

LỜI NÓI ĐẦU

Bến khách ngang sông là một bộ phận thuộc kết cấu hạ tầng giao thông đường thủy nội địa, kết nối giao thông đường bộ với giao thông đường thủy. Sự hình thành, tồn tại và phát triển bến khách ngang sông là nhu cầu khách quan của đời sống xã hội. Tuy nhiên, trong quá trình quản lý, khai thác hoạt động bến khách ngang sông còn có nhiều bất cập, đó là chưa có tiêu chuẩn phân loại bến khách ngang sông để phục vụ công tác quản lý, lập quy hoạch, đầu tư xây dựng, cải tạo nâng cấp, khai thác hoạt động bến khách ngang sông, nên dẫn đến tình trạng hầu hết cơ sở hạ tầng các bến rất tạm bợ, bến cập tàu, đường dẫn chủ yếu tận dụng địa hình tự nhiên. Một số bến có đầu tư xây dựng nhưng không được duy tu, sửa chữa thường xuyên, trang thiết bị an toàn còn thiếu và chưa được coi trọng, phương tiện vận tải hành khách ngang sông không đăng ký, đăng kiểm chiếm tỷ lệ lớn không bảo đảm an toàn trong hoạt động vận tải hành khách ngang sông.

Trước thực trạng trên, nhằm thống nhất và chuẩn hóa các bến khách ngang sông về quy mô, phương tiện hoạt động và các trang thiết bị an toàn cho phù hợp với các quy định của pháp luật và điều kiện kinh tế xã hội của từng địa phương, vùng miền, để hoàn thiện hệ thống cơ sở hạ tầng và công tác quản lý, khai thác hoạt động bến khách đạt hiệu quả, góp phần nâng cao an toàn trong hoạt động vận tải khách ngang sông. Cục Đường thủy nội địa Việt Nam xây dựng Tiêu chuẩn quốc gia về phân loại bến khách ngang sông trình Bộ Giao thông vận tải thẩm định và đề nghị Bộ khoa học và Công nghệ ban hành.

Tiêu chuẩn gồm hai chương và 10 mục, cụ thể như sau:

- Chương I Quy định chung: Quy định phạm vi áp dụng, đối tượng áp dụng; giải thích thuật ngữ; các điều kiện hoạt động của bến; Tiêu chí phân loại; quy định về số lượng, vị trí lắp đặt báo hiệu tại bến; quy định về bảng nội quy; tài liệu viện dẫn.

- Chương II Quy định cụ thể: Phân loại bến khách ngang sông; quy định về quy mô và yêu cầu kỹ thuật đối với từng loại bến.

Đây là Tiêu chuẩn áp dụng khi cơ quan, tổ chức, cá nhân tiến hành các hoạt động cấp giấy phép hoạt động, lập quy hoạch, đầu tư xây dựng, nâng cấp cải tạo và khai thác hoạt động bến khách ngang sông.

MỤC LỤC

	Trang
Chương I : QUY ĐỊNH CHUNG	3
1. Phạm vi áp dụng	3
2. Đối tượng áp dụng	3
3. Giải thích thuật ngữ	3
4. Điều kiện hoạt động bến khách ngang sông	4
5. Tiêu chí phân loại bến khách ngang sông	4
6. Báo hiệu đường thủy nội địa lắp đặt tại bến khách ngang sông	6
7. Bảng nội quy bến khách ngang sông	7
8. Tài liệu viện dẫn	7
Chương II : QUY ĐỊNH CỤ THỂ	7
9. Phân loại bến khách ngang sông	7
10. Quy mô và yêu cầu kỹ thuật của từng loại bến	8

TIÊU CHUẨN QUỐC GIA
PHÂN LOẠI BẾN KHÁCH NGANG SÔNG

Chương I
QUY ĐỊNH CHUNG

1. Phạm vi áp dụng

- Tiêu chuẩn quốc gia - Phân loại bến khách ngang sông áp dụng cho công tác quản lý, lập quy hoạch, thiết kế, lập dự án đầu tư xây dựng, cải tạo, nâng cấp và khai thác bến khách ngang sông.
- Tiêu chuẩn này không áp dụng đối với bến phà.

2. Đối tượng áp dụng.

Tiêu chuẩn này áp dụng đối với tổ chức, cá nhân có liên quan đến các hoạt động quản lý, thiết kế, lập dự án đầu tư xây dựng, khai thác bến khách ngang sông.

3. Giải thích thuật ngữ.

Trong Tiêu chuẩn này các thuật ngữ dưới đây được hiểu như sau:

- 3.1 Bến khách ngang sông là bến thủy nội địa chuyên phục vụ vận tải hành khách, hàng hoá ngang sông.
- 3.2 Nhà chờ là nơi bố trí có mái che nắng, che mưa, chỗ ngồi, sạch sẽ dành cho hành khách nghỉ chờ để xuống phương tiện vận tải hành khách ngang sông.
- 3.3 Đường lên, xuống bến là đường kết nối từ trục đường bộ xuống bến có kết cấu, kích thước chiều rộng bề mặt đường, độ dốc, bảo đảm cho người và phương tiện giao thông đường bộ lên, xuống bến an toàn và thuận tiện.

3.4 Cầu dẫn là thiết bị sử dụng để hành khách, phương tiện giao thông đường bộ từ cầu bến lên xuống phương tiện vận tải hành khách ngang sông được an toàn, thuận lợi.

3.5 Phương tiện vận tải hành khách ngang sông là phương tiện thủy nội địa chuyên chở người, hàng hóa, phương tiện giao thông đường bộ từ bờ bên này sang bờ bên kia.

3.6 Lưu lượng vận tải: là số lượng hành khách, hàng hóa, phương tiện thông qua bến khách ngang sông tính trung bình trong một ngày.

4 Điều kiện hoạt động bến khách ngang sông.

4.1 Không nằm trong khu vực cấm xây dựng theo quy định của pháp luật; phù hợp với quy hoạch phát triển kết cấu hạ tầng giao thông đường thủy nội địa; có địa hình thủy văn ổn định bảo đảm cho phương tiện hoạt động an toàn, thuận lợi.

4.2 Có đường dẫn cho người, phương tiện giao thông đường bộ lên xuống an toàn, thuận tiện; có đủ trang thiết bị để phương tiện neo buộc chắc chắn; an toàn; có đèn chiếu sáng nếu hoạt động ban đêm.

4.3 Lắp đặt báo hiệu đường thủy nội địa theo quy định.

4.4 Có nơi chờ cho hành khách; có bảng nội quy và bảng niêm yết giá vé.

4.5 Đối với bến khách ngang sông được phép chở ô tô thì đường lên xuống bến phải bảo đảm tiêu chuẩn kỹ thuật phù hợp với loại ô tô được phép chở ngang sông.

4.6 Được cơ quan quản lý nhà nước có thẩm quyền cấp giấy phép hoạt động bến khách ngang sông.

5 Tiêu chí phân loại bến khách ngang sông.

Phân loại bến khách ngang sông phải bảo đảm phù hợp với điều kiện tự nhiên, kinh tế - xã hội của các địa phương, vùng miền, trên cơ sở các tiêu chí sau:

5.1 Vị trí mở bến.

- a) Điểm qua sông là điểm kết nối giao thông tỉnh lộ;
- b) Điểm qua sông là điểm kết nối giao thông huyện lộ;
- c) Điểm qua sông là điểm kết nối đường giao thông liên xã và giao thông nông thôn khu vực các thôn xóm hai bên bờ sông.

5.2 Quy mô và đối tượng phục vụ.

- a) Bến quy mô nhỏ phục vụ nhu cầu dân sinh là chính, đối tượng phục vụ là dân cư của các thôn xóm sống hai bên bờ sông và các phương tiện thô sơ.
- b) Bến quy mô trung bình, phục vụ nhu cầu dân sinh kết hợp kết nối mạng lưới giao thông công cộng liên xã, liên huyện, đối tượng phục vụ là khách bộ hành và xe đạp, xe máy, xe cải tiến, với mật độ khá lớn.
- c) Bến quy mô lớn phục vụ giao thông công cộng là chính, kết hợp phục vụ dân sinh, kết nối mạng lưới giao thông huyện lộ, tỉnh lộ. Đối tượng phục vụ là khách bộ hành, xe thô sơ, xe máy, xe cải tiến, xe ô tô chở khách đến 12 chỗ ngồi, xe tải nhỏ trọng tải đến 2,5 tấn, với mật độ lớn.

5.3 Điều kiện thủy văn.

- a) Chế độ thủy văn ổn định, lưu tốc dòng chảy nhỏ hơn 0,5 m/s;
- b) Ảnh hưởng chế độ thủy triều và một phần lũ thượng nguồn, lưu tốc dòng chảy từ 0,5 ÷ 1,5m/s;
- c) Chịu ảnh hưởng chế độ lũ trên sông là chủ yếu, lưu tốc dòng chảy lớn hơn 1,5 m/s.

5.4 Phương tiện hoạt động tại bến khách ngang sông.

- a) Phương tiện chở khách ngang sông cỡ nhỏ (loại 1): Hoạt động chở khách ngang sông trên các sông, hồ trong điều kiện không chịu ảnh hưởng của chế độ thủy triều, lưu tốc dòng chảy không lớn, có sức chở từ 10 - 15 khách và kèm theo xe đạp, xe máy từ 5 ÷ 10 chiếc, hàng hóa từ 1 ÷ 1,5 tấn;

b) Phương tiện chở khách ngang sông cỡ trung bình (loại 2): Hoạt động được trên các sông, hồ ở khu vực có ảnh hưởng của chế độ thủy triều, cao độ mực nước lên xuống ổn định, lưu tốc dòng chảy không lớn, sức chở từ 15 ÷ 30 khách và kèm theo xe đạp, xe máy từ 15 - 20 chiếc, hàng hóa từ 1,5 ÷ 2 tấn;

c) Phương tiện chở khách ngang sông cỡ lớn có thể chở ô tô (loại 3): Là loại phương tiện chở khách ngang sông có kết cấu dạng phà một lưỡi, có khả năng vượt lũ, hoạt động được trên các sông, kênh ở khu vực chịu ảnh hưởng của chế độ thủy triều, lũ, lưu tốc dòng chảy lớn, sức chở từ 30 ÷ 45 khách và kèm theo xe đạp, xe máy từ 20÷30 chiếc, ô tô từ 3,0 tấn trở xuống, xe khách 12 chỗ trở xuống không quá 2 chiếc, hàng hóa từ 2 ÷5 tấn.

6. Báo hiệu đường thủy nội địa lắp đặt tại bến khách ngang sông

Báo hiệu đường thủy nội địa lắp đặt tại tất cả các loại bến khách ngang sông thực hiện theo QCVN 39:2011/BGTVT Quy chuẩn kỹ thuật quốc gia về báo hiệu đường thủy nội địa Việt Nam, được bố trí về số lượng, loại báo hiệu, vị trí lắp đặt như sau:

6.1 Báo hiệu được phép neo đậu C4.2

Biển báo hiệu đặt song song với luồng, vị trí đặt báo hiệu tại mặt cắt thượng lưu và hạ lưu vùng nước cần thông báo, kèm theo biển phụ chỉ hướng dọc theo vùng nước và con số ghi chiều dài vùng nước được phép đậu đỗ và kèm theo báo hiệu chiều rộng vùng nước C4.3 đặt vuông góc với luồng cùng biển phụ chỉ ra luồng.

6.2 Báo hiệu thông báo bến khách ngang sông C4.6

Mỗi bến lắp đặt hai báo hiệu C4.6, mỗi báo hiệu đặt một bên bờ, cách bến từ 300m đến 500m về phía thượng lưu hay hạ lưu tùy theo điều kiện địa hình và luồng tàu chạy, mặt biển báo hiệu đặt song song với luồng kèm theo biển phụ C5.3 chỉ về phía bến khách ngang sông và trên biển C5.3 có ghi số khoảng cách từ vị trí đặt biển đến bến.

7. Bảng nội quy bến khách ngang sông

7.1 Bảng nội quy làm bằng vật liệu cứng, bề mặt phẳng, có diện tích bề mặt từ $0,8 \div 1,0m^2$ bảo đảm chứa đựng được toàn bộ nội quy của bến khách ngang sông;

7.2 Bảng nội quy phải được lắp đặt ở vị trí bảo đảm cho hành khách dễ nhìn, dễ đọc, không bị ảnh hưởng của điều kiện thời tiết mưa, nắng làm hư hỏng, mờ các nội dung trên bảng;

7.3 Nội dung nội quy bến khách ngang sông

Nội dung nội quy bến khách ngang sông phải quy định đầy đủ, cụ thể trách nhiệm của hành khách, thuyền viên, người lái phương tiện, nhân viên phục vụ, phương tiện hoạt động tại bến khách ngang sông, nhưng bảo đảm nguyên tắc không trái với các quy định pháp luật về giao thông đường thủy nội địa và phù hợp với điều kiện cụ thể của bến.

8. Tài liệu viện dẫn

- Luật Giao thông đường thủy nội địa;
- Quy chuẩn QCVN 39:2011/BGTVT Quy chuẩn kỹ thuật quốc gia về báo hiệu đường thủy nội địa Việt Nam;
- TCVN 5801: 2005 Quy phạm phân cấp và đóng phương tiện thủy nội địa

Chương II

QUY ĐỊNH CỤ THỂ

9. Phân loại bến khách ngang sông

Bến khách ngang sông được phân làm 3 loại:

9.1 Bến khách ngang sông loại I: Có lưu lượng khách thông qua khoảng từ $50 \div 100$ người và 50 phương tiện (xe đạp, xe máy) trong

01 ngày, kết nối giao thông liên xã hoặc giao thông nông thôn khu vực các thôn xóm hai bên bờ sông.

9.2 Bền khách ngang sông loại II: Có lưu lượng khách thông qua từ 100 ÷ 300 người và khoảng 150 phương tiện (xe đạp, xe máy) trong 01 ngày, kết nối giao thông liên huyện hoặc liên xã.

9.3 Bền khách ngang sông loại III: Có lưu lượng khách thông qua từ 300 - 500 người và khoảng 250 phương tiện (xe đạp, xe máy) và khoảng 15 - 20 xe ô tô chở hàng cỡ nhỏ dưới 3,0 tấn và xe chở khách dưới 12 chỗ, kết nối giao thông tỉnh lộ hoặc huyện lộ.

10. Quy mô và yêu cầu kỹ thuật của từng loại bến

(Quy mô và các yêu cầu kỹ thuật của từng loại bến (theo bảng dưới đây))

QUY MÔ VÀ YÊU CẦU KỸ THUẬT

TT	Hạng mục	Bến loại 1	Bến loại 2	Bến loại 3
1	2	3	4	5
A	Khu vực chịu ảnh hưởng của chế độ thủy triều và lũ			
1	Cầu bến	<p>Bến cập tàu dạng mái nghiêng, chiều rộng mặt bến 6m, độ dốc dọc $i = 10 \div 12\%$</p> <p>Mặt bến kết cấu bê tông xi măng mác 300#, đổ dày 15cm chia ô 3x4m. Riêng đối với phần mặt bến nằm trong khoảng từ mực nước thấp nhất (MNTN) đến mực nước trung bình (MNTB) thì lắp đặt các tấm bê tông cốt thép đúc sẵn, dày 15cm kích thước 3x4m, trên lớp đệm đá dăm loại II dày</p>	<p>Bến cập tàu dạng mái nghiêng, chiều rộng mặt bến 7,0m, độ dốc dọc $i = 10 \div 12\%$.</p> <p>Mặt bến kết cấu bê tông xi măng mác 300#, đổ dày 15cm, chia ô 3x4m. Riêng đối với phần mặt bến nằm trong khoảng từ mực nước thấp nhất (MNTN) đến mực nước trung bình (MNTB) thì lắp đặt các tấm bê tông cốt thép đúc sẵn, dày 15cm, kích thước 3x4m, trên lớp đệm đá dăm loại II dày 15 cm, nền</p>	<p>Bến cập tàu dạng mái nghiêng, chiều rộng mặt bến 9,0m, độ dốc dọc $i = 10 \div 12\%$.</p> <p>Mặt bến kết cấu bê tông xi măng mác 300#, đổ dày 20cm, chia ô 4,5x5m, trên lớp đệm đá dăm loại II dày 20cm Riêng đối với phần mặt bến nằm trong khoảng từ mực nước thấp nhất (MNTN) đến mực nước trung bình (MNTB) thì lắp đặt các tấm bê tông cốt</p>

		15 cm, nền tự nhiên đầm chặt $K > 0,95$.	tự nhiên đầm chặt $K > 0,95$.	thép đúc sẵn, dày 20cm kích thước 4,5x2,5m, trên lớp đệm đá dăm dày 20 cm, nền tự nhiên đầm chặt $K > 0,95$.
2	Đường lên xuống bến	Chiều rộng 3m, độ dốc dọc $i \leq 8\%$, bề mặt đường lên xuống kết cấu bê tông xi măng mác 300 \neq , độ dày 15cm, chia ô 3x4m, hai bên lề và mái dốc gia cố đá hộc xây vữa xi măng mác 100 \neq .	Chiều rộng 3,5m, độ dốc dọc $i \leq 8\%$, kết cấu bê tông xi măng mác 300 \neq , đổ dày 15cm, chia ô 3x4m, hai bên lề và mái dốc gia cố đá hộc xây vữa xi măng mác 100 \neq .	Chiều rộng 6,0m, độ dốc dọc $i \leq 8\%$, kết cấu bê tông xi măng mác 300 \neq , đổ dày 20cm, chia ô 3x4m, hai bên lề bó vỉa bằng đá hộc xây vữa xi măng mác 100 \neq , rộng 0,3m.
3	Nhà chờ	Diện tích từ 12 - 24m ² cao 3m kết cấu nhà khung cột thép hình 1250x250 hoặc cột bê tông, vì kèo thép, mái lợp bằng nhựa tổng hợp hoặc tôn.	Diện tích mặt bằng, từ trên 24 - 36m ² cao 3m kết cấu nhà khung cột thép tròn vì kèo thép, mái lợp bằng tôn.	Diện tích mặt bằng từ trên 36 - 80m ² cao 3m kết cấu nhà khung cột thép tròn vì kèo thép, mái lợp bằng tôn
4	Cột báo hiệu	Cột báo hiệu bằng thép, trên gắn biển báo hiệu thiết kế theo	Cột báo hiệu bằng thép, trên gắn biển báo hiệu thiết kế theo	Cột báo hiệu bằng thép, trên gắn biển báo hiệu thiết kế theo

		QCVN39:2011/BGTVT	QCVN39:2011/BGTVT	QCVN39:2011/BGTVT
5	Cột đèn chiếu sáng (02 cột)		Cột thép lắp bóng cao áp	Cột thép lắp bóng cao áp
6	Phao báo hiệu (02 cái)		Kết cấu phao bằng thép, trên gắn biển báo hiệu thiết kế theo QCVN39:2011/BGTVT	Kết cấu phao bằng thép, trên gắn biển báo hiệu thiết kế theo QCVN39:2011/BGTVT
7	Thiết bị neo buộc phương tiện	Đọc theo mặt bên bố trí các vòng thép để neo đậu phương tiện. Thiết bị chằng buộc phải chắc chắn, dây buộc là cáp mềm, ninon hoặc thảo mộc có đường kính và chiều dài phù hợp	Đọc theo mặt bên bố trí các vòng thép để neo đậu phương tiện. Thiết bị chằng buộc phải chắc chắn, dây buộc là cáp mềm, ninon hoặc thảo mộc có đường kính và chiều dài phù hợp	Đọc theo mặt bên bố trí các vòng thép để neo đậu phương tiện. Sử dụng thiết bị neo và xích neo theo TCVN 5801: 2005 Quy phạm phân cấp và đóng phương tiện thủy nội địa
8	Phương tiện	Phương tiện được thiết kế theo dạng boong nổi, hành khách,	Phương tiện được thiết kế theo dạng boong nổi, hành khách,	- Phương tiện được thiết kế theo dạng boong nổi, hành

	<p>phương tiện, hàng hóa trên mặt boong, sàn có gờ chống trơn trượt và có lan can cứng vững dọc hai bên mạn; mũi phương tiện để đưa ra đón trả khách lên xuống từ 2 ÷ 2, 5m tùy theo địa hình của bến.</p> <p>Sức chở từ 12÷15 khách và 5÷10 xe đạp, xe máy, hàng hóa 1÷1,5 tấn;</p> <p>Kích thước Lmax 12÷12,5m; Bmax 2,7÷2,8m; T0,4÷0,5m</p>	<p>phương tiện, hàng hóa trên mặt boong, sàn có gờ chống trơn trượt và có lan can cứng vững dọc hai bên mạn; mũi phương tiện để đưa ra đón trả khách lên xuống từ 2÷2, 5m tùy theo địa hình của bến.</p> <p>Sức chở từ 20÷30 khách và 15÷20 chiếc xe đạp, xe máy, hàng hóa từ 1÷2 tấn;</p> <p>Kích thước Lmax 13,5÷14,5m; Bmax 3,7m; T 0,5÷0,65m</p>	<p>khách, phương tiện, hàng hóa trên mặt boong, sàn có gờ chống trơn trượt và có lan can cứng vững dọc hai bên mạn;</p> <p>- Kết cấu dạng phà một lưới, độ dài lưới phương tiện từ 5 ÷ 6m để đưa đón khách lên xuống tùy theo địa hình bến</p> <p>Sức chở từ 30÷45 khách và 1÷2 chiếc ô tô chở khách đến 12 chỗ, xe tải nhỏ chở hàng dưới 3,0 tấn, hàng hóa hóa từ 2÷5 tấn;</p> <p>Kích thước Lmax 25÷26m; Bmax 6,2÷6,5m; T 0,8÷0,9m</p>
--	--	--	--

		<ul style="list-style-type: none"> - Công suất máy 25÷30CV. - Vận tốc 10÷12Km/h <p>Phương tiện có mái che nắng, che mưa di động, dễ dàng tháo lắp</p>	<ul style="list-style-type: none"> - Công suất máy 45÷50 CV. - Vận tốc 10÷12Km/h <p>Phương tiện có mái che nắng, che mưa di động, dễ dàng tháo lắp</p>	<ul style="list-style-type: none"> - Công suất máy trên 50CV phù hợp với từng bến. - Vận tốc 10÷12Km/h <p>Phương tiện có mái che nắng, che mưa di động, dễ dàng tháo lắp</p>
B	Bến vùng ảnh hưởng lũ	<p>Giải pháp kỹ thuật xây dựng bến tương tự như đối với bến chịu ảnh hưởng chế độ thủy triều, chỉ khác là do địa hình tự nhiên đường lên xuống bến có chiều dài lớn hơn.</p>		