợp với quy định của pháp luật hiện hành. Một số giải pháp chính như sau:

- Kiểm soát việc phát triển phương tiện ô tô cá nhân

Giới hạn số lượng đăng ký mới xe ô tô hằng năm trên địa bàn quận, huyện không vượt quá một tỷ lệ nhất định so với năm trước đó. Việc giới hạn số lượng đăng ký có thể triển khai thông qua hình thức đăng ký lấy số ngẫu nhiên, đấu giá quyền đăng ký phương tiện nhưng phải đảm bảo công khai minh bạch, được giám sát chặt chẽ bởi các cơ quan chức năng.

- Kiểm soát việc phát triển phương tiện xe máy:

+ Giới hạn số lượng đăng ký mới xe máy hằng năm trên địa bàn quận, huyện không được vượt số lượng đăng ký mới của năm trước. Việc giới hạn số lượng đăng ký xe máy được áp dụng tương tự như đối với ô tô.

+ Sau khi có các quy định cụ thể của Nhà nước về kiểm định xe máy (niên hạn sử dụng, khí thải) và lộ trình áp dụng, tổ chức vận động người dân giao nộp các phương tiện xe gắn máy, xe mô tô không đảm bảo chất lượng yêu cầu; thiết lập các địa điểm làm nơi giữ các phương tiện do người dân giao nộp để tiêu hủy.

+ Xây dựng chính sách hỗ trợ đi kèm bao gồm hỗ trợ/ bồi thường cho những người dân phải giao nộp xe gắn máy, khuyến khích những người dân nộp sớm (số tiền thay đổi tùy theo năm sử dụng);

+ Lựa chọn thời điểm thích hợp để đề xuất ngừng hẳn việc đăng ký xe trừ các trường hợp thay mới do mất hay đổi chủ sở hữu; sau đó cấm hoàn toàn việc đăng ký (Thời gian dự kiến bắt đầu thực hiện từ năm 2028-2030).

6. Các giải pháp điều tiết phương tiện vận tải vào trung tâm thành phố.

a) Thực hiện nghiệm túc các nghị quyết có liên quan đã được Hội đồng nhân dân thành phố nhiệm kỳ 2011 – 2016 thông qua, đó là:

- Nghị quyết số 53/2013/NQ-HĐND ngày 13-12-2013 được Hội đồng

nhân dân thành phố Đà Nẵng khóa VIII (nhiệm kỳ 2011-2016) thông qua tại kỳ họp thứ 8 quy định về cấm tuyển sinh trái tuyến.

- Nghị quyết 29/2012/NQ-HĐND ngày 05/12/2012 được Hội đồng nhân dân thành phố Đà Nẵng khóa VIII (nhiệm kỳ 2011-2016) thông qua tại kỳ họp thứ 5 liên quan đến Đề án Phân bổ dân cư trên địa bàn thành phố Đà Nẵng nhằm đảm bảo số lượng công dân (theo dự báo) và mật độ dân số không vượt quá ngưỡng chịu đựng của hệ thống cơ sở hạ tầng kỹ thuật và dịch vụ xã hội.

b) Không xây dựng mới các cơ sở giáo dục đại học, giáo dục nghề nghiệp, không mở rộng quy mô các bệnh viện, trường học hiện có ở trung tâm thành phố nhằm giảm nhu cầu phát sinh các chuyến đi vào, ra khu vực này.

c) Rà soát hiện trạng, đề xuất từng bước di dời các công trình tập trung đông người, các kho hàng hóa ra khỏi khu vực trung tâm thành phố, bao gồm:

- Một số cơ sở sản xuất công nghiệp, giáo dục đại học, giáo dục dạy nghề, các kho bãi tập kết hàng hóa có quy mô lớn.

- Quỹ đất sau khi di dời các cơ sở này được ưu tiên để xây dựng, phát triển các công trình công cộng, công trình hạ tầng xã hội, hạ tầng kỹ thuật, không sử dụng để xây dựng chung cư cao tầng.

d) Nghiên cứu quy hoạch lại và bổ sung các bến xe khách liên tỉnh

- Điều chỉnh quy hoạch lại chức năng Bến xe Trung tâm hiện nay từ bến xe khách liên tỉnh thành khu đa chức năng (thương mại, dịch vụ, đất ở,...) kết hợp với bến xe buýt trung tâm kết hợp depot.

- Quy hoạch bổ sung các bến xe khách liên tỉnh theo hướng bố trí về khu vực ngoại vi thành phố: phía bắc nằm tại khu vực ngã ba đường Tạ Quang Bửu - Đường Nam hầm Hải Vân Túy Loan; phía Tây tại khu vực Gò Cà. Trên cơ sở đó, xây dựng và phát triển Quy hoạch mạng lưới tuyến vận tải hành khách cố định liên tỉnh đường bộ.

- Đầu tư hoặc kêu gọi đầu tư theo hình thức xã hội hóa và khai thác bến xe khách liên tỉnh phù hợp với quy định hiện hành.

đ) Phát triển mạnh mẽ việc ứng dụng công nghệ thông tin trong việc triển khai cung ứng dịch vụ công trực tuyến mức độ 3, 4 nhằm từng bước hạn chế nhu cầu đi lại của người dân trong việc giải quyết các công việc có liên quan, nhất là các chuyến đi vào khu vực trung tâm thành phố.

e) Xây dựng và hoàn thiện các đề án: Thu phí phương tiện vào khu vực trung tâm thành phố, Ứng dụng giao thông thông minh (ITS) vào quản lý phương tiện vận tải trên địa bàn thành phố

- Xây dựng hoàn thiện các bãi đậu đỗ xe (nổi, ngầm, xây dựng kiên cố, lắp ghép) và hệ thống giám sát phương tiện vận tải đi vào khu vực trung tâm tương ứng với từng vành đai các khu vực của thành phố.

- Tổ chức thu phí xe đi vào khu vực trung tâm vào thời điểm cần thiết.

nhân dân thành phố Đà Nẵng khóa VIII (nhiệm kỳ 2011-2016) thông qua tại kỳ họp thứ 8 quy định về cấm tuyển sinh trái tuyến.

- Nghị quyết 29/2012/NQ-HĐND ngày 05/12/2012 được Hội đồng nhân dân thành phố Đà Nẵng khóa VIII (nhiệm kỳ 2011-2016) thông qua tại kỳ họp thứ 5 liên quan đến Đề án Phân bổ dân cư trên địa bàn thành phố Đà Nẵng nhằm đảm bảo số lượng công dân (theo dự báo) và mật độ dân số không vượt quá ngưỡng chịu đựng của hệ thống cơ sở hạ tầng kỹ thuật và dịch vụ xã hội.

b) Không xây dựng mới các cơ sở giáo dục đại học, giáo dục nghề nghiệp, không mở rộng quy mô các bệnh viện, trường học hiện có ở trung tâm thành phố nhằm giảm nhu cầu phát sinh các chuyến đi vào, ra khu vực này.

c) Rà soát hiện trạng, đề xuất từng bước di dời các công trình tập trung đông người, các kho hàng hóa ra khỏi khu vực trung tâm thành phố, bao gồm:

- Một số cơ sở sản xuất công nghiệp, giáo dục đại học, giáo dục dạy nghề, các kho bãi tập kết hàng hóa có quy mô lớn.

- Quỹ đất sau khi di dời các cơ sở này được ưu tiên để xây dựng, phát triển các công trình công cộng, công trình hạ tầng xã hội, hạ tầng kỹ thuật, không sử dụng để xây dựng chung cư cao tầng.

d) Nghiên cứu quy hoạch lại và bổ sung các bến xe khách liên tỉnh

- Điều chỉnh quy hoạch lại chức năng Bến xe Trung tâm hiện nay từ bến xe khách liên tỉnh thành khu đa chức năng (thương mại, dịch vụ, đất ở,...) kết hợp với bến xe buýt trung tâm kết hợp depot.

- Quy hoạch bổ sung các bến xe khách liên tỉnh theo hướng bố trí về khu vực ngoại vi thành phố: phía bắc nằm tại khu vực ngã ba đường Tạ Quang Bửu - Đường Nam hầm Hải Vân Túy Loan; phía Tây tại khu vực Gò Cà. Trên cơ sở đó, xây dựng và phát triển Quy hoạch mạng lưới tuyến vận tải hành khách cố định liên tỉnh đường bộ.

- Đầu tư hoặc kêu gọi đầu tư theo hình thức xã hội hóa và khai thác bến xe khách liên tỉnh phù hợp với quy định hiện hành.

đ) Phát triển mạnh mẽ việc ứng dụng công nghệ thông tin trong việc triển khai cung ứng dịch vụ công trực tuyến mức độ 3, 4 nhằm từng bước hạn chế nhu cầu đi lại của người dân trong việc giải quyết các công việc có liên quan, nhất là các chuyến đi vào khu vực trung tâm thành phố.

e) Xây dựng và hoàn thiện các đề án: Thu phí phương tiện vào khu vực trung tâm thành phố, Ứng dụng giao thông thông minh (ITS) vào quản lý phương tiện vận tải trên địa bàn thành phố

- Xây dựng hoàn thiện các bãi đậu đỗ xe (nổi, ngầm, xây dựng kiên cố, lắp ghép) và hệ thống giám sát phương tiện vận tải đi vào khu vực trung tâm tương ứng với từng vành đai các khu vực của thành phố.

- Tổ chức thu phí xe đi vào khu vực trung tâm vào thời điểm cần thiết.

7. Các giải pháp về quản lý giao thông

a) Tăng cường kiểm tra các hoạt động kinh doanh vận tải hành khách khu vực trung tâm thành phố, kiểm tra, xử lý nghiêm các hành vi vi phạm pháp luật:

- Tổ chức rà soát các thủ tục liên quan đến điều kiện chung kinh doanh vận tải bằng xe ô tô; kiểm tra, giám sát chặt chẽ điều kiện về nơi đỗ xe; điều kiện kinh doanh vận tải hành khách bằng xe hợp đồng, xe du lịch trong đó quan tâm đến số lượng phương tiện, hợp đồng vận chuyển; nhất là các chuyến đi trong khu vực trung tâm thành phố.

- Tăng cường quản lý xe dưới 10 chỗ, bắt buộc phải thông báo về hai đầu bến thông tin trước mỗi chuyến đi, quản lý chặt chẽ lộ trình di chuyển thông qua thiết bị giám sát hành trình từng bước khắc phục tình trạng vi phạm pháp luật trong hoạt động kinh doanh vận tải hành khách.

b) Tiếp tục nghiên cứu tổ chức, phân luồng giao thông, theo hướng: xe tải, xe khách liên tỉnh đi trên các tuyến vành đai, tuyến đường chuyên dụng và hạn chế đi vào xuyên tâm khu vực nội đô; Các loại xe du lịch có kích thước lớn (≥40 chỗ) không được phép di chuyển trên các tuyến đường nội đô có bề rộng mặt đường nhỏ (≤7,5m); bổ sung các tuyến đường tổ chức 1 chiều khu vực trung tâm thành phố.

III. Lộ trình thực hiện

Lộ trình thực hiện các giải pháp trên gồm 03 giai đoạn: Từ nay đến - năm 2020; giai đoạn 2020 - 2025 và sau năm 2025. Lộ trình thực hiện chi tiết các giải pháp cũng như các cơ quan, đơn vị chủ trì, phối hợp thực hiện theo Phụ lục đính kèm.

IV. Nhu cầu vốn

a) Tổng nhu cầu vốn đầu tư là 135.823 tỷ đồng (chưa bao gồm đầu tư vào hệ thống giao thông tĩnh và cảng hàng không), trong đó nguồn vốn thực hiện được tổng hợp từ các nguồn vay ODA, vốn ngân sách, vay vốn thương mại, các hình thức BOT và các nguồn xã hội hóa khác.

b) Nhu cầu vốn cũng như việc phân bổ nguồn vốn ở trên chỉ là dự kiến và mang tính chất tương đối. Trong từng giai đoạn cụ thể, ứng với từng giải pháp cụ thể, địa phương sẽ cân đối nguồn vốn thực hiện đề án sao cho hợp lý đảm bảo tính khả thi của đề án./.

CHỦ TỊCH

Nguyễn Xuân Anh