ỦY BAN NHÂN DÂN THÀNH PHỐ ĐÀ NẴNG

SỞ XÂY DỰNG

THUYẾT MINH TỔNG HỢP
QUY HOẠCH CHUYÊN NGÀNH GIAO THÔNG ĐÔ THỊ THÀNH PHỐ ĐÀ NẴNG ĐẾN NĂM 2030, TẦM NHÌN ĐẾN NĂM 2045

Đà Nẵng, tháng 06 năm 2025

Tên dự án: Quy hoạch chuyên ngành giao thông đô thị thành phố Đà Nẵng đến năm 2030, tầm nhìn đến năm 2045

Cơ quan tổ chức lập quy hoạch: Sở Giao thông vận tải (Nay là Sở Xây dựng)

Đơn vị tư lập quy hoạch: Liên danh Công ty cổ phần Tư vấn Đầu tư Xây dựng và Phát triển Công nghệ (TDIC) và Công ty cổ phần Phát triển Đô thị bền vững (SUD)

CƠ QUAN THẨM ĐỊNH

HỘI ĐỒNG THẨM ĐỊNH/ SỞ XÂY DỰNG TP ĐÀ NẴNG

SỞ XÂY DỰNG TP ĐÀ NẴNG
THẨM ĐỊNH QUY HOẠCH
Đà Nẵng, ngày 21 tháng 6 năm 2025

CƠ QUAN TỔ CHỨC LẬP QUY HOẠCH	**ĐẠI DIỆN LIÊN DANH TƯ VẤN**
SỞ XÂY DỰNG TP ĐÀ NẴNG	**CÔNG TY CP TƯ VẤN ĐTXD & PHÁT TRIỂN CÔNG NGHỆ**
KT. GIÁM ĐỐC PHÓ GIÁM ĐỐC	
Lương Thạch Vỹ	GIÁM ĐỐC ThS. Trần Hoài Nam

MỤC LỤC

CHƯƠNG 1. MỞ ĐẦU 19
1.1. Sự cần thiết 19
1.2. Căn cứ pháp lý 20
1.3. Mục tiêu, nhiệm vụ 23
1.3.1. Mục tiêu 23
1.3.2. Nhiệm vụ 24
1.3.3. Các chỉ tiêu kinh tế kỹ thuật cơ bản 24
1.4. Phạm vi nghiên cứu 25
1.4.1. Thời kỳ quy hoạch: 25
1.4.2. Phạm vi không gian: 25
1.4.3. Đối tượng quy hoạch 26
1.5. Các quy hoạch liên quan 27
1.5.1. Các quy hoạch quốc gia 27
1.5.2. Các quy hoạch phát triển ngành của Thành phố 28
CHƯƠNG 2. ĐIỀU KIỆN TỰ NHIÊN VÀ KINH TẾ XÃ HỘI 29
2.1. Điều kiện tự nhiên 29
2.1.1. Vị trí địa lý, điều kiện tự nhiên 29
2.1.2. Đặc điểm xã hội 33
2.1.3. Điều kiện về Tài nguyên thiên nhiên và môi trường 37
2.2. Hiện trạng phát triển kinh tế - xã hội 49
2.2.1. Tổng sản phẩm xã hội trên địa bàn và tăng trưởng các ngành kinh tế 49
2.2.2. Tăng trưởng các khu vực kinh tế chính 50
2.3. Định hướng phát triển kinh tế - xã hội 52
2.3.1. Mục tiêu 52
2.3.2. Các chỉ tiêu phát triển kinh tế 54
2.4. Dự báo dân số 57
2.4.1. Dự báo tổng dân số 57
2.4.2. Dự báo quy mô dân số tạm trú quy đổi khách du lịch, khách vãng lai, lao động thời vụ 58
2.4.3. Dự báo cấu trúc tuổi dân số 58
2.5. Quy hoạch phát triển không gian Thành phố 58
2.6. Phương án quy hoạch sử dụng đất đến năm 2030 64
CHƯƠNG 3. HIỆN TRẠNG HỆ THỐNG GTVT 66

3.1. Giao thông đường bộ 66
3.1.1. Đường bộ đối ngoại 66
3.1.2. Đường bộ đô thị 72
3.1.3. Giao thông tĩnh 81
3.1.4. Hiện trạng nút giao thông 85
3.2. Giao thông đường sắt 87
3.2.1. Hướng tuyến và nhà ga 87
3.2.2. Vận tải đường sắt 88
3.2.3. Đánh giá sơ bộ 89
3.3. Giao thông đường hàng không 89
3.3.1. Cơ sở hạ tầng cảng hàng không 89
3.3.2. Vận tải đường hàng không 90
3.3.3. Đánh giá 94
3.4. Giao thông đường biển 95
3.4.1. Cơ sở hạ tầng cảng biển 95
3.4.2. Vận tải đường biển 96
3.4.3. Đánh giá 96
3.5. Cảng cạn (ICD) 97
3.6. Đường thủy nội địa 97
3.6.1. Tuyến đường thủy nội địa 97
3.6.2. Cảng thủy nội địa 100
3.6.3. Vận tải đường thủy nội địa 100
3.6.4. Đánh giá 102
3.7. Hệ thống kho bãi và trung tâm logistics 102
3.8. Vận tải đô thị 107
3.8.1. Công tác quản lý hoạt động vận tải bằng xe ô tô trên địa bàn 107
3.8.2. VTHKCC bằng xe buýt 107
3.8.3. Vận tải hành khách bằng taxi 109
3.8.4. Một số hoạt động vận tải hành khách mới 109
3.8.5. Hiện trạng vận tải bằng xe buýt du lịch 110
3.9. Vận tải liên tỉnh, kế cận 111
3.9.1. Vận tải liên tỉnh 111
3.9.2. Vận tải kế cận 112
3.10. Tổ chức giao thông và an toàn giao thông 114

3.10.1. Tăng trưởng phương tiện vận tải 114
3.10.2. Khả năng phục vụ của mạng lưới đường đô thị 114
3.10.3. An toàn giao thông 116
3.11. Hiện trạng nhu cầu đi lại 117
3.11.1. Kết quả khảo sát nhu cầu đi lại (năm 2020) 117
3.11.2. Ma trận chuyến đi O-D và phân bổ 118
3.11.3. Hiện trạng lưu lượng giao thông và tốc độ lưu thông trên mạng lưới đường bộ 125
3.12. Hiện trạng cao độ nền và thoát nước mưa 127
3.12.1. Hiện trạng cao độ nền 127
3.12.2. Hiện trạng thoát nước mưa 129
CHƯƠNG 4. DỰ BÁO NHU CẦU GIAO THÔNG, CÁC CHỈ TIÊU KINH TẾ KỸ THUẬT, QUỸ ĐẤT DÀNH CHO GIAO THÔNG 132
4.1. Mục tiêu 132
4.2. Dự báo nhu cầu giao thông 132
4.2.1. Phương pháp dự báo 132
4.2.2. Xây dựng mô hình mô phỏng cập nhật 2023 132
4.2.3. Kết quả cập nhật các thông số đầu vào của mô hình 138
4.2.4. Mô phỏng mạng lưới đường và tính toán nhu cầu phát sinh thu hút 140
4.2.5. Mô phỏng giao thông công cộng 145
4.2.6. Kết quả dự báo 146
4.2.7. Kết quả dự báo vận tải hàng hóa 158
4.3. Các chỉ tiêu kinh tế kỹ thuật, quỹ đất dành cho giao thông 159
4.3.1. Chỉ tiêu phát triển kết cấu hạ tầng giao thông 159
4.3.2. Quỹ đất dành cho giao thông 161
CHƯƠNG 5. QUY HOẠCH HỆ THỐNG GIAO THÔNG ĐỐI NGOẠI 163
5.1. Giao thông đường bộ 163
5.1.1. Cơ sở định hướng phát triển các tuyến đường bộ đối ngoại 163
5.1.2. Đề xuất phương án phát triển đường bộ đối ngoại 166
5.2. Giao thông đường sắt 170
5.2.1. Cơ sở định hướng phát triển 170
5.2.2. Định hướng, giải pháp phát triển đường sắt quốc gia trên địa bàn Thành phố 173
5.2.3. Định hướng, giải pháp phát triển các ga đường sắt 178
5.3. Giao thông đường thủy 183

5.3.1. Cơ sở định hướng phát triển 183
5.3.2. Đề xuất, giải pháp phát triển 189
5.4. Cảng biển 200
5.4.1. Cơ sở, định hướng phát triển 200
5.4.2. Đề xuất giải pháp phát triển 202
5.4.3. Định hướng phát triển luồng hàng hải 207
5.5. Cảng cạn 208
5.5.1. Cơ sở định hướng phát triển 208
5.5.2. Đề xuất, giải pháp phát triển 212
5.6. Cảng hàng không 214
5.6.1. Cơ sở định hướng phát triển 214
5.6.2. Đề xuất giải pháp phát triển cảng hàng không quốc tế Đà Nẵng 216
5.6.3. Định hướng phát triển sân bay Nước Mặn 223
5.7. Bến xe liên tỉnh 223
5.7.1. Tổng quan 223
5.7.2. Quy hoạch bến xe khách 224
5.8. Cở sở hạ tầng logistics 226
5.8.1. Quan điểm, mục tiêu quy hoạch phát triển cơ sở hạ tầng ngành dịch vụ logistics TP. Đà Nẵng 226
5.8.2. Định hướng phát triển các trung tâm logistics 227
5.8.3. Quy hoạch kết nối các Trung tâm logistics 233
CHƯƠNG 6. QUY HOẠCH HỆ THỐNG GIAO THÔNG ĐÔ THỊ 235
6.1. Giao thông đường bộ 235
6.1.1. Phân cấp và nguyên tắc kết nối mạng lưới đường đô thị 235
6.1.2. Định hướng, giải pháp phát triển đường trục chính đô thị 237
6.1.3. Định hướng, giải pháp phát triển đường chính đô thị 242
6.1.4. Định hướng, giải pháp phát triển đường liên khu vực 243
6.1.5. Định hướng, giải pháp phát triển đường chính khu vực 248
6.1.6. Quy mô mặt cắt ngang 249
6.1.7. Các chỉ tiêu đánh giá 253
6.2. Bãi đỗ xe 254
6.2.1. Xác định yêu cầu diện tích đất bãi đỗ xe 254
6.2.2. Phân bổ yêu cầu tổng diện tích đất cho giao thông tĩnh cho từng khu vực 255
6.2.3. Phương án công năng và sắp xếp các Bãi và điểm đỗ xe công cộng 258

6.2.4. Tổng hợp các bãi đỗ xe đề xuất 259
6.2.5. Trạm sạc ô tô điện 262
6.3. Nút giao thông 262
6.3.1. Tổng quan 262
6.3.2. Tiêu chuẩn thiết kế nút giao 263
6.3.3. Phương án quy hoạch nút giao 264
6.3.4. Quy hoạch các công trình đường bộ (cầu, hầm) 266
6.4. Giao thông không động cơ 269
6.5. Giao thông ngầm 272
6.5.1. Tổng quan 272
6.5.2. Định hướng phát triển giao thông ngầm 273
CHƯƠNG 7. QUY HOẠCH VẬN TẢI KHÁCH CÔNG CỘNG 275
7.1. Mục tiêu và nguyên tắc 275
7.1.1. Mục tiêu 275
7.1.2. Nguyên tắc phát triển mạng lưới VTHKCC trục chính 275
7.1.3. Nguyên tắc quy hoạch chi tiết tuyến VTHKCC 276
7.2. Định hướng, giải pháp phát triển vận tải hành khách công cộng trục chính 276
7.2.1. Quy hoạch các điểm trung chuyển quan trọng của VTHKCC khối lượng lớn 276
7.2.2. Mạng lưới tuyến MRT và LRT 282
7.2.3. Định hướng phát triển TOD và thương mại dịch vụ tại các ga MRT, LRT chính và bãi đỗ P&R 286
7.3. Phương án bố trí các ga trên tuyến 288
7.4. Đoàn tàu 288
7.5. Xác định nhu cầu quỹ đất cho các tuyến MRT\LRT 291
7.6. Quy hoạch định hướng phát triển vận tải hành khách công cộng bằng xe buýt 294
7.6.1. Các quy hoạch VTHKCC bằng xe buýt liên quan 294
7.6.2. Định hướng quy hoạch phát triển VTHKCC bằng xe buýt 297
7.6.3. Phát triển hạ tầng xe buýt 301
7.6.4. Quản lý chất lượng dịch vụ VTHKCC bằng xe buýt 303
7.7. Vận tải xe khách liên tỉnh, nội tỉnh và kế cận 303
7.7.1. Vận tải xe khách liên tỉnh 303
7.7.2. Vận tải xe khách nội tỉnh, kế cận 303

7.8. Các nội dung khác liên quan vận tải 304

7.9. Nhu cầu vốn phát triển VTHKCC 305

7.10. Nhu cầu vốn, phân kỳ đầu tư phát triển VTHKCC 306

7.10.1. Phân kỳ đầu tư vận tải công cộng 306

7.10.2. Xác định nhu cầu vốn đầu tư và quỹ đất 308

CHƯƠNG 8. CÁC CHƯƠNG TRÌNH, DỰ ÁN ĐẦU TƯ, SƠ BỘ TỔNG MỨC ĐẦU TƯ, NGUỒN VÀ KẾ HOẠCH THỰC HIỆN 311

8.1. Tính toán nhu cầu quỹ đất dành cho giao thông vận tải 311

8.2. Tính toán nhu cầu vốn, phân kỳ vốn đầu tư phát triển GTVT 311

8.3. Các dự án ưu tiên đầu tư giai đoạn trước năm 2030 313

8.4. Cơ chế, chính sách và giải pháp thực hiện quy hoạch 314

8.4.1. Giải pháp, chính sách quản lý quy hoạch 314

8.4.2. Giải pháp, chính sách về vốn 315

8.4.3. Giải pháp, chính sách về khoa học công nghệ và môi trường 318

8.4.4. Giải pháp, chính sách phát triển nguồn nhân lực 320

CHƯƠNG 9. ĐÁNH GIÁ MÔI TRƯỜNG CHIẾN LƯỢC (ĐMC) 321

9.1. Đánh giá hiện trạng môi trường đô thị 321

9.2. Dự báo diễn biến môi trường trong quá trình thực hiện quy hoạch 325

9.2.1. Nhận diện diễn biến và các tác động môi trường chính có thể xảy ra khi thực hiện quy hoạch chuyên ngành giao thông đô thị 325

9.2.2. Dự báo các tác động và diễn biến môi trường của các phương án quy hoạch giao thông 326

9.3. Các giải pháp giảm thiểu, phòng ngừa, khắc phục tác động đến môi trường đô thị khi triển khai thực hiện quy hoạch 329

9.3.1. Các giải pháp phi công nghệ 329

9.3.2. Các giải pháp nghiên cứu tiền khả thi và khả thi dự án công trình 329

9.3.3. Các giải pháp duy trì xu hướng tích cực, phòng ngừa, giảm thiểu xu hướng tiêu cực của các vấn đề môi trường chính trong quá trình thực hiện quy hoạch GTVT 332

9.3.4. Các giải pháp phòng chống thiên tai, ứng phó và thích ứng với biến đổi khí hậu334

9.3.5. Các giải pháp khác 335

9.4. Lập kế hoạch giám sát môi trường 336

9.4.1. Mục tiêu kế hoạch 336

9.4.2. Các nội dung quản lý môi trường 336

CHƯƠNG 10. TỔ CHỨC THỰC HIỆN QUY HOẠCH 338
10.1. Phân công phối hợp các cơ quan, ban ngành thực hiện quy hoạch .. 338
10.2. Công bố quy hoạch 338
CHƯƠNG 11. KẾT LUẬN VÀ KIẾN NGHỊ 340

DANH MỤC BẢNG BIỂU

Bảng 2-1 Dân số Thành phố Đà Nẵng giai đoạn 2010 đến 2020 34
Bảng 2-2 Dự báo tốc độ tăng dân số Đà Nẵng giai đoạn 2021-2050 57
Bảng 2-3 Cơ cấu tuổi và các chỉ tiêu về tỷ lệ phụ thuộc dân số, Đà Nẵng 1999-2030 58
Bảng 3-1 Tuyến cao tốc Bắc Nam qua thành phố Đà Nẵng 67
Bảng 3-2 Các tuyến quốc lộ qua Thành phố Đà Nẵng 68
Bảng 3-3 Công suất bến xe theo quy hoạch 69
Bảng 3-4 Các nút giao kết nối cao tốc Bắc Nam 71
Bảng 3-5 Các chỉ tiêu đánh giá mật độ đường theo QCVN 01:2021/BXD 76
Bảng 3-6 Danh mục dự án ưu tiên đầu tư theo Quy hoạch 359/QĐ-TTg ngày 15/3/2021 79
Bảng 3-7 Công suất các khu chức năng Bến xe Trung tâm theo quy hoạch 81
Bảng 3-8 Đánh giá hiện trạng bãi đỗ xe theo QCVN 01:2021/BXD 83
Bảng 3-9 Sản lượng hành khách ga Đà Nẵng 88
Bảng 3-10 Sản lượng hàng hóa qua các ga trên địa bàn Đà Nẵng 89
Bảng 3-11 Hiện trạng hệ thống sông Đà Nẵng 98
Bảng 3-12 Thống kê danh mục và phân cấp kỹ thuật hiện trạng các tuyến đường thuỷ nội địa trên địa bàn thành phố Đà Nẵng (đến 31/12/2019) 99
Bảng 3-13 Thống kê vận tải hành khách bằng đường thuỷ nội địa 101
Bảng 3-14. Khối lượng hàng hóa vận chuyển và Tỷ trọng khối lượng hàng hóa vận chuyển giai đoạn 2010-2021 103
Bảng 3-15. Khối lượng hàng hóa vận chuyển phân theo địa phương giai đoạn 2000-2021 104
Bảng 3-16. Số lượt khách và tàu khách đường biển tại Thành phố Đà Nẵng giai đoạn 2016-2019 105
Bảng 3-17 Kết quả hoạt động vận tải công cộng bằng xe buýt 109
Bảng 3-18 Một số kết quả vận hành 02 tuyến buýt du lịch của TP Đà Nẵng 111
Bảng 3-19 Tổng hợp các tuyến buýt liền kề năm 2024 113
Bảng 3-20Tình hình gia tăng phương tiện qua các năm 114
Bảng 3-21 Thống kê tai nạn giao thông giai đoạn 2012-2021 117
Bảng 3-22 Tổng nhu cầu đi lại trên địa bàn thành phố Đà Nẵng 118
Bảng 3-23 Phát sinh và thu hút chuyến đi theo quận, huyện 119
Bảng 3-24 Cơ cấu nhu cầu đi lại theo phương thức và theo mục đích 120
Bảng 3-25 Thời gian đi lại trung bình theo mục đích (Tỷ lệ %) 123
Bảng 3-26 Thời gian chuyến đi theo phương tiện (Tỷ lệ %) 123
Bảng 3-27 Sở hữu phương tiện theo hộ gia đình trong khu vực nghiên cứu 124

Bảng 3-28 Vận tốc trung bình trên các hướng tuyến VTHKCC giờ cao điểm. 127
Bảng 4-1 Phân vùng giao thông trong mô hình giao thông 2023 133
Bảng 4-2 Các thông số của mô hình phát sinh thu hút 134
Bảng 4-3 Thông số mô hình phân bổ chuyến đi theo vùng 135
Bảng 4-4 Các thông số của mô hình không có MRT/LRT 136
Bảng 4-5 Các thông số của mô hình chuyển đổi phương thức vận tải khi có MRT/LRT 136
Bảng 4-6 Thông số của mô hình phân bổ hàng hóa 137
Bảng 4-7 Dự báo dân số qua các năm 138
Bảng 4-8 Dự báo dân số theo từng quận huyện 139
Bảng 4-9 Dự báo số lượng sinh viên năm 2030 và 2045 139
Bảng 4-10 Dự báo số lượng việc làm 2030-2045 139
Bảng 4-11 Dự báo tổng thu nhập nội địa RGDP của Đà Nẵng 140
Bảng 4-12 Dự báo nhu cầu phát sinh thu hút theo quận/huyện 143
Bảng 4-13 Mô hình phân bổ chuyến đi năm 2030 144
Bảng 4-14 Phân bổ chuyến đi năm 2045 144
Bảng 4-15 Dự báo phân bổ phương thức vận tải trong trường hợp không có các giải pháp can thiệp theo hướng bền vững 145
Bảng 4-16 Các phương án giả định về lựa chọn phương thức vận tải đối với người đi ô tô 145
Bảng 4-17 Các phương án giả định về lựa chọn phương thức vận tải đối với người đi xe máy 146
Bảng 4-18 Các phương án giả định với hành khách đi buýt 146
Bảng 4-19 Các thông số của mô hình lựa chọn phương thức vận tải 146
Bảng 4-20 Dự báo thị phần phương thức vận tải năm 2030 – có xe buýt và 3 tuyến LRT 150
Bảng 4-21 Phân bổ phương thức vận tải năm 2030 – KB 2 152
Bảng 4-22 Kết quả phân bổ phương thức vận tải năm 2045 – KB 1 154
Bảng 4-23 Kết quả dự báo phân bổ phương thức vận tải năm 2045 – KB2 156
Bảng 4-24 Quy định về khoảng cách và mật độ đường đô thị 160
Bảng 5-1 Định hướng quy hoạch giao thông đối ngoại trên địa bàn TP Đà Nẵng 163
Bảng 5-2 Quy hoạch các tuyến đường bộ đối ngoại 169
Bảng 5-3 Định hướng quy hoạch đường sắt đối ngoại trên địa bàn TP Đà Nẵng 170
Bảng 5-4 Tổng hợp quy hoạch các tuyến đường sắt 177
Bảng 5-5 Đường sắt - Ước tính quỹ đất và vốn đầu tư 178

Bảng 5-6 Tổng hợp quy hoạch ga và depot đường sắt đối ngoại trên địa bàn TP. Đà Nẵng 182
Bảng 5-7 Định hướng phát triển đường thủy nội địa quốc gia trên địa bàn thành phố Đà Nẵng 184
Bảng 5-8 Danh sách vị trí 40 cảng, bến thủy nội địa quy hoạch theo các quyết định từ năm 2021 trở về trước 186
Bảng 5-9 Quy hoạch phân cấp kỹ thuật tuyến đường thủy nội địa trên địa bàn TP. Đà Nẵng 190
Bảng 5-10 Phân loại bến hành khách thủy nội địa 193
Bảng 5-11 Định hướng phát triển Cảng biển Đà Nẵng 200
Bảng 5-12 Định hướng phát triển cảng cạn trên địa bàn thành phố Đà Nẵng .. 208
Bảng 5-13. So sánh vai trò và chức năng giữa cảng cạn và trung tâm logistics 210
Bảng 5-14 Định hướng quy hoạch cảng hàng không và CHKQT Đà Nẵng 215
Bảng 5-15 Dự báo nhu cầu hành khách, hàng hóa thông qua tại Cảng HK Đà Nẵng 216
Bảng 5-16 Tổng hợp các nội dung quy hoạch cho cảng HKQT Đà Nẵng 220
Bảng 5-17 Đề xuất quy hoạch bến xe liên tỉnh 224
Bảng 5-18 Chức năng các Trung tâm logistics Đà Nẵng 230
Bảng 5-19 Kết nối các Trung tâm logistics 234
Bảng 6-1 Quy hoạch trắc ngang đường bộ trên các tuyến đường có LRT mặt đất và trên cao 251
Bảng 6-2 Bảng chỉ tiêu tính toán diện tích bãi đỗ xe 254
Bảng 6-3 Diện tích đất cho các loại hình dự kiến 255
Bảng 6-4 Dự báo nhu cầu diện tích đỗ xe theo các phân khu 257
Bảng 6-5 Đề xuất quy hoạch các bến xe khách và bãi đỗ xe công cộng gắn với bến xe khách 261
Bảng 6-6 Loại hình nút giao tại các đô thị đặc biệt và loại I 263
Bảng 6-7 Các vị trí bộ khác mức hiện trạng 271
Bảng 6-8 Các vị trí dự kiến bố trí lối đi bộ khác mức 271
Bảng 7-1 Danh sách các điểm trung chuyển cấp 1 của mạng lưới MRT, LRT 279
Bảng 7-2 Tổng hợp một số điểm trung chuyển quan trọng (cấp 1 và cấp 2) của mạng lưới MRT, LRT 281
Bảng 7-3 Tổng hợp quy hoạch các tuyến MRT, LRT đô thị và LRT du lịch ... 284
Bảng 7-4 Tổng hợp phương án xây dựng các tuyến MRT, LRT đô thị và LRT du lịch 285
Bảng 7-5 Các vị trí ga, điểm trung chuyển chính có thể phát triển TOD và tổ hợp thương mại dịch vụ 287

Bảng 7-6 Năng lực chuyên chở các phương thức VTHKCC (tham khảo) 288
Bảng 7-7 So sánh các đặc tính của các hệ thống đường sắt đô thị 289
Bảng 7-8 Kết quả dự báo khối lượng vận chuyển của hệ thống ĐSĐT (MRT và LRT) thành phố Đà Nẵng – KB1 năm 2045 289
Bảng 7-9 Xác định số lượng toa xe và số lượng đoàn tàu cần đầu tư 290
Bảng 7-10 Nhu cầu diện tích đất depot 292
Bảng 7-11 Xác định vị trí Depot cho các tuyến LRT tại thành phố Đà Nẵng .. 293
Bảng 7-12 Kết quả điều chỉnh mạng lưới tuyến buýt hiện trạng nội thành theo QĐ 1549 296
Bảng 7-13 Danh sách các tuyến buýt đến năm 2030 298
Bảng 7-14 Danh mục điểm đầu cuối, điểm trung chuyển xe buýt hiện trạng .. 302
Bảng 7-15 Quy hoạch các tuyến VTHK cố định liên tỉnh kết nối với Đà Nẵng 303
Bảng 7-16 Nhu cầu quỹ đất và nhu cầu vốn phát triển hạ tầng giao thông 305
Bảng 7-17 Phân kỳ đầu tư các tuyến MRT/LRT tại thành phố Đà Nẵng 307
Bảng 7-18 Suất đầu tư LRT, Monorail tại Việt Nam và Trung Quốc, Thái Lan 308
Bảng 7-19 Khái toán kinh phí đầu tư hệ thống LRT tại Thành phố Đà Nẵng .. 309
Bảng 9-1 Tóm tắt các vấn đề môi trường và xã hội chính ở Đà Nẵng 322

Phụ lục 1-1 Số liệu phương tiện cơ giới đăng ký sử dụng trên địa bàn giai đoạn 2011 – 2017 342
Phụ lục 1-2 Số liệu ô tô đăng ký ngoại tỉnh kiểm định tại Trung tâm đăng kiểm xe cơ giới thành phố Đà Nẵng 342
Phụ lục 1-3 Hiện trạng tuyến xe buýt trên địa bàn thành phố Đà Nẵng 343
Phụ lục 1-4 Tổng hợp một số thông tin liên quan đến các tuyến buýt không trợ giá trên địa bàn thành phố 343
Phụ lục 1-5 Kết quả hoạt động của tổng 12 tuyến buýt trợ giá giai đoạn 2017-2020 344
Phụ lục 1-6 Lộ trình các tuyến buýt trợ giá trên địa bàn thành phố Đà Nẵng .. 345
Phụ lục 1-7 Doanh thu của từng tuyến buýt trợ giá qua 4 năm hoạt động 350
Phụ lục 1-8 Sản lượng hành khách của từng tuyến buýt qua 4 năm hoạt động 351
Phụ lục 1-9 Tỷ lệ bình quân lượt hành khách/chuyến lượt xe 352
Phụ lục 1-10 Thống kê mạng lưới đường hiện trạng 353
Phụ lục 2-1 Dự báo nhu cầu giao thông và hệ số mức độ phục vụ năm 2030 .. 366

Phụ lục 2-2 Dự báo nhu cầu giao thông và hệ số mức độ phục vụ năm 2045.. 367
Phụ lục 3-1 Quy mô mạng lưới giao thông đường bộ đối ngoại 370
Phụ lục 3-2 Quy mô mạng lưới đường trục chính đô thị và đường chính đô thị 372
Phụ lục 3-3 Quy mô mạng lưới đường liên khu vực..... 377
Phụ lục 3-4 Quy mô mạng lưới đường chính khu vực..... 387
Phụ lục 3-5 Phương án quy hoạch nút giao khác mức..... 416
Phụ lục 3-6 Quy hoạch vị trí bãi đỗ xe..... 427
Phụ lục 3-7 Các vị trí dự kiến lắp đặt trạm sạc xe ô tô điện cấp 3..... 440
Phụ lục 4-1 Quy hoạch cảng, bến thủy nội địa trên địa bàn thành phố Đà Nẵng 442
Phụ lục 5-1 Danh sách các điểm trung chuyển cấp 2..... 449
Phụ lục 5-2 Danh sách các điểm trung chuyển cấp 3..... 449
Phụ lục 5-3 Thống kê các ga trên tuyến MRT, LRT 450
Phụ lục 6-1 Lộ trình các tuyến buýt hiện trạng..... 460

DANH MỤC HÌNH VẼ

Hình 2-1 Bản đồ hành chính Thành phố Đà Nẵng 30
Hình 2-2 Sơ đồ bộ máy tổ chức quản lý chất thải rắn Đà Nẵng 46
Hình 2-3 Quy trình thu gom chất thải rắn sinh hoạt 46
Hình 2-4 Sơ đồ thu gom, vận chuyển rác thải sinh hoạt khu vực ngoại thành ... 47
Hình 2-5 Quy mô nền kinh tế và tốc độ tăng trưởng kinh tế của thành phố Đà Nẵng 49
Hình 2-6 Điểm % đóng góp của các yếu tố vào tốc độ tăng trưởng GRDP Đà Nẵng 50
Hình 2-7 Tăng trưởng các khu vực kinh tế chính của thành phố Đà Nẵng 51
Hình 3-1 Hiện trạng giao thông đối ngoại trên địa bàn thành phố Đà Nẵng 66
Hình 3-2 Chỉ tiêu mật độ mạng lưới đường chính khu vực (km/km2) 77
Hình 3-3 Chỉ tiêu tỉ lệ đất giao thông tính đến đường liên khu vực (%) 78
Hình 3-4 Sản lượng hành khách tại cảng HK quốc tế Đà Nẵng 91
Hình 3-5 Tỷ trọng của khách nội địa và khách quốc tế tại cảng HK quốc tế Đà Nẵng 91
Hình 3-6 Sản lượng hàng hóa, bưu kiện thông qua cảng HK quốc tế Đà Nẵng. 92
Hình 3-7 Tỷ trọng hàng nội địa và hàng quốc tế tại cảng HK quốc tế Đà Nẵng 94
Hình 3-8 Tỷ trọng ngành vận tải kho bãi và tốc độ tăng trong giai đoạn 2011-2020 102
Hình 3-9 Mạng lưới tuyến xe buýt thành phố Đà Nẵng năm 2024 108
Hình 3-10 Các vị trí có nguy cơ ùn tắc giao thông năm 2025 116
Hình 3-11 Số chuyến đi phát sinh theo quận của Đà Nẵng 119
Hình 3-12 Tỷ lệ đảm nhiệm của các phương thức vận tải theo mục đích chuyến đi 121
Hình 3-13 Phân bổ lưu lượng giao thông theo thời gian trong ngày 121
Hình 3-14 Phân bổ chuyến đi theo giờ và theo mục đích chuyến đi 122
Hình 3-15 Phân bổ chuyến đi theo giờ và theo phương thức 122
Hình 3-16 Tỷ lệ các chuyến đi theo thời gian chuyến đi 123
Hình 3-17 Sở hữu phương tiện theo thu nhập hộ gia đình 125
Hình 3-18 Vị trí khảo sát lưu lượng giao thông 126
Hình 3-19 Lưu lượng giao thông trên các tuyến đường chính tiếp cận vào nút126

Hình 3-20 Sơ đồ phân chia lưu vực 130
Hình 4-1 Phân vùng giao thông trong mô hình 133
Hình 4-2 Mạng lưới đường cập nhật 141
Hình 4-3 Mạng lưới đường mới vào năm 2030 142
Hình 4-4 Danh sách 11 nút giao được mở rộng 142
Hình 4-5 Mạng lưới đường năm 2050 143
Hình 4-6 Phân bổ lưu lượng giao thông qua các năm – kịch bản Do nothing (KB 0) 148
Hình 4-7 Mô phỏng nhu cầu giao thông cá nhân năm 2030 KB1 150
Hình 4-8 Mô phỏng nhu cầu giao thông công cộng năm 2030 gồm bus và MRT/LRT KB1 151
Hình 4-9 Dự báo lưu lượng giao thông trên các trục đường khu vực trung tâm năm 2030 KB1 151
Hình 4-10 Khu vực quản lý đậu xe đề xuất 152
Hình 4-11 Mô phỏng lưu lượng giao thông cá nhân năm 2030 – KB2. 153
Hình 4-12 Mô phỏng nhu cầu GTCC năm 2030 – KB 2 153
Hình 4-13 Kết quả phân bổ lưu lượng giao thông xe cá nhân năm 2045 theo KB1 155
Hình 4-14 Phân bố lưu lượng giao thông công cộng năm 2045 theo KB1 155
Hình 4-15 Kết quả phân bổ nhu cầu giao thông xe cá nhân năm 2045 – KB2. 156
Hình 4-16 Kết quả phân bổ nhu cầu giao thông công cộng năm 2045 – KB2 . 156
Hình 4-17 So sánh hệ số khả năng thông hành v/c theo KB0 và KB 1 năm 2045 157
Hình 4-18 So sánh hệ số khả năng thông hành theo 2 kịch bản KB0 và KB1 năm 2045 – khu vực trung tâm thành phố 157
Hình 4-19 Các kết quả đối với mô phỏng xe tải qua các năm 159
Hình 5-1 Định hướng quy hoạch mạng lưới cao tốc khu vực miền Trung và Tây Nguyên 165
Hình 5-2 Định hướng quy hoạch đường sắt quốc gia & tốc độ cao trên địa bàn thành phố Đà Nẵng 172
Hình 5-3 Tuyến đường sắt chuyên dùng kết nối ga Kim Liên 175
Hình 5-4 Định hướng phương án hướng tuyến của tuyến nhánh kết nối ga Kim Liên 176
Hình 5-5 Minh họa mặt cắt xếp dỡ trực tiếp với đường sắt từ cầu tàu 176

Hình 5-6 Mặt cắt ngang điển hình của các tuyến đường bộ cao tốc Đà Nẵng – Quảng Ngãi, đường sắt tốc độ cao trên trục Bắc - Nam và đường sắt quốc gia Bắc Nam (theo hướng tuyến nhìn từ Bắc xuống Nam). 177
Hình 5-7 Vị trí ga Đà Nẵng mới 179
Hình 5-8 Dự thảo đề xuất ga ĐSTĐC tại Đà Nẵng với 2 đảo và 4 ray 180
Hình 5-9 Ví dụ về ga đường sắt thường kết hợp đường sắt cao tốc tại TP Hiroshima, Nhật Bản 180
Hình 5-10 Đề xuất vị trí depot của đường sắt tốc độ cao trên trục Bắc - Nam 181
Hình 5-11 Ga Kim Liên sau di dời tạm Ga Đà Nẵng 182
Hình 5-12 Mạng lưới giao thông đường thủy 192
Hình 5-13 Định hướng vị trí các bến tàu trên sông Cu Đê 196
Hình 5-14 Định hướng vị trí các bến tàu quanh bán đảo Sơn Trà 196
Hình 5-15 Định hướng vị trí các bến tàu dọc theo sông Hàn 197
Hình 5-16 Định hướng vị trí các bến tàu trên các sông ở khu vực phía Nam Đà Nẵng 197
Hình 5-17 Khu neo đậu thông thường Vị trí 1 và 2 198
Hình 5-18 Khu neo đậu thông thường Vị trí 3 199
Hình 5-19 Khu neo đậu tránh trú bão Vị trí 1 199
Hình 5-20 Khu neo đậu tránh trú bão Vị trí 2 200
Hình 5-21 Khu bến Liên Chiểu 203
Hình 5-22 Khu bến Tiên Sa 205
Hình 5-23 Khu bến Thọ Quang 207
Hình 5-24 Vị trí Trung tâm logistics và cảng cạn Hòa Nhơn 213
Hình 5-25 Minh họa các khu chức năng của Trung tâm logistics và cảng cạn Hòa Nhơn 214
Hình 5-26 Quy hoạch mặt bằng sử dụng đất CHKQT Đà Nẵng sau năm 2030219
Hình 5-27 Tĩnh không CHKQT Đà Nẵng thời kỳ 2021-2030 220
Hình 5-28 Vị trí các Trung tâm logistics 232
Hình 6-1 Cấu trúc đường giao thông kết nối của thành phố Đà Nẵng 236
Hình 6-2 Bố trí tuyến LRT mặt đất 250
Hình 6-3 Bố trí tuyến LRT trên cao tại dải phân cách đường bộ (Malaysia) ... 250
Hình 6-4 Định hướng phân khu phát triển đô thị 257
Hình 6-5 Nút giao khác mức trực thông đường bộ và đường sắt 265

Hình 6-6 Nút giao liên thông một phần 265
Hình 6-7 Nút giao liên thông đầy đủ..... 266
Hình 6-8 Định hướng các tuyến phát triển giao thông phi cơ giới 269
Hình 7-1 Phân cấp các điểm trung chuyển của mạng lưới MRT, LRT 277
Hình 7-2 Vị trí đề xuất ga ngầm kết nối MRT và LRT với các nhà ga hành khách CHKQT Đà Nẵng 280
Hình 7-3 Sơ đồ nguyên tắc điều chỉnh lộ trình các tuyến buýt sau khi có phương án quy hoạch chi tiết tuyến MRT, LRT 297

CHƯƠNG 1. MỞ ĐẦU

1.1. Sự cần thiết

Đồ án điều chỉnh Quy hoạch chung thành phố Đà Nẵng đến năm 2030, tầm nhìn đến năm 2050 được Thủ tướng Chính phủ phê duyệt tại Quyết định số 2357/QĐ-TTg ngày 04/12/2013. Trên cơ sở đồ án Điều chỉnh quy hoạch chung được duyệt (Quyết định 2357/QĐ-TTg), Sở GTVT đã được UBND thành phố giao nhiệm vụ lập các quy hoạch: Quy hoạch giao thông vận tải thành phố Đà Nẵng đến năm 2020, tầm nhìn đến năm 2030; Điều chỉnh Quy hoạch tổng thể hệ thống giao thông tĩnh thành phố Đà Nẵng đến năm 2020, tầm nhìn đến năm 2030 và đã được UBND thành phố Đà Nẵng phê duyệt tại Quyết định số 5030/QĐ-UBND ngày 28/7/2014 và Quyết định số 5216/QĐ-UBND ngày 21/7/2015.

Trên cơ sở các đồ án Quy hoạch được duyệt, thành phố Đà Nẵng đã triển khai lập các đồ án Quy hoạch chi tiết, triển khai đầu tư xây dựng các công trình, dự án giao thông vận tải phục vụ phát triển kinh tế-xã hội thành phố. Tuy nhiên, qua quá trình triển khai thực hiện các quy hoạch, đến thời điểm hiện tại đã phát sinh những vấn đề mang tính tổng thể, có tác động lớn đến sự phát triên của đô thị. Sự ra đời của Nghị quyết số 43-NQ/TW ngày 24/01/2019 của Bộ Chính trị về xây dựng và phát triển thành phố Đà Nẵng đến năm 2030, tầm nhìn đến năm 2045 và Quyết định 393/QĐ- TTg ngày 18/3/2020 của Thủ tướng Chính phủ phê duyệt Điều chỉnh Quy hoạch tổng thể phát triển kinh tế - xã hội thành phố Đà Nẵng đến năm 2020, tầm nhìn 2030 đã đang và sẽ ảnh hưởng đến định hướng phát triển không gian, các ngành, lĩnh vực đã được phê duyệt quy hoạch.

Để giải quyết các vấn đề nêu trên và được sự chấp thuận của Thủ tướng Chính phủ, thành phố Đà Nẵng đã xây dựng hoàn thành Đồ án điều chỉnh Quy hoạch chung thành phố Đà Nẵng đến năm 2030, tầm nhìn đến năm 2045 và đã được Thủ tướng Chính phủ phê duyệt tại Quyết định số 359/QĐ-TTg ngày 15/3/2021.

Trên cơ sở điều chỉnh Quy hoạch chung đã được phê duyệt, UBND thành phố Đà Nẵng đã ban hành Kế hoạch số 111/KH-UBND ngày 10/6/2021 triển khai Quyết định số 359/QD-TTg ngày 15/3/2021 của Thủ tướng Chính phủ phê duyệt Điều chỉnh quy hoạch chung thành phố Đà Nẵng đến năm 2030, tầm nhìn đến năm 2045; theo đó có giao Sở Giao thông vận tải chủ trì rà soát, điều chỉnh, lập quy hoạch chuyên ngành giao thông đô thị: Để hiện thực hóa đồ án điều chỉnh quy hoạch chung được duyệt, việc lập Quy hoạch chuyên ngành giao thông đô thị là cần thiết nhằm cụ thể hoá các nội dung định hướng quy hoạch hạ tầng kỹ thuật trong đồ án

điều chỉnh quy hoạch chung thành phố để đảm bảo đủ cơ sở lập dự án đầu tư xây dựng hệ thống hạ tầng kỹ thuật đô thị phục vụ nhu cầu phát triển kinh tế - xã hội của thành phố.

1.2. Căn cứ pháp lý

- Luật Quy hoạch đô thị số 30/2009/QH12 ngày 17/6/2009 và Luật số 35/2018/QH14 ngày 20/11/2018 sửa đổi, bổ sung một số điều của 37 Luật có liên quan đến quy hoạch;

- Luật Xây dựng số 50/2014/QH13 ngày 18/06/2014, sửa đổi bổ sung tại Luật số 62/2020/QH14 ngày 17/06/2020;

- Nghị quyết số 119/2020/QH14 của Ủy ban Thường vụ Quốc hội về thí điểm tổ chức mô hình chính quyền đô thị và một số cơ chế, chính sách đặc thù phát triển thành phố Đà Nẵng;

- Nghị quyết số 43-NQ/TW ngày 24/01/2019 của Bộ Chính trị (khóa XII) về xây dựng và phát triển thành phố Đà Nẵng đến năm 2030, tầm nhìn đến năm 2045;

- Nghị quyết số 26-NQ/TW ngày 03/11/2022 của Bộ Chính trị về "Phát triển kinh tế - xã hội và bảo đảm quốc phòng, an ninh vùng Bắc Trung Bộ và duyên hải Trung Bộ đến năm 2030, tầm nhìn đến năm 2045";

- Nghị định số 37/2010/NĐ-CP ngày 07/4/2010 của Chính phủ về lập, thẩm định, phê duyệt và quản lý quy hoạch đô thị; Nghị định số 44/2015/NĐ-CP ngày 06/5/2015 của Chính phủ về quy định chi tiết một số nội dung về quy hoạch xây dựng;

- Nghị định số 72/2019/NĐ-CP ngày 30/8/2019 của Chính phủ sửa đổi một số điều của Nghị định số 37/2010/NĐ-CP ngày 07/4/2010 về lập, thẩm định, phê duyệt và quản lý quy hoạch đô thị và Nghị định số 44/2015/NĐ-CP ngày 06/5/2015 của Chính phủ về quy định chi tiết một số nội dung về quy hoạch xây dựng;

- Nghị định số 35/2023/NĐ-CP ngày 20/6/2023 của Chính phủ sửa đổi, bổ sung một số điều của các Nghị định thuộc lĩnh vực quản lý nhà nước của Bộ Xây dựng;

- Thông tư số 01/2021/TT-BXD ngày 19/5/2021 của Bộ Xây dựng ban hành Quy chuẩn kỹ thuật quốc gia về Quy hoạch xây dựng – QCVN 01:2021/BXD;

- Thông tư số 04/2022/TT-BXD ngày 24/10/2022 của Bộ Xây dựng Quy định về nhiệm vụ và hồ sơ đồ án quy hoạch xây dựng vùng liên huyện, quy hoạch xây dựng vùng huyện, quy hoạch đô thị, quy hoạch xây dựng khu chức năng và quy hoạch nông thôn;

- Thông tư số 15/2023/TT-BXD ngày 29/12/2023 của Bộ Xây dựng ban hành Quy chuẩn kỹ thuật quốc gia về Hệ thống công trình hạ tầng kỹ thuật – QCVN 07:2023/BXD;

- Quyết định số 393/QĐ-TTg ngày 18/03/2020 của Thủ tướng Chính phủ về việc phê duyệt Điều chỉnh Quy hoạch tổng thể phát triển kinh tế - xã hội thành phố Đà Nẵng đến năm 2020, tầm nhìn 2030;

- Quyết định số 359/QĐ-TTg ngày 15/3/2021 của Thủ tướng Chính phủ về việc phê duyệt Điều chỉnh quy hoạch chung thành phố Đà Nẵng đến năm 2030, tầm nhìn đến năm 2045; (gọi tắt là QHC 359)

- Kế hoạch số 111/KH-UBND ngày 10/6/2021 của UBND thành phố Đà Nẵng về triển khai Quyết định số 359/QĐ-TTg ngày 15/3/2021 của Thủ tướng Chính phủ về việc phê duyệt điều chỉnh quy hoạch chung thành phố Đà Nẵng đến năm 2030, tầm nhìn 2050;

- Công văn số 712/BXD-HTKT ngày 8/3/2022 của Bộ Xây dựng v/v góp ý nội dung nhiệm vụ quy hoạch chuyên ngành giao thông đô thị thành phố Đà Nẵng đến năm 2030, tầm nhìn đến năm 2045;

- Quyết định số 1654/QĐ-UBND ngày 21/06/2022 của UBND TP Đà Nẵng về việc phê duyệt nhiệm vụ quy hoạch chuyên ngành giao thông đô thị thành phố Đà Nẵng đến năm 2030, tầm nhìn đến năm 2045;

- Quyết định số 812/QĐ-UBND ngày 18/4/2023 của UBND Tp Đà Nẵng Phê duyệt điều chỉnh cục bộ Quy hoạch chung thành phố Đà Nẵng đến năm 2030, tầm nhìn đến năm 2045 (nội dung phân bổ dân số tại một số phân khu trên địa bàn quận Liên Chiểu và huyện Hòa Vang);

- Quyết định số 1954/QĐ-UBND ngày 08/9/2023 của UBND Tp Đà Nẵng Phê duyệt điều chỉnh cục bộ Quy hoạch chung thành phố Đà Nẵng đến năm 2030, tầm nhìn đến năm 2045 (nội dung phân bổ dân số tại một số phân khu liên quan khu vực trung tâm thành phố, sân bay Đà Nẵng và dự án Phi thuế quan);

- Quyết định số 356/QĐ-UBND ngày 19/2/2024 của UBND Tp Đà Nẵng phê duyệt điều chỉnh cục bộ Quy hoạch chung thành phố Đà Nẵng đến năm 2030, tầm nhìn đến năm 2045 (một số nội dung về sử dụng đất tại khu vực các phân khu: Công nghệ cao, Đô thị Sườn đồi, Đổi mới sáng tạo, Ven vịnh Đà Nẵng, Cảng biển Liên Chiểu, Trung tâm lõi xanh);

- Quyết định số 841/QĐ-UBND ngày 22 tháng 4 năm 2023 của UBND thành phố Đà Nẵng phê duyệt điều chỉnh cục bộ Quy hoạch chung thành phố Đà Nẵng đến năm 2030, tầm nhìn đến năm 2045 (nội dung khu vực Cảng biển Liên Chiểu và Làng Vân);

- Quyết định số 2242/QĐ-UBND ngày 16 tháng 10 năm 2023 của UBND thành phố Đà Nẵng phê duyệt điều chỉnh cục bộ Quy hoạch chung thành phố Đà Nẵng đến năm 2030, tầm nhìn đến năm 2045 (một số nội dung về sử dụng đất tại khu vực phân khu Ven sông Hàn và bờ Đông);

- Công văn số 7399/SXD-HTKT ngày 26/9/2023 của Sở Xây dựng v/v liên quan thẩm định đồ án quy hoạch chuyên ngành giao thông đô thị thành phố Đà Nẵng đến năm 2030, tầm nhìn đến năm 2045;

- Thông báo số 433/TB-VP ngày 11/10/2023 của UBND Tp Đà Nẵng Thông báo kết luận của Phó Chủ tịch UBND thành phố Lê Quang Nam tại buổi họp nghe Sở GTVT báo cáo Quy hoạch chuyên ngành giao thông đô thị thành phố Đà Nẵng đến năm 2030, tầm nhìn đến năm 2045;

- Quyết định số 1287/QĐ-TTg ngày 2/11/2023 của Thủ tướng Chính phủ về việc phê duyệt Quy hoạch thành phố Đà Nẵng thời kỳ 2021-2030, tầm nhìn đến năm 2050; (gọi tắt là QH 1287);

- Công văn số 253/HĐND-ĐT ngày 29/11/2023 của Ban Đô thị; Công văn số 218-CV/ĐĐ ngày 29/11/2023 của Đảng đoàn Hội đồng nhân dân thành phố; Công văn số 328/HĐND-ĐT ngày 29/11/2023 của Thường trực Hội đồng nhân dân thành phố v/v liên quan đến một số chủ trương xin ý kiến Ban Thường vụ Thành ủy.

- Công văn số 587-TB/TU ngày 31/1/2024 của Thành ủy Đà Nẵng về kết luận của Ban Thường vụ Thành ủy tại phiên họp ngày 24/1/2024;

- Công văn số 1004/UBND-ĐTĐT ngày 28/2/2024 của UBND Thành phố Đà Nẵng v/v triển khai nội dung thông báo số 587-TB/TU ngày 31/1/2024 của Thành ủy liên quan đến đồ án quy hoạch chuyên ngành giao thông đô thị thành phố đến năm 2030, tầm nhìn đến năm 2045;

- Công văn số 1190/BXD-HTKT ngày 19/3/2024 của Bộ Xây dựng v/v ý kiến nội dung Quy hoạch chuyên ngành giao thông đô thị thành phố đến năm 2030, tầm nhìn đến năm 2045;

- Công văn số 2043/SXD-HTKT ngày 28/3/2024 của Sở Xây dựng v/v nghiên cứu chỉnh sửa, bổ sung, hoàn thiện đồ án QH chuyên ngành giao thông đô thị thành phố Đà Nẵng đến năm 2030, tầm nhìn đến năm 2045 theo ý kiến của Bộ Xây dựng;

- Công văn số 2896/SXD-HTKT ngày 26/4/2024 của Sở Xây dựng v/v liên quan đồ án Quy hoạch chuyên ngành giao thông đô thị thành phố Đà Nẵng đến năm 2030, tầm nhìn đến năm 2045;

- Công văn số 4088/SXD-HTKT ngày 10/6/2024 của Sở Xây dựng v/v ý kiến liên quan đến đồ án Quy hoạch chuyên ngành giao thông đô thị thành phố Đà Nẵng đến năm 2030, tầm nhìn đến năm 2045;

- Thông báo số 17/TB-HĐ ngày 7/2/2025 của Hội đồng tư vấn về kiến trúc thành phố Đà Nẵng tại cuộc họp nghe Sở Giao thông vận tải báo cáo đồ án Quy hoạch chuyên ngành giao thông đô thị thành phố Đà Nẵng đến năm 2030, tầm nhìn đến năm 2045;

- Thông báo số 40/TB-HĐTĐ ngày 11/3/2025 của Hội đồng thẩm định nhiệm vụ và đồ án quy hoạch xây dựng, quy hoạch đô thị về kết quả thẩm định đồ án Quy

hoạch chuyên ngành giao thông đô thị thành phố Đà Nẵng đến năm 2030, tầm nhìn đến năm 2045;

- Các công văn góp ý của các đơn vị liên quan về đồ án Quy hoạch chuyên ngành giao thông đô thị thành phố Đà Nẵng đến năm 2030, tầm nhìn đến năm 2045;

- Các văn bản pháp quy liên quan đến quy hoạch hạ tầng kỹ thuật giao thông đô thị.

1.3. Mục tiêu, nhiệm vụ

1.3.1. Mục tiêu

Nội dung quy hoạch chuyên ngành giao thông đô thị bám sát đồ án điều chỉnh Quy hoạch chung được duyệt tại Quyết định số 359/QĐ-TTg ngày 15/3/2021 của Thủ tướng Chính phủ về việc phê duyệt quy hoạch chung thành phố Đà Nẵng đến năm 2030, tầm nhìn đến năm 2045 với các nội dung chính như sau:

- Dựa vào kịch bản phát triển kinh tế, quy hoạch sử dụng đất, quy hoạch phát triển không gian, quy hoạch phân bổ dân cư theo các đồ án được duyệt, tính toán dự báo nhu cầu vận tải hành khách và hàng hóa đối ngoại, đối nội đến năm 2030, tầm nhìn đến năm 2045;

- Cụ thể hoá nội dung định hướng quy hoạch hạ tầng kỹ thuật giao thông trong đồ án điều chỉnh quy hoạch chung được duyệt để đảm bảo đủ cơ sở triển khai lập các dự án đầu tư xây dựng hệ thống hạ giao thông đô thị theo quy định. Các mục tiêu cụ thể như sau:

+ Cụ thể hóa định hướng phát triển đường cao tốc, quốc lộ, đường sắt, các tuyến đường thủy quốc gia, cảng biển, sân bay quốc tế, mạng lưới đường bộ, đường thủy liên tỉnh/thành phố đã được xác định trong quy hoạch quốc gia, quy hoạch vùng KTTĐ miền Trung hoặc đã được Chính phủ, các Bộ ngành liên quan thống nhất chủ trương phát triển trên địa bàn thành phố Đà Nẵng.

+ Định hướng phát triển mạng lưới giao thông Đà Nẵng trong tổng thể mạng lưới giao thông của cả nước và của vùng KTTĐ miền Trung; phát triển mạng lưới đường tỉnh/thành phố, đường nội thị, đường liên quận, huyện, định hướng phát triển giao thông nông thôn; các công trình đầu mối (cảng biển, cảng hàng không, bến xe, bến thuyền...) trong thời gian tới.

+ Hoàn thiện quy hoạch mạng lưới giao thông thành phố đồng bộ, hiện đại, có tính đến hệ thống không gian ngầm. Tranh thủ nguồn lực phát triển nhanh hệ thống

giao thông kết nối với các tỉnh miền Trung – Tây Nguyên và Hành lang kinh tế Đông Tây, Tiểu vùng Mê Công.

+ Tập trung đầu tư nâng cấp hệ thống cảng biển, phát triển cảng Đà Nẵng trở thành cảng tổng hợp quốc gia, đầu mối khu vực. Hình thành các trung tâm logistics Cảng Liên Chiểu, Hòa Nhơn, Khu công nghệ cao. Phát triển hạ tầng giao thông kết nối và dịch vụ vận tải đa phương thức, kho bãi.

- Đảm bảo khớp nối đồng bộ các quy hoạch, các dự án, phát triển không gian đô thị hài hòa giữa khu vực hiện trạng và khu vực đề xuất xây dựng mới;

- Bảo đảm tính kế thừa, không ảnh hưởng lớn đến các dự án đầu tư đang triển khai;

- Đảm bảo khả năng cân đối lợi ích kinh tế của cộng đồng, nhân dân, địa phương và các đơn vị, tổ chức có liên quan trong khu vực quy hoạch, phù hợp với quy định hiện hành;

- Làm cơ sở để các cơ quan chức năng thực hiện công tác quản lý quy hoạch và hướng dẫn đầu tư xây dựng, đảm bảo đô thị phát triển theo đúng định hướng của thành phố, phát triển đồng bộ hệ thống hạ tầng xã hội và hạ tầng kỹ thuật.

1.3.2. Nhiệm vụ

Cụ thể hóa đồ án điều chỉnh quy hoạch chung thành phố Đà Nẵng đến năm 2030, tầm nhìn 2045 đã được phê duyệt tại Quyết định số 359/QĐ-TTg ngày 15/3/2021 của Thủ tướng Chính phủ. Các nội dung chính bao gồm:

- Đánh giá thực trạng xây dựng và phát triển kết cấu hạ tầng giao thông đô thị;

- Dự báo nhu cầu vận tải và xác định các chỉ tiêu kinh tế, kỹ thuật, quỹ đất;

- Xác định quy hoạch hệ thống giao thông đối ngoại của đô thị (giao thông đối ngoại và giao thông đô thị); giao thông vận tải công cộng.

- Xác định danh mục các dự án ưu tiên từ ngân sách và danh mục thu hút đầu tư cấp thành phố theo thứ tự ưu tiên và phân kỳ thực hiện dự án.

1.3.3. Các chỉ tiêu kinh tế kỹ thuật cơ bản

Các chỉ tiêu kỹ thuật bám theo Nhiệm vụ quy hoạch đã phê duyệt, phù hợp với Quy hoạch chung thành phố Đà Nẵng đến năm 2030, tầm nhìn đến năm 2045 (được duyệt tại QĐ số 359/QĐ-TTg ngày 15/3/2021, gọi tắt là QHC 359); Quy hoạch thành phố Đà Nẵng thời kỳ 2021-2030, tầm nhìn đến năm 2050 (được duyệt

tại QĐ số 1287/QĐ-TTg ngày 2/11/2023); Quy chuẩn quy hoạch QCVN 01:2021/BXD và Quy chuẩn kỹ thuật quốc gia về Hệ thống công trình hạ tầng kỹ thuật QCVN 07:2023/BXD.

- Theo quy định tại Quy chuẩn xây dựng Việt Nam về quy hoạch xây dựng QCVN 01-2021/BXD, tỷ lệ đất giao thông (không bao gồm giao thông tĩnh) so với đất xây dựng đô thị tối thiểu tính đến đường liên khu vực là 6%. Theo định hướng QHC 359 tỷ lệ đất giao thông đô thị (tính đến đường liên khu vực) đạt 9-10%. Như vậy, trong đồ án quy hoạch, tỷ lệ đất giao thông trong xây dựng đô thị tính đến đường liên khu vực cần đảm bảo tối thiểu 9%. Mật độ mạng lưới đường đến đường chính khu vực cần đảm bảo tối thiểu theo quy định tại QCVN 01-2021/BXD.

- Chỉ tiêu diện tích tính toán đất bãi đỗ xe toàn đô thị: đối với đô thị quy mô >150 nghìn người, chỉ tiêu diện tích đỗ xe là 4 m2/người. (QCVN01:2021/BXD).

- Tỷ lệ đất cho giao thông tĩnh đạt 3-4% diện tích đất xây dựng đô thị (theo QHC 359 và QH 1287).

- Tỷ lệ vận chuyển hành khách công cộng đạt 10-25% (gồm xe buýt đô thị, xe buýt kế cận, các phương thức vận tải công cộng và bán công cộng khác (theo QH 1287).

1.4. Phạm vi nghiên cứu

1.4.1. Thời kỳ quy hoạch:

Đến thời điểm năm 2030 và tầm nhìn đến năm 2045.

1.4.2. Phạm vi không gian:

Phạm vi nghiên cứu trực tiếp: Bao gồm toàn bộ địa giới hành chính thành phố Đà Nẵng gồm: 6 quận (Hải Châu, Thanh Khê, Sơn Trà, Ngũ Hành Sơn, Liên Chiểu, Cẩm Lệ) và và 02 huyện (Hòa Vang, Hoàng Sa). Tổng diện tích khoảng 129.046 ha, trong đó diện tích phần đất liền khoảng 98.546 ha, diện tích huyện đảo Hoàng Sa khoảng 30.500 ha. Có ranh giới như sau:

- Phía Bắc giáp : Tỉnh Thừa Thiên Huế;

- Phía Tây và Nam giáp : Tỉnh Quảng Nam;

- Phía Đông giáp : Biển Đông.

Phạm vi nghiên cứu gián tiếp gồm các khu vực lân cận thành phố Đà Nẵng gồm: Tỉnh Quảng Nam, tỉnh Thừa Thiên Huế, tỉnh Quảng Ngãi; các tỉnh thuộc vùng kinh tế trọng điểm miền Trung và chuỗi đô thị ven biển.

1.4.3. Đối tượng quy hoạch

Đối tượng nghiên cứu của lập đề xuất, phương án phát triển chuyên ngành Giao thông đô thị thành phố Đà Nẵng gồm hạ tầng giao thông đường bộ, đường sắt, đường thủy, đường biển, đường hàng không, giao thông tĩnh và hệ thống giao thông công cộng trong phạm vi quy hoạch. Cụ thể:

- Về đường bộ:

+ Giao thông đối ngoại: các tuyến đường cao tốc, quốc lộ và các công trình đường bộ có kết nối với các địa phương lân cận là Quảng Nam và Thừa Thiên – Huế;

+ Giao thông đối nội: (i) Giao thông đô thị gồm các đường trục chính, đường liên khu vực, đường vành đai; (ii) Giao thông ngoài đô thị gồm các đường tỉnh liên kết các huyện, đường liên huyện, liên khu vực; và các công trình đường bộ; (các tuyến đường còn lại được thực hiện theo quy hoạch mạng lưới giao thông phân khu)

- Về đường sắt: Tuyến đường sắt quốc gia, nhà ga và các vị trí trung chuyển

- Về đường thủy nội địa: Đường thủy nội địa; Hệ thống cảng thủy nội địa (hành khách và hàng hóa).

- Về đường biển: Hệ thống cảng biển (hành khách và hàng hóa).

- Về đường hàng không: Cảng hàng không quốc tế Đà Nẵng.

- Về vận tải hành khách công cộng:

+ Các phương thức VTHKCC và bán công cộng: vận tải các tuyến trục chính khối lượng lớn như hệ thống đường sắt đô thị (UMRT, LRT), xe buýt nhanh (BRT); vận tải các tuyến gom khách như xe buýt thường, mini-bus; vận tải hành khách bán công cộng như taxi, buýt đường thủy.

+ Liên kết các loại hình VTHKCC.

- Về vận tải du lịch: Các phương thức vận tải du lịch: buýt du lịch, tàu thủy du lịch, kết nối với các loại hình VTHKCC.

- Về hệ thống bến xe, giao thông tĩnh:

+ Hệ thống bến xe, bãi đỗ xe liên tỉnh và nội đô phục vụ vận tải hành khách và giao thông tĩnh (không bao gồm các điểm đỗ xe trên các tuyến phố);

+ Hệ thống bến bãi đỗ xe phục vụ vận tải hàng hóa bao gồm bến xe tải và các trung tâm tiếp vận (trung tâm logistics).

1.5. Các quy hoạch liên quan

1.5.1. Các quy hoạch quốc gia

- Quy hoạch chung thành phố Đà Nẵng đến năm 2030, tầm nhìn đến năm 2045 được phê duyệt theo Quyết định số 359/QĐ-TTg của Thủ tướng Chính phủ ngày 15/3/2021;

- Quy hoạch mạng lưới đường bộ quốc gia thời kỳ 2021-2030, tầm nhìn tới 2050 được phê duyệt theo Quyết định số 1454/QĐ-TTg ngày 1/9/2021 của Thủ tướng Chính phủ;

- Điều chỉnh Quy hoạch mạng lưới đường bộ thời kỳ 2021-2030, tầm nhìn tới 2050 được phê duyệt theo Quyết định số 12/QĐ-TTg ngày 03/1/2025 của Thủ tướng Chính phủ;

- Quy hoạch mạng lưới đường sắt quốc gia thời kỳ 2021-2030 và tầm nhìn tới năm 2050 được phê duyệt theo Quyết định số 1769/QĐ-TTg ngày 19/10/2021 của Thủ tướng Chính phủ;

- Quy hoạch kết cấu hạ tầng đường thủy nội địa thời kỳ 2021-2030, tầm nhìn đến năm 2030 theo Quyết định số 1829/QĐ/TTg ngày 31/10/2021 của Thủ tướng Chính phủ;

- Quy hoạch tổng thể phát triển hệ thống cảng biển Việt Nam thời kỳ 2021-2030, tầm nhìn đến năm 2050 theo Quyết định số 1579/QĐ-TTg ngày 22/9/2021 của Thủ tướng Chính phủ;

- Điều chỉnh Quy hoạch tổng thể phát triển hệ thống cảng cạn Việt Nam giai đoạn đến năm 2020, định hướng đến năm 2030 theo Quyết định số 2072/QĐ-TTg ngày 22/12/2017;

- Quy hoạch chi tiết phát triển hệ thống cảng cạn Việt Nam giai đoạn đến năm 2020, định hướng đến năm 2030 theo Quyết định số 1201/QĐ-BGTVT ngày 11/6/2018;

- Quy hoạch hệ thống cảng cạn thời kỳ 2021-2030, tầm nhìn đến năm 2050 theo Quyết định số 979/QĐ-TTg ngày 22/8/2023;

- Quy hoạch tổng thể phát triển hệ thống cảng hàng không, sân bay toàn quốc thời kỳ 2021-2030 và tầm nhìn tới năm 2050 được duyệt tại Quyết định số 648/QĐ-TTg của Thủ tướng Chính phủ ngày 7/6/2023;

- Điều chỉnh Quy hoạch phát triển giao thông vận tải hàng không giai đoạn đến năm 2020, định hướng đến năm 2030 theo Quyết định số 236/QĐ-TTg của Thủ tướng Chính phủ ngày 23/02/2018;

- Quy hoạch thành phố Đà Nẵng thời kỳ 2021-2030, tầm nhìn đến năm 2050 theo Quyết định số 1287/QĐ-TTg của Thủ tướng Chính phủ ngày 2/11/2023;

- Quy hoạch chi tiết nhóm cảng biển, bến cảng, cầu cảng, bến phao, khu nước, vùng nước thời kỳ 2021-2030, tầm nhìn đến năm 2050 theo Quyết định số 140/QĐ-TTg của Thủ tướng chính phủ ngày 16/1/2025;

1.5.2. Các quy hoạch phát triển ngành của Thành phố

- Quy hoạch phát triển vận tải hành khách công cộng bằng xe buýt tại thành phố Đà Nẵng giai đoạn 2013-2020 và tầm nhìn đến năm 2030 theo Quyết định số 8087/QĐ-UBND ngày 19/11/2013.

- Quy hoạch chi tiết phát triển giao thông vận tải đường thủy nội địa trên địa bàn thành phố Đà Nẵng đến năm 2025 và định hướng đến năm 2030 tại Quyết định số 6651/QĐ-UBND ngày 30/9/2016;

- Đề án phát triển kết cấu hạ tầng giao thông đường bộ, hạng mục Bãi đỗ xe (Giai đoạn 1 – Khu vực quận Hải câu , Thanh Khê và quận Sơn Trà) theo Quyết định số 4201/QĐ-UBND ngày 17/9/2019;

- Đề án kiểm soát sự phát triển phương tiện cơ giới cá nhân tham gia giao thông trên địa bàn thành phố Đà Nẵng theo Quyết định số 3870/QĐ-UBND ngày 14/10/2020 của UBND thành phố Đà Nẵng;

- Điều chỉnh Quy hoạch chi tiết cảng biển Liên Chiểu theo quyết định số 1059/QĐ-UBND ngày 18/4/2022 của UBND TP Đà Nẵng;

- Đề án nghiên cứu, đánh giá, điều chỉnh tổng thể hiện trạng mạng lưới các tuyến xe buýt nội thành và xe buýt liên tỉnh liền kề giữa thành phố Đà Nẵng và tỉnh Quảng Nam theo Quyết định số 1549/QĐ-UBND ngày 10/06/2022;

- Kế hoạch triển khai Chương trình hành động về chuyển đổi năng lượng xanh, giảm phát thải khí cacbon và khí metan của ngành GTVT Đà Nẵng theo quyết định số 1957/QĐ-UBND ngày 08/9/2023 của UBND Tp Đà Nẵng.

CHƯƠNG 2. ĐIỀU KIỆN TỰ NHIÊN VÀ KINH TẾ XÃ HỘI

2.1. Điều kiện tự nhiên

2.1.1. Vị trí địa lý, điều kiện tự nhiên

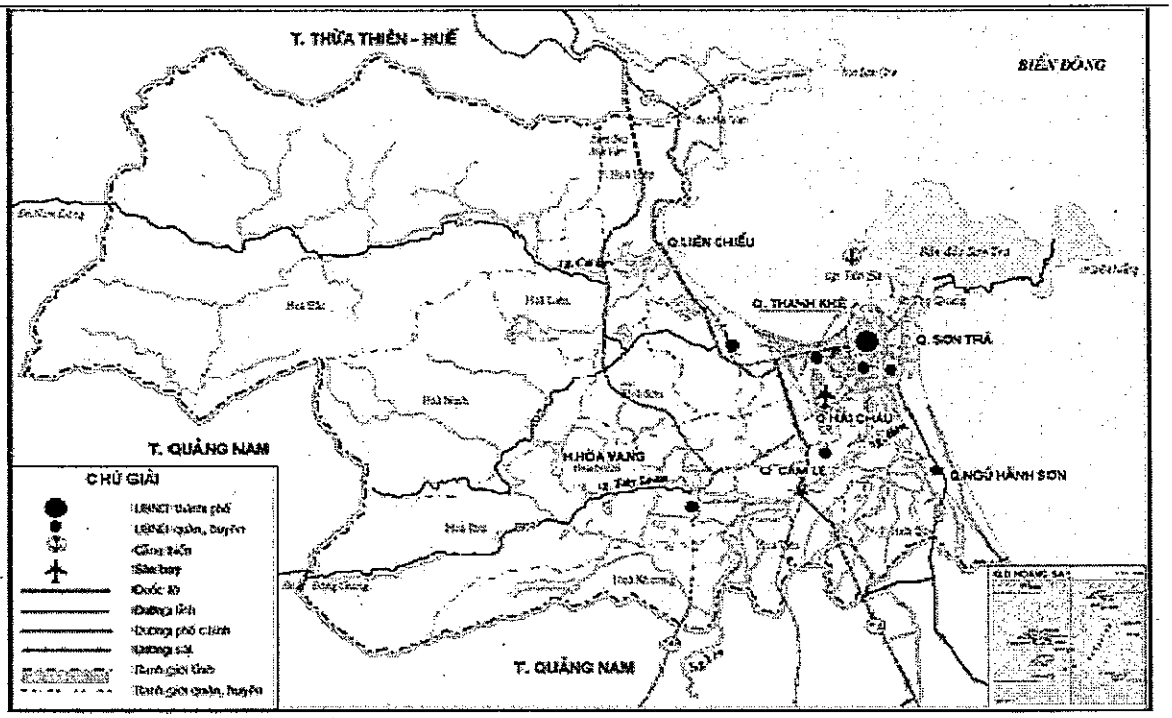
2.1.1.1. Vị trí địa lý

Đà Nẵng là một trong những thành phố lớn ở Việt Nam cùng với Thành phố Hồ Chí Minh, Hà Nội và Hải Phòng về đô thị hóa và phát triển kinh tế - xã hội. Nằm trên bờ Biển Đông có cửa sông Hàn, Đà Nẵng là một trong những thành phố cảng có vị trí chiến lược của miền Trung Việt Nam và là một trong 5 thành phố trực thuộc Trung ương. Đà Nẵng, nằm ở trung tâm địa lý của Việt Nam, là một trong 63 tỉnh, thành phố trực thuộc trung ương của Việt Nam và là đơn vị kinh tế xã hội lớn của miền Trung Việt Nam. Tính đến năm 2023, dân số Đà Nẵng đã bước qua mốc 1,2 triệu người, trở thành thành phố lớn nhất miền Trung và lớn thứ 4 trong cả nước.

Đà Nẵng giáp với tỉnh Thừa Thiên Huế ở phía Bắc, phía Nam giáp với tỉnh Quảng Nam, tiếp đó là Quảng Ngãi. Cùng với nhau, bốn tỉnh - thành phố này tạo thành vùng Đà Nẵng mở rộng với tổng dân số khoảng 5,8 triệu người.

Thành phố Đà Nẵng trải dài từ 15°15' đến 16°40' Bắc và từ 107°17' đến 108°20' Đông, nằm ở trung độ của đất nước, trên trục giao thông Bắc - Nam về đường bộ, đường sắt, đường biển và đường hàng không. Đà Nẵng cách Thủ đô Hà Nội 764km về phía Bắc, cách thành phố Hồ Chí Minh 964 km về phía Nam, cách cố đô Huế 108 km về hướng Tây Bắc.

Ngoài ra, Đà Nẵng còn là trung điểm của 3 di sản văn hoá thế giới nổi tiếng là Cố đô Huế, Phố cổ Hội An và Thánh địa Mỹ Sơn. Trong phạm vi khu vực và quốc tế, Đà Nẵng là một trong những cửa ngõ quan trọng ra biển của Tây Nguyên và các nước Lào, Campuchia, Thái Lan, Myanma thông qua Hành lang kinh tế Đông Tây (EWEC) với điểm kết thúc là Cảng Tiên Sa. Nằm trên một trong những tuyến đường biển và đường hàng không quốc tế trọng yếu, thành phố Đà Nẵng có một vị trí địa lý đặc biệt thuận lợi cho việc phát triển sôi động và bền vững.



Hình 2-1 Bản đồ hành chính Thành phố Đà Nẵng

Nguồn: Bộ Tài nguyên và Môi trường, Cơ sở dữ liệu nền thông tin địa lý và bản đồ địa hình, 2020

2.1.1.2. Điều kiện tự nhiên

a, Đặc điểm khí hậu

Thành phố Đà Nẵng nằm trong vùng khí hậu nhiệt đới gió mùa với các đặc trưng là nền nhiệt độ cao và ít biến động, là nơi chuyển tiếp đan xen giữa khí hậu miền Bắc và khí hậu miền Nam. Mỗi năm có 2 mùa rõ rệt: mùa mưa kéo dài từ tháng IX đến tháng XII và mùa khô từ tháng I đến tháng VIII. Số giờ nắng bình quân hằng năm trong giai đoạn 2016 - 2019 là 2.139 giờ, nắng nhiều nhất là vào tháng V, VI với số giờ nắng trung bình từ 182 - 288 giờ/tháng, ít nhất là vào tháng XII và tháng I (40 – 119). Các yếu tố thời tiết trên kết hợp với đặc điểm địa hình làm cho Thành phố hội tụ đầy đủ các dạng thiên tai đặc trưng của khu vực.

b, Nhiệt độ không khí

Tại Đà Nẵng, đường nhiệt độ trong năm có xu hướng dạng đỉnh vào giữa năm, cao dần từ tháng III và giảm dần từ tháng VIII. Trong giai đoạn 2016 – 2022, nhiệt độ trung bình giữa và cuối kỳ mùa đông bằng với nhiệt độ TBNN cùng thời kỳ, các tháng mùa hạ lại có xu hướng tăng nhiệt độ, nhiệt độ các tháng mùa hè cao hơn nhiệt độ TBNN cùng kỳ do chịu áp thấp nóng phía Tây và đới gió Tây Nam gây hiệu ứng phơn mạnh.. Tuy nhiên còn nguyên nhân khác có quy mô lớn hơn, đó là do tác động của hiện tượng El Nino (hiện tượng nóng lên của nước biển) bắt đầu xảy ra từ cuối năm 2018 đến nay, cộng thêm hiệu ứng đô thị và những thay đổi mặt đệm

của khu vực trạm quan trắc,...

Nhiệt độ cao nhất trung bình các tháng trong năm từ 25,9°C ÷ 31,4°C, cho thấy sự phân hóa mùa nhiệt độ rất rõ rệt ở Đà Nẵng. Biến động nhiệt độ cao nhất trung bình vào mùa khô tại Đà Nẵng trong giai đoạn qua là rõ nét nhất.

c, Lượng mưa

Lượng mưa trong từng tháng, từng mùa cũng như từng năm có sự khác nhau rất nhiều. Năm năm qua, diễn biến mưa tại Đà Nẵng khá phức tạp. Tổng lượng mưa năm trung bình trong cả giai đoạn 2016 - 2020 là ***2.516 mm***, thấp hơn giá trị giai đoạn trước (118,5 mm). So với lượng mưa TBNN, lượng mưa giai đoạn này thấp hơn hoặc xấp xỉ so với các giai đoạn trước. Lượng mưa giữa 2 mùa phân hóa rõ hơn so với quy luật nhiều năm. Số liệu quan trắc cho thấy, lượng mưa các tháng mùa khô cao hơn TBNN cùng kỳ và các tháng mùa mưa thì ít hơn TBNN cùng kỳ

d, Điều kiện về thuỷ văn

- **Hệ thống sông**

Mạng lưới sông của Thành phố phần lớn thuộc hạ lưu của hệ thống sông Vu Gia – Thu Bồn, ngoài ra còn có các mạng lưới sông thuộc Thành phố Đà Nẵng như sông Cu Đê, sông Phú Lộc, sông Yên, sông Lạc Thành, sông La Thọ...

Hệ thống sông Vu Gia gồm sông Cái (diện tích lưu vực 1.967 km^2), sông Bung (2.530 km^2), sông Côn (765 km^2). Hệ thống sông Thu Bồn gồm các sông: Sông Tranh (1.640 km^2), sông Tiên (792 km^2), sông Lâu (100 km^2), ngọn Thu Bồn (446 km^2), Khe Diên (120 km^2). Các sông thuộc hạ lưu sông Vu Gia gồm: sông Yên, Lạc Thành, Quá Giáng, La Thọ, Thanh Quýt, Cổ Cò. Sông Túy Loan có lưu vực nằm trên lãnh thổ Thành phố (118,3 km^2). Sông Cầu Đỏ là hợp lưu của sông Yên và sông Tuý Loan, ở hạ lưu còn gọi sông Cẩm Lệ. Sông Vĩnh Điện là đoạn sông nối giữa sông Thu Bồn và sông Hàn. Sông Hàn là sông tiếp nhận dòng chảy của sông Cầu Đỏ và sông Vĩnh Điện, đổ ra cửa biển qua sông Hàn. Chế độ dòng chảy của sông Hàn chịu ảnh hưởng mạnh mẽ bởi chế độ thủy triều vùng biển Đà Nẵng.

- **Hồ đầm**

Toàn Thành phố có 46 hồ đầm nằm rải rác trên địa bàn các quận, huyện, trong đó địa bàn huyện Hòa Vang có 19 hồ chứa thủy lợi với tổng dung tích chứa 33 triệu m^3, nằm biệt lập và hiện ít chịu tác động bởi các nguồn thải. Trong số 27 hồ nội thành, có 18/27 hồ đã được kè hoặc kè 1 phần, 01 hồ đã được kè nhưng bị sạt lở, 08 hồ chưa được kè dẫn đến hiện tượng hồ bị cây cỏ bao phủ phần lớn vùng mặt nước và có hiện tượng che lấp hồ.

Số hồ nội thành tiếp nhận nước thải là 18/27 hồ, 03 hồ không tiếp nhận nước thải (Hồ Đình Làng Hải Châu, hồ Xanh và Bàu Làng); 07 hồ có hệ thống cống bao tách nước thải quanh hồ, có các cửa xả vào và đều có cửa phai hoặc ngưỡng tràn tách nước thải, trong đó có 05/7 hồ có tình trạng rò rỉ, tiếp nhận nước thải khi không có mưa (Hồ Đò Xu, Thạc Gián, Vĩnh Trung, Công Viên 29/3, Phần Lăng); hồ Trung Nghĩa 1 đã xây dựng hệ thống cống bao nhưng hiện vẫn tiếp nhận nước thải từ kênh Yên Thế - Bắc Sơn.

➢ **Nước suối**

Nguồn nước suối ở Đà Nẵng phân bố chủ yếu ở các khu vực: Bán đảo Sơn Trà, Bà Nà – Núi Chúa và sông Nam - sông Bắc. Đây là một trong những nguồn cung cấp nước ngọt quan trọng cho Thành phố.

e, Đặc điểm thủy văn sông

Đà Nẵng chịu ảnh hưởng trực tiếp bởi chế độ thủy văn sông Cu Đê và sông Hàn (hạ lưu của sông Vu Gia - Thu Bồn). Mùa cạn bắt đầu từ tháng I - VIII, mùa lũ từ tháng IX - XII. Trong 5 năm qua, dòng chảy trên các sông có thay đổi thất thường. Dòng chảy mùa kiệt trung bình trên các sông ở mức xấp xỉ TBNN, nhưng mùa lũ cao hơn TBNN, riêng năm 2019 lưu lượng dòng chảy mùa lũ lại thấp hơn TBNN.

➢ **Vùng sông không bị ảnh hưởng triều**

Dòng chảy các tháng mùa cạn có xu thế giảm mạnh từ tháng I - III, tháng IV - VI dòng chảy được bổ sung và nâng cao hơn nhờ mưa tiểu mãn, dòng chảy càng tăng đến tháng VIII khi gần đến mùa mưa.

Theo số liệu quan trắc tại Trạm Ái Nghĩa - sông Vu Gia trong 5 năm qua cho thấy: giai đoạn 2016 – 2020, mực nước trung bình tháng giảm dần từ tháng I - III, nhưng từ tháng IV - VI mực nước được nâng cao hơn, tháng VII - VIII mực nước tiếp tục tăng hoặc ổn định, khác so với giai đoạn 2011 - 2015. So với TBNN cùng thời kỳ, mực nước trung bình mùa cạn giai đoạn này xấp xỉ bằng.

Năm 2016 - 2020 tại Ái Nghĩa, mực nước thấp nhất trung bình mỗi năm xuất hiện chủ yếu vào tháng IV, cụ thể: xuất hiện vào tháng IV (2016, 2017, 2019), tháng VII (2018). So với giá trị TBNN, mực nước thấp nhất giai đoạn 2016 – 2019 thấp hơn giá trị TBNN tại trạm.

➢ **Vùng sông bị ảnh hưởng triều**

Dòng chảy trên vùng sông bị ảnh hưởng bởi triều, ngoài chịu ảnh hưởng từ dòng chảy thượng nguồn đổ về còn chịu ảnh hưởng bởi chế độ triều. Theo số liệu quan trắc tại Trạm Cẩm Lệ, mực nước có xu thế giảm dần từ tháng I – V hoặc đến

tháng VI, nhưng đến tháng VII mực nước được nâng cao hơn hoặc không thay đổi và tăng cao vào tháng VIII. Nhìn chung, mực nước trung bình mùa cạn nơi vùng sông bị ảnh hưởng triều ở mức cao hơn so với TBNN cùng kỳ và cao hơn giai đoạn trước.

Đối với vùng sông bị ảnh hưởng bởi thủy triều, mực nước thấp nhất năm vừa thể hiện sự cạn kiệt về dòng chảy, vừa thể hiện ảnh hưởng của triều kém. Tại trạm Cẩm Lệ, mực nước thấp nhất xuất hiện vào tháng V, VI hoặc tháng VII. So với TBNN, mực nước thấp nhất trung bình năm giai đoạn qua ở mức tương đối cao hơn.

Theo số liệu quan trắc tại các Trạm Cẩm Lệ, Ái Nghĩa, mực nước trung bình tháng cao nhất tập trung vào tháng XI - XII. So với giá trị TBNN, mực nước trung bình mùa lũ vùng sông ảnh hưởng triều ở mức tương đối cao, vùng sông không ảnh hưởng triều năm ở mức thấp hơn TBNN.

Mực nước cao nhất năm là đỉnh lũ cao nhất năm trừ những năm không có lũ. Vì vậy giá trị này thường thể hiện mức độ lũ lớn hay nhỏ trong năm. Trong giai đoạn này, mực nước lớn nhất năm chủ yếu tập trung vào tháng XI hoặc tháng XII, đỉnh lũ đến trễ hơn so với giai đoạn trước. So với giá trị TBNN, mực nước cao nhất năm giai đoạn 2016 – 2020 thấp hơn nhiều và thấp hơn giai đoạn trước. Riêng năm 2017, tại trạm Ái Nghĩa thì mực nước đạt 1011cm, cao hơn TBNN.

2.1.1.3. Đặc điểm địa hình, địa mạo

Diện tích toàn Thành phố Đà Nẵng là 1.284,88 km2, trong đó diện tích các quận nội thành là 246,70km2, diện tích huyện Hòa Vang 733,18 km2 và diện tích huyện đảo Hoàng Sa là 305km2. Địa hình vùng lục địa của Đà Nẵng bao gồm các dạng địa hình đặc trưng là: Địa hình núi và núi cao, địa hình gò đồi, địa hình đồng bằng và địa hình cồn cát ven biển.

Địa hình núi và núi cao phân bố ở phía Tây và Tây Bắc Đà Nẵng, chiếm gần 50% diện tích tự nhiên vùng lục địa của Thành phố Đà Nẵng. Vùng địa hình gò đồi nằm giữa vùng núi và đồng bằng, trong đó địa hình đồng bằng chủ yếu tập trung tại vùng ven hạ lưu các sông, phía Đông sông Hàn - Vĩnh Điện và ven Vịnh Đà Nẵng là địa hình cồn cát.

2.1.2. Đặc điểm xã hội

2.1.2.1. Dân cư

Dân số trung bình của Đà Nẵng năm 2020 gần 1,17 triệu người, tốc độ tăng dân số bình quân giai đoạn 2011-2020 vào khoảng 2,17%/năm, trong đó, tốc độ tăng tự nhiên bình quân 1%, tăng cơ học 1,17%. Đà Nẵng hiện là địa phương có tỷ lệ dân cư sống trong khu vực thành thị cao nhất nước, đạt 87,4% năm 2020 (dân số thành thị

cả nước là 36,8%, Thành phố Hồ Chí Minh là 80,1%, Hà Nội là 49,3%) nhưng thực chất là kết quả của quá trình xác lập địa giới hành chính, không phải là của luồng di cư nông thôn.

Dù Thành phố Đà Nẵng đang có mật độ dân số cao nhất vùng duyên hải miền Trung, khoảng 910 người/km^2, nhưng chưa quá cao so với các đô thị lớn khác trong cả nước (bằng 1/5 so với Thành phố Hồ Chí Minh, 2/3 so với Hải Phòng và xấp xỉ so với Cần Thơ)

Bảng 2-1 Dân số Thành phố Đà Nẵng giai đoạn 2010 đến 2020

Đơn vị tính: Người

Nội dung	2010	2013	2015	2017	2019	2020
Dân số	937.217	1.017.333	1.056.321	1.097.775	1.141.125	1.169.480
Chia theo: Thành thị	814.336	884.860	919.403	956.140	994.581	1.020.440
Nông thôn	122.881	132.473	136.918	141.635	146.544	149.040
+ Nam	462.206	501.621	520.778	541.147	562.444	578.565
+ Nữ	475.011	515.712	535.543	556.628	578.681	590.915

Nguồn: Tổng cục Thống kê

2.1.2.2. Các giá trị văn hóa – dân tộc

Dưới góc nhìn địa văn hóa, Thành phố Đà Nẵng là vùng đất hội tụ cả văn hóa biển, văn hóa ruộng đồng và văn hóa núi rừng. Theo lát cắt lịch sử, văn hóa Đà Nẵng trải qua các thời kỳ từ Sa Huỳnh, Champa, Đại Việt, nhà Nguyễn, thời kỳ thực dân Pháp xâm lược, từ năm 1975 đến năm 1997 và cho đến hiện nay. Trong tiến trình thời gian đó, qua quá trình giao lưu tiếp biến văn hóa, Đà Nẵng còn tiếp nhận gạn lọc tinh hoa văn hóa đến từ Ấn Độ, Nhật Bản, Trung Quốc và các nước phương Tây... tạo nên sự đa dạng trong nền văn hóa của mình. Có thể nói, văn hóa Đà Nẵng không tách rời mà chảy trong dòng văn hóa xứ Quảng. Đó là cả quá trình tích lũy, kế thừa, tiếp biến, giao thoa của những cư dân trên bước đường nam tiến. Trong tiến trình đến vùng đất lạ sinh sống, lập nghiệp và giao thoa văn hóa với người Chăm, người Cơ tu. Sau này, với vị thế cảng biển, Đà Nẵng đón nhiều cư dân các nước phương Đông, phương Tây đến giao thương thì người dân bản địa tiếp tục có sự giao lưu văn hóa. Người dân Đà Nẵng xưa đã biết chắt lọc cái mới để cùng cái cũ tạo nên nét đặc thù của văn hóa Đà Nẵng.

Bản sắc văn hóa Đà Nẵng vẫn luôn tồn tại theo dòng thời gian. Chúng ta có

thể thấy nó hiện diện trong từng di tích lịch sử - văn hóa, văn hóa ẩm thực, lễ hội, tín ngưỡng tôn giáo; trong các làn điệu dân ca, hát hò khoan, bài chòi, hát bả trạo, hát bội; trong hàng ngàn câu ca dao, tục ngữ, hàng trăm sản phẩm độc đáo của làng nghề truyền thống... Bên cạnh đó, tính cách của người Đà Nẵng cũng thể hiện rõ ở truyền thống yêu nước nồng nàn, ở tinh thần tranh đấu kiên cường.

Vùng đất Quảng Nam-Đà Nẵng vốn có truyền thống hiếu học. Trải qua các thời kỳ lịch sử, bao thế hệ cha anh đã gây dựng nên một nền tảng văn hóa, giáo dục, tạo nên bản sắc về nhân cách con người của một vùng đất.

Đối với di sản văn hóa phi vật thể, sự đa dạng về văn hóa Đà Nẵng thể hiện trong diễn xướng Bài Chòi, Tuồng, đến lễ cầu ngư, lễ hội Quán thế âm, lễ hội Mục đồng... . Các hình thức văn hóa truyền thống này còn là tiếng nói giàu cảm xúc từ đời sống tinh thần người Đà Nẵng. Trong đó, nghệ thuật tuồng là một ví dụ điển hình với sức sống mãnh liệt, vươn xa vào Nam ra Bắc, đến tận cung đình Huế. Nhà hát Tuồng Nguyễn Hiển Dĩnh được xây dựng vào năm 1967 đến nay vẫn duy trì biểu diễn hàng tuần để phục vụ cư dân và du khách. Các làng nghề truyền thống vẫn còn lưu giữ giá trị như làng đá mỹ nghệ Non Nước, làng chiếu Cẩm Nê và làng nghề nước mắm Nam Ô. Giá trị văn hóa ẩm thực cũng được ghi dấu với những món ăn mang đậm phong cách vùng miền, đó là gỏi cá Nam Ô gắn liền với làng biển Nam Ô, bánh khô mè hay bánh tráng Túy Loan là những món ăn được lưu giữ cho đến ngày nay, mang hương vị đậm đà mà tinh tế, đặc trưng rừng biển Đà Nẵng mà không nơi nào có được.

Trên nền tảng các giá trị văn hóa truyền thống đó, kết hợp với sức ảnh hưởng của quá trình đô thị hóa, công nghiệp hóa, hiện đại hóa, văn hóa Đà Nẵng hiện nay vừa lưu giữ những nét văn hóa truyền thống, vừa mang những nét văn hóa hiện đại của một đô thị trẻ, văn minh. Xác định văn hóa là trái tim trong hành trình phát triển vượt thời gian, Đà Nẵng dành 20 năm xây dựng nền tảng cơ sở hạ tầng, 10 năm đồng hành xác lập bản sắc văn hóa. Nghị Quyết số 43-NQ/TW của Bộ Chính trị năm 2019 đặt mục tiêu đến năm 2030 cho Đà Nẵng trở thành một đô thị "mang tầm quốc tế, có bản sắc riêng".

Các giá trị văn hóa truyền thống được người Đà Nẵng lưu giữ và phát triển hàng thế kỷ qua đã tạo nên sức mạnh văn hóa nội tại, từ đó định hình cá tính khác biệt cho mảnh đất và con người Đà Nẵng. Nhiều tour du lịch kết hợp khám phá văn hóa đã được thiết lập, quảng bá hình ảnh về một Đà Nẵng có chiều sâu, góp phần lý giải nền tảng tinh thần cho những đổi thay của đô thị "đáng sống" ngày hôm nay.

2.1.2.3. Biến đổi của văn hóa Đà Nẵng thời gian qua

Người Đà Nẵng mang đậm dấu ấn của con người xứ Quảng, với những đặc

tính như giản dị, cần cù, lạc quan, nhân hậu, trọng tình nghĩa, cương trực. Ngoài những đặc tính trên, thì khát vọng vươn lên, dấn thân vì đại cuộc, nhạy cảm và thích ứng với cái mới cũng là tính cách rõ rệt của "người Đà Nẵng". Chính những tính cách này đã tạo nên con người Đà Nẵng trung dũng, kiên cường trong chiến đấu; dám nghĩ dám làm, sáng tạo, đổi mới trong xây dựng và phát triển Thành phố. Sau khi Đà Nẵng trở thành đơn vị hành chính trực thuộc Trung ương, là đô thị loại 1 cấp quốc gia, Đà Nẵng đã tìm kiếm, khởi xướng những chủ trương mới trong quy hoạch, phát triển đô thị, xây dựng những mô hình mới, tạo đột phá cho phát triển KT - XH với các chương trình "Thành phố 5 không", "Thành phố 3 có", "Thành phố 4 an" mang đậm tính nhân văn và đem lại hiệu quả rõ rệt. Văn hóa đô thị, lối sống đô thị tại Đà Nẵng trong hơn 20 năm qua vẫn đang trong quá trình không ngừng tiếp biến, loại trừ, bổ sung, tiếp nhận và tự tìm kiếm sự phát triển. Đó là sự thân thiện, lịch sự, văn minh, hiện đại; tinh thần "thượng tôn pháp luật", tính kỷ cương, kỷ luật cao; sự năng động, thích ứng với hội nhập... trong lối sống hiện nay của người dân Đà Nẵng.

Những biến đổi của đô thị trong quá trình đô thị hóa tăng tốc có tác dụng đa chiều đến văn hóa đô thị và lối sống đô thị Đà Nẵng. Sau hơn 20 năm chia tách, Đà Nẵng không ngừng phát triển, kéo theo văn hóa và lối sống của người dân ít nhiều biến đổi, kể cả vùng nông thôn lẫn đô thị. Văn hóa đô thị ở Đà Nẵng càng ngày càng đa dạng, biến đổi nhanh hơn, phức tạp hơn, sâu sắc hơn, toàn diện hơn theo chiều hướng hiện đại, hội nhập với thế giới.

Bên cạnh mặt tích cực, thì quá trình đô thị hóa cũng đã tạo ra một số tồn tại hạn chế và mâu thuẫn phát sinh, tác động đến văn hóa và lối sống của con người Đà Nẵng. Kể từ khi thành lập đến nay (1997 - 2021), Thành phố nhiều lần mở rộng về các hướng, tăng khu vực vùng ven, tăng khu vực ngoại thành, tạo một diện mạo mới cho Thành phố. Tuy nhiên, điều đó cũng đã tác động phần nào đời sống văn hóa của người dân, nhất là cộng đồng ngư dân ven biển, cụ thể sự thu hẹp về không gian hoặc di dời các di tích (lăng thờ cá Ông, đình làng, hay các miếu thờ thần linh); giảm bớt các nghi thức khi tiến hành cũng tế chỉ thực hiện các nghi lễ chính; thời gian và quy mô diễn ra lễ hội cũng có sự thay đổi lớn... Điều này ít nhiều đã ảnh hưởng đến sinh hoạt tín ngưỡng của người địa phương, tính thiêng trong các hoạt động tín ngưỡng cũng đang bị giảm dần.

Lượng người nhập cư vào Thành phố Đà Nẵng ngày càng đông tác động không nhỏ đến văn hóa, lối sống người dân.. Bên cạnh tác động tích cực như góp phần phong phú hóa đời sống tinh thần của người Đà Nẵng, thì yếu tố nhập cư vào Thành phố cũng có những tác động tiêu cực đáng quan ngại đến văn hóa và lối sống của cư dân bản địa. Kết quả là sự tương tác, pha trộn văn hóa của dân nhập cư với

văn hóa bản địa tất yếu phải diễn ra cùng với quá trình cộng cư, góp phần làm biến đổi văn hóa Đà Nẵng theo từng cấp độ và khía cạnh biểu hiện khác nhau.

2.1.3. Điều kiện về Tài nguyên thiên nhiên và môi trường

2.1.3.1. Hiện trạng môi trường đất

Thành phố Đà Nẵng có diện tích tự nhiên là 1284,88km^2 (trong đó huyện đảo Hoàng Sa chiếm tới 305 km^2). Đà Nẵng bao gồm 6 quận nội thành là Hải Châu, Thanh Khê, Ngũ Hành Sơn, Cẩm Lệ, Liên Chiểu và Sơn Trà; 1 huyện ngoại thành là Hòa Vang và 1 huyện đảo là Hoàng Sa [1].

Hiện nay, việc chuyển đổi mục đích sử dụng đất cùng các hoạt động phát triển KT - XH đã gây tác động đến môi trường đất, nhưng ở mức độ không lớn. Tuy nhiên việc kiểm soát không chặt chẽ các nguồn thải, việc bố trí quỹ đất hiện tại cho hạ tầng kỹ thuật môi trường nói chung còn thấp hoặc trong quá trình khai thác khoáng sản phục vụ san lấp, xây dựng, tạo sức ép lên môi trường Thành phố.

Theo quy hoạch, Đà Nẵng sẽ giảm diện tích đất nông nghiệp (5.717 ha), tăng diện tích đất phi nông nghiệp (7.203 ha), để phát triển hạ tầng và đất ở đô thị, đáp ứng các mục tiêu phát triển KT - XH theo hướng dịch vụ - du lịch của Thành phố. Quy hoạch làm thay đổi địa hình, địa mạo của nhiều nơi trong khu vực.. Tại các khu vực đào đắp tập trung lớn cần quan tâm đến vấn đề sụt lún ảnh hưởng đến chất lượng công trình.

Chất lượng môi trường đất ở một số nơi có dấu hiệu chịu tác động nhưng chưa được đánh giá và có giải pháp phục hồi, cụ thể: đất nông nghiệp thuộc HTX Nông nghiệp Hòa Hiệp bị ô nhiễm do nước thải từ KCN Hòa Khánh... Ngoài ra, hoạt động khai thác khoáng sản tại các khu vực Hòa Nhơn, Hòa Ninh… với công tác phục hồi môi trường không đảm bảo quy định, nguy cơ gây tác động đến môi trường đất.

2.1.3.2. Hiện trạng môi trường nước

Môi trường nước trên địa bàn Thành phố đang chịu nhiều áp lực từ các nguồn: công nghiệp, nông nghiệp, du lịch, làng nghề, y tế và sinh hoạt của dân cư với lượng nước thải ngày càng gia tăng về cả lưu lượng thải và phức tạp về thành phần chất thải. Qua kết quả đánh giá hiện trạng môi trường cho thấy, chất lượng nước mặt của Thành phố được đánh giá khá tốt, song đã xảy ra hiện tượng ô nhiễm cục bộ tại một số địa điểm với hàm lượng chất lơ lửng, chất hữu cơ và vi sinh vật vượt quá ngưỡng cho phép.

a, Chất lượng nước mặt

- **Nước sông**

Hệ thống sông Vu Gia - Hàn: giá trị trung bình của các chỉ tiêu phân tích chất lượng nước tại các vị trí quan trắc phần lớn đều nằm trong giới hạn cho phép của QCVN 08-MT: 2015/BTNMT (tương ứng với các mục đích sử dụng khác nhau)

Sông Cu Đê: kết quả quan trắc môi trường nước sông Cu Đê giai đoạn 2016-2020 cho thấy giá trị các thông số đều nằm trong giới hạn cho phép, trừ thông số NH_4+.

Sông Phú Lộc: các kết quả đánh giá, đây là lưu vực sông ô nhiễm nhất tại Đà Nẵng. Số liệu thống kê cho thấy vấn đề lớn nhất ở sông Phú Lộc là ô nhiễm dinh dưỡng, chất hữu cơ, vi sinh và mùi hôi kéo dài, đặc biệt trong mùa khô.

➢ **Nước hồ**

Toàn Thành phố có 06/30 hồ thực hiện giám sát chất lượng môi trường nước. Giá trị của các thông số hữu cơ ở các hồ trong giai đoạn qua luôn nằm trong giới hạn cho phép. Riêng Hồ Bàu Tràm, vào năm 2016, thông số COD vượt quy chuẩn 1,2 lần. Thông số dinh dưỡng PO43- tại các hồ Bàu Tràm, hồ Thạc Gián - Vĩnh Trung, hồ Công viên 29/3, hồ Hòa Trung, hồ Đồng Nghệ vào năm 2019 vượt quy chuẩn, tuy nhiên không cao, còn các năm trước đó đều đạt quy chuẩn.

b, Chất lượng nước dưới đất

Nguồn nước dưới đất ở Đà Nẵng có trữ lượng thấp và bị nhiễm mặn ở vùng cửa sông Cu Đê, ven biển,... Về cơ bản, nước dưới đất vùng Đà Nẵng đủ đảm bảo cung cấp cho nhu cầu. Chất lượng nước ngầm tại các vị trí quan trắc trong giai đoạn 2016-2020 đều nằm trong giới hạn cho phép, tuy nhiên, kết quả quan trắc thông số Coliform tại các vị trí có dấu hiệu tăng dần qua các năm.

c, Chất lượng nước biển

Bờ biển Đà Nẵng có chiều dài khoảng 92km, có vịnh nước sâu với các biển Liên Chiểu, Tiên Sa, có vùng lãnh hải thềm lục địa với độ sâu 200m, tạo thành vành đai nước nông rộng lớn thích hợp cho phát triển kinh tế tổng hợp biển và giao lưu với nước ngoài. Bờ biển có nhiều bãi tắm đẹp như: Non Nước, Mỹ Khê, Thanh Khê, Nam Ô với nhiều cảnh quan đẹp và có giá trị cho phát triển du lịch và nghỉ dưỡng. Nguồn ô nhiễm bao gồm: chất thải sinh hoạt, nước rửa có nhiễm dầu và nước thải sinh hoạt, hoạt động vận tải và du lịch đường thủy. Ô nhiễm do sự cố môi trường, các sự cố tràn dầu (nếu có) cũng là nguyên nhân chính dẫn đến ô nhiễm môi trường ven bờ và vùng biển của Đà Nẵng.

2.1.3.3. Hiện trạng môi trường không khí (MTKK)

Trong giai đoạn 2010-2020, chất lượng môi trường không khí xung quanh trên địa bàn Thành phố Đà Nẵng có xu hướng được cải thiện (chất lượng môi trường không khí trong giai đoạn 2015-2020 có xu hướng chuyển biến tích cực so với giai

đoạn 2010-2014).

Tuy nhiên, với tốc độ đô thị hóa như hiện nay sẽ kéo theo gia tăng về số lượng phương tiện giao thông và nhu cầu đi lại của người dân, gia tăng các hoạt động sản xuất trong công nghiệp, nông nghiệp và xây dựng,... sẽ gia tăng ảnh hưởng tiêu cực tới chất lượng môi trường không khí.

2.1.3.4. Tài nguyên khoáng sản

Các khoáng sản kim loại trên địa bàn Thành phố gồm đồng, thiếc, wolfram, vàng. Cho đến nay đã đăng ký 8 điểm khoáng sản và biểu hiện khoáng sản. Về tiềm năng khoáng sản, công tác điều tra địa chất, quy hoạch thăm dò khai thác khoáng sản nhóm vật liệu xây dựng (đá xây dựng, đất sét, vật liệu san lấp) và các hoạt động khoáng sản trên địa bàn Thành phố Đà Nẵng trong thời gian qua cho thấy Đà Nẵng nghèo về khoáng sản kim loại, phi kim loại; khoáng sản có tiềm năng lớn chính là vật liệu xây dựng thông thường.

Về tài nguyên nước khoáng, bao gồm nước khoáng nóng Đồng Nghệ - thuộc địa bàn xã Hòa Khương, huyện Hòa Vang, hiện đã được đầu tư đưa Khu du lịch tắm khoáng nóng Phước Nhơn vào hoạt động trên cơ sở cấp phép khai thác của Bộ Tài nguyên và Môi trường và Nước khoáng nóng Ngầm Đôi - thuộc địa bàn xã Hòa Phú, huyện Hòa Vang, đã được Bộ Tài nguyên và Môi trường cho phép thăm dò nước khoáng nóng phục vụ cho Dự án Công viên suối nước khoáng nóng Núi Thần Tài.

2.1.3.5. Hiện trạng thăm dò khai thác, sử dụng tài nguyên khoáng sản trên địa bàn Thành phố, giai đoạn 2016 – 2020

Việc khai thác khoáng sản chủ yếu mang tính nhỏ lẻ, tận thu khoáng sản, công nghệ khai thác chủ yếu là thủ công, việc khai thác chưa có qui hoạch đồng bộ, chủ yếu khai thác phục vụ nhu cầu tại chỗ của dân cư trong vùng hoặc mang tính nhất thời khi xây dựng các công trình, đường xá... Do vậy ít nhiều đã ảnh hưởng không tốt đến cảnh quan môi trường, nhất là khu vực xung quanh Thành phố.

Theo thống kê cho đến nay, trên địa bàn Thành phố mới cấp một giấy phép thăm dò cho loại khoáng sản đá xây dựng. Trong khi đó đã cấp 9 giấy phép khai thác cho các loại khoáng sản: thiếc, wonfram, cát thuỷ tinh, đá xây dựng. Đồng thời đã cấp 70 giấy phép tận thu cho các loại hình khoáng sản gồm: than bùn (3 giấy phép), sét gạch ngói (19 giấy phép), đá xây dựng (26 giấy phép), đá khối (5 giấy phép), felspat (2 giấy phép), thạch anh (1 giấy phép), cát sỏi (9 giấy phép), laterit (1 giấy phép), thiếc, wolfram (2 giấy phép). Điều đó cho thấy sự cần thiết phải có qui hoạch khai thác khoáng sản để phù hợp với qui hoạch phát triển của Thành phố trước mắt cũng như trong tương lai. Việc qui hoạch các hoạt động thăm dò khai thác

khoáng sản phải nằm trong qui hoạch chung của Thành phố có sự kết hợp của các ngành xây dựng, công nghiệp, du lịch nhằm giảm thiểu tác động của môi trường và phát triển bền vững.

2.1.3.6. Hoạt động thăm dò

Ngày 08/12/2016, HĐND Thành phố ban hành Nghị quyết số 83/NQ-HĐND trong đó có nội dung không cấp mới giấy phép khai thác khoáng sản, nên giai đoạn 2016- 2020, hoạt động thăm dò, khai thác khoáng sản làm VLXDTT trên địa bàn Thành phố rất hạn chế, trừ một vài mỏ đã có chủ trương cho phép trước đây và cấp phép khai thác khoáng sản trong đất dự án công trình, cụ thể:

- Cấp 05 giấy phép thăm dò;
- Cấp mới 29 giấy phép khai thác khoáng sản;

Đến tháng 01/2021, số giấy phép khai thác khoáng sản làm VLXDTT UBND Thành phố cấp theo thẩm quyền còn hiệu lực là 14 trong đó: đá xây dựng (10 giấy phép); đất đồi làm VLSL (02 giấy phép); đất sét (01 giấy phép), vàng (01 giấy phép)

2.1.3.7. Tiềm năng khoáng sản

Kết quả điều tra cơ bản về địa chất - khoáng sản đặc biệt là công trình đo vẽ lập bản đồ địa chất tỷ lệ 1:200.000 loạt tờ Huế - Quảng Ngãi; đo vẽ lập bản đồ địa chất và tìm kiếm khoáng sản tỷ lệ 1: 50.000 nhóm tờ Hội An - Đà Nẵng; Công tác điều tra địa chất, quy hoạch thăm dò khai thác khoáng sản nhóm vật liệu xây dựng (đá xây dựng, đất sét, vật liệu san lấp) và các hoạt động khoáng sản trên địa bàn Thành phố Đà Nẵng trong thời gian qua cho thấy Đà Nẵng nghèo về khoáng sản kim loại, phi kim loại; khoáng sản có tiềm năng lớn chính là vật liệu xây dựng thông thường.

2.1.3.8. Đặc điểm phân bố đá xây dựng trên địa bàn Thành phố

a, Đá xây dựng có nguồn gốc từ các đá trầm tích, biến chất

- Thuộc loại này gồm các đá phiến trầm tích biến chất của các hệ tầng Trao, Bol Atek.

- Đá của hệ tầng Trao:

+ Phân bố ở phía nam dãy núi Phước Tường- Cẩm Khê, đặc trưng của đá là sự xen kẽ các loại đá phiến thạch anh-biotit bị sừng hóa, đá phiến thạch anh-felspat-biotit với các loại đá phiến felspat-thạch anh-horblend.

+ Trong đó đáng quan tâm nhất là tập đá phiến thạch anh biotit bị sừng hoá hiện đang được khai thác ở các mỏ Hóc Khế, Hố Trầu, Hố Bạc và một phần trong

mỏ Hoà Phát, Phước Tường trước đây.

+ Tài nguyên dự báo trong đối tượng này khoảng 260 triệu m^3

- Đá của hệ tầng Bol Atek:

+Trong phạm vi khảo sát phân bố ở phần tây bắc khu Lộc Hoà- Đại La và toàn bộ trong diện tích khu Trung Nghĩa- núi Hồng Vàng. Đối tượng khai thác đá làm vật liệu xây dựng của hệ tầng là các tập đá phiến thạch anh biotit xen kẹp các lớp mỏng thạch anh serixit, các tập đá phiến thạch anh-biotit (sử dụng làm đá hộc, đá cấp phối,...)

+ Tài nguyên dự báo trong đối tượng này chỉ tính cho diện tích rìa bắc khối granit Phước Tường và các diện tích bao quanh các mỏ đang khai thác phía bắc đèo Đại La và bao quanh núi Hồng Vàng từ độ cao 150m trở xuống khoảng 460 triệu m^3.

b, Đá xây dựng có nguồn gốc từ đá magma

- Đá granitogneis phức hệ Đại Lộc:

+ Hiện nay đá magma thuộc phức hệ Đại Lộc là một trong những đối tượng chính sử dụng làm đá xây dựng.

+ Tại dãy núi Phước Tường đá khai thác là granitogneis bị kataklazit hoá, milonit hoá, đá rắn chắc màu xám, xám sáng, kiến trúc phân dải, dạng mắt, đá có cấu tạo phân phiến đến dạng khối. Khu Phước Tường tài nguyên dự báo khoảng 170 triệu m^3, tại sườn bắc núi Sơn Gà, tài nguyên dự báo của đối tượng này khoảng 900 triệu m^3 (trong đó khu Phước Nhân 500 triệu, khu Hố Giang 400 triệu).

- Đá granit phức hệ Hải Vân:

+ Tại khu vực đèo Hải Vân đá lộ liên tục từ chân đèo phía nam lên đến đỉnh và kéo dài về phía tây. Các đá granit khu vực đèo Hải Vân rắn chắc, ít nứt nẻ sử dụng tốt trong lĩnh vực xây dựng.

+ Tại khu vực Sơn Trà các đá của phức hệ phân bố trên diện tích 60 km2, gồm granit biotit sẫm màu dạng porphur, hạt lớn đến vừa, granit biotit sáng màu hạt nhỏ.

+ Tài nguyên dự báo cho 2 khu vực này khoảng 16 tỷ m^3.

- Đá granit phức hệ Bà Nà:

+ Khối granit Bà Nà nằm cách trung tâm Thành phố Đà Nẵng khoảng 20 km về phía tây nam, diện lộ khoảng 30 km^2. Thành phần gồm granit biotit, granit 2 mica, granosyenit có muscovit hạt thô, đá có màu xám trắng đốm đen, cấu tạo khối.

+ Tài nguyên dự báo khoảng 15 tỷ m^3

- Đá diorit, gabrodiorit phức Hệ Hoà Khương:

+ Đá diorit, gabrodiorit phân bố tại khu vực Phước Nhân, diện tích khối khoảng 0,5 km^2. Tài nguyên dự báo khoảng 5 triệu m^3, nhưng đá của phức hệ này bị phong hoá mạnh, tạo lớp phủ dày lại nằm cạnh công trình quan trọng (đường dây 500 kv), nên không được điều tra khai thác.

+ Đá xây dựng có nguồn gốc từ đá carbonat

- Đá hoa hệ tầng Ngũ Hành Sơn:

Đá lộ có dạng khối tạo thành 5 chỏm núi nhỏ tại phường Hoà Hải, đá là loại đá hoa phân lớp dày, xen kẹp các lớp mỏng đá phiến silic-sét silic. Hiện tượng karto phát triển mạnh tạo nhiều hang động và khe nứt. Đá hoa Ngũ Hành Sơn khai thác làm các sản phẩm mỹ nghệ đa dạng. Tài nguyên dự báo khoảng 5 triệu m^3. Tuy nhiên đá của hệ tầng này nằm trong khu di tích lịch sử văn hoá, nên không được đưa vào khai thác.

2.1.3.9. Đặc điểm phân bố đất đồi làm vật liệu san lấp

Kết quả thực hiện "Quy hoạch thăm dò khai thác và sử dụng đất đồi làm vật liệu san lấp giai đoạn 2012-2015, tầm nhìn đến năm 2020 trên địa bàn Thành phố Đà Nẵng", đất làm vật liệu san lấp phân bố khá rộng rãi ở vùng gò đồi và sườn núi thấp có độ cao từ +20m đến dưới 100m. Đối tượng khai thác làm vật liệu san lấp là sản phẩm phong hóa của các đá phiến hệ tầng Bol Atek, hệ tầng Trao và một phần từ đá granit phức hệ Đại Lộc, bao gồm các khu sau:

- Đất san lấp Đèo Ông Gấm: Khu vực này đã xác định được 2 diện tích có tiềm năng về vật liệu san lấp với tổng diện tích là 249 ha. Tài nguyên dự báo là 38.053.000 m^3.

- Đất san lấp Lộc Hòa - Đại La: Khu vực này đã xác định được 4 diện tích có tiềm năng về vật liệu san lấp với tổng diện tích là 103 ha. Tài nguyên dự báo là 14.988.000m^3

- Đất san lấp Đông Sơn-Phú Hạ: Khu vực này đã xác định được 5 diện tích có tiềm năng về vật liệu san lấp với tổng diện tích là 369 ha. Tài nguyên dự báo là 54.697.000 m^3

- Đất san lấp Phước Hậu-Phước Thuận: Khu vực này đã xác định được 2 diện tích có tiềm năng về vật liệu san lấp với tổng diện tích là 207 ha. Tài nguyên dự báo là 31.218.000 m^3

- Đất san lấp khu Cầu Trắng: Khu vực này đã xác định được 4 diện tích có tiềm năng về vật liệu san lấp với tổng diện tích là 145 ha. Tài nguyên dự báo là 13.589.000m^3

2.1.3.10. Đặc điểm phân bố đất sét xây dựng

Kết quả đo vẽ lập bản đồ địa chất - khoáng sản tỷ lệ 1/50.000 (nhóm tờ Hội An - Đà Nẵng) và đề tài "Quy hoạch thăm dò, khai thác, chế biến nguyên liệu sét, trên địa bàn Thành phố Đà Nẵng, giai đoạn 2010-2020" cho thấy tiềm năng về đất sét xây dựng trên địa bàn Thành phố Đà Nẵng như sau:

- Khu Nam Mỹ - Nam Yên thuộc xã Hoà Bắc, huyện Hoà Vang, tại đây đã xác định được 3 diện tích có tiềm năng về nguyên liệu đất sét có nguồn gốc trầm tích. Nguyên liệu sét tại Nam Yên - Nam Mỹ phân bố tại các bậc thềm dọc sông Cu Đê, nằm trong trầm tích sông hệ tầng Đại Thạch ($aQ_1^2đt$). Sét có màu vàng, xám trắng, vàng loang lỗ, vàng nhạt chiều dày 1 đến 3m, trung bình là 2m; nằm trên lớp cát hạt nhỏ đến vừa lẫn bột, sét và bị phủ bởi lớp cát, bột màu xám nâu lẫn di tích rễ cây dày 0,2 - 1m. Diện phân bố các thân sét thường là ruộng lúa nước hai vụ năng suất thấp. Tổng diện tích tiềm năng các điểm sét tại khu Nam Mỹ- Nam Yên là 1.130.800m^2, tổng tài nguyên dự báo 1.855.985m^3.

- Khu Trường Định thuộc xã Hoà Liên, nguyên liệu sét tại khu này có nguồn gốc trầm tích, phân bố ở các thung lũng và dọc theo các bậc thềm của sông Cu Đê, tại đây xác định được 2 diện tích phân bố nguyên liệu đất sét với chiều dày trung bình là 1,1m, tổng diện tích tiềm năng là 1.286.400m^2; tổng tài nguyên dự báo 1.400.900m^2.

- Khu Trung Nghĩa thuộc xã Hoà Ninh, huyện Hoà Vang, tại đây có 2 diện tích tiềm năng về nguyên liệu đất sét, chiều dày trung bình là 0,7m. Tổng diện tích tiềm năng các điểm sét tài khu Trung Nghĩa là 227.000m^2; tổng tài nguyên dự báo 158.900 m^3

- Khu Đông Sơn thuộc xã Hoà Ninh, huyện Hoà Vang, tại đây xác định 1 diện tích tiềm năng về nguyên liệu đất sét có nguồn gốc trầm tích diện tích này nằm cạnh trục đường Đà Nẵng đi Bà Nà, trước đây đã được điều tra nguyên liệu sét phục vụ cho nhà máy gạch tuynel Đông Sơn, tuy nhiên chất lượng sét tại đây kém, chiều dày lớp sét nhỏ, chiều dày trung bình là 0,9m. Diện tích tiềm năng khu Đông Sơn là 48.400 m^2; tài nguyên dự báo 43.500 m^3.

- Khu Đại La thuộc xã Hoà Sơn, huyện Hoà Vang, tại đây nguyên liệu đất sét có nguồn gốc trầm tích và nguồn gốc phong hoá bao gồm có 6 điểm có tiềm năng về nguyên liệu sét với tổng diện tích 1.379.100 m^2, chiều dày trung bình là 1,5m; tổng tài nguyên dự báo là 2.052.980 m^3

- Khu Đà Sơn thuộc phường Hoà Khánh Nam có 1 diện tích tiềm năng về nguyên liệu sét nguồn gốc trầm tích, đất sét phân bố ở phần thấp của địa hình, diện tích 120.100 m^2, chiều dày trung bình 1,2m; tài nguyên dự báo: 144.120m^3

- Khu Trước Đông thuộc xã Hoà Nhơn, huyện Hoà Vang, Thành phố Đà Nẵng, tại đây đã xác định 10 diện tích có tiềm năng về nguyên liệu đất sét có nguồn

gốc trầm tích và phong hoá, trong đó 6 điểm có tiềm năng nguyên liệu sét nguồn gốc phong hoá, 4 điểm tiềm năng nguyên liệu sét trầm tích. Tổng diện tích tiềm năng các mỏ sét tại khu Trước Đông là 1.321.600 m^2, tổng tài nguyên dự báo 2.369.450 m^3. Trong đó sét có nguồn gốc phong hóa có chiều dày trung bình là 1,2m; tổng tài nguyên dự báo: 761.890m^3, sét có nguồn gốc trầm tích có chiều dày trung bình là 2,1m; tổng tài nguyên 1.607.560m^3.

- Khu Hội Phước thuộc địa bàn các xã Hòa Nhơn, Hòa Ninh, Hoà Phú, huyện Hoà Vang, Thành phố Đà Nẵng, tại đây đã xác định 10 diện tích có tiềm năng về nguyên liệu đất sét nguồn gốc trầm tích và phong hoá, trong đó 4 điểm nguồn gốc phong hoá, 6 điểm nguồn gốc sét trầm tích. Tổng diện tích tiềm năng các điểm sét tại khu Hội Phước là 1.816.500 m^2, chiều dày trung bình là 2,0m; tổng tài nguyên dự báo 3.723.770 m^3

- Khu An Châu thuộc xã Hòa Phú, huyện Hòa Vang, có 4 điểm đất sét có nguồn gốc trầm tích và phong hóa, trong đó sét có nguồn gốc trầm tích có ý nghĩa hơn cả về diện phân bố cũng như chất lượng sét. Tổng diện tích tiềm năng tại khu An Châu là 1.387.472 m^2, với tổng tài nguyên dự báo 3.609.794 m^3, trong đó phần diện tích đã khai thác khoảng 581.600m^2, với trữ lượng khoảng 1,6 triệu m^3.

+Trữ lượng và tài nguyên còn lại tại khu An Châu là 1.981.314 m^3

+ Phía Nam khu An Châu có điểm sét Đồng Nghệ nguồn gốc trầm tích, với diện tích 204.972m^2, chiều dày trung bình 2,1m; tài nguyên dự báo 409.944m^3.

- Khu Khương Mỹ thuộc xã Hòa Phong, huyện Hòa Vang, Thành phố Đà Nẵng, tại đây có 3 diện tích tiềm năng về đất sét có nguồn gốc trầm tích. Tổng diện tích tiềm năng các điểm sét là 1.833.300 m^2, chiều dày trung bình là 1,2m; tổng tài nguyên dự báo 2.216.580 m^3

- Khu Cẩm Toại: Mỏ sét gạch ngói Cẩm Toại Trung nằm tại địa phận các thôn Cẩm Toại Trung, Cẩm Toại Đông, Dương Lâm (xã Hoà Phong) và Duyên Sơn (xã Hoà Khương) huyện Hoà Vang. Tại đây đã xác định 7 thân sét với tổng diện tích 1.770.040m^2, chiều dày trung bình 3,2m; Tổng tài nguyên dự báo là 5.952.674m^3

- Khu Phú Sơn: Mỏ sét gạch ngói Phú Sơn nằm tại địa phận các thôn Phú Sơn 1, Phú Sơn 2, Phú Sơn 3, xã Hoà Khương huyện Hoà Vang. Sét khu Phú Sơn thuộc trầm tích hệ tầng Đà Nẵng. Đã xác định tại mỏ sét Phú Sơn có chiều dày trung bình là 1,2m; trữ lượng 5.846.525m^3 trên diện tích 5.676.097m^2,

Tài nguyên dự báo là 7.861.750m^3 trên diện tích 2.301.449m^2.

2.1.3.11. Dự báo nhu cầu sử dụng khoáng sản làm vật liệu xây dựng thông thường trên địa bàn Thành phố Đà Nẵng giai đoạn từ 2021-2030

- Dự báo về nhu cầu sử dụng sản phẩm đá xây dựng giai đoạn 2021-2030 sẽ là 1,2 triệu m^3/năm.

- Khi lựa chọn các diện tích thăm dò sẽ tính toán đến nhu cầu đá xây dựng cho từng năm, từng vị trí theo từng giai đoạn. Cụ thể như sau:

- Giai đoạn 2021 – 2025: Cho phép thăm dò tại các khu vực. Tổng diện tích thăm dò là 143,6 ha với tài nguyên dự tính khoảng 7,602 triệu m^3 đá nguyên khai.

- Giai đoạn 2026 – 2030:

+ Giai đoạn này nhiệm vụ công tác thăm dò là nhằm bổ sung cho nhu cầu đá xây dựng giai 2026-2030 và những năm sau 2030 nếu trữ lượng chuẩn bị của giai đoạn 2021-2025 bị thiếu.

+ Tiếp tục thăm dò mở rộng các khu vực của giai đoạn đến 2020 chưa được thăm dò và thăm dò mới các khu vực có diện tích vừa phải nhằm chuẩn bị trữ lượng cho nhu cầu đá trong giai đoạn sau 2030.

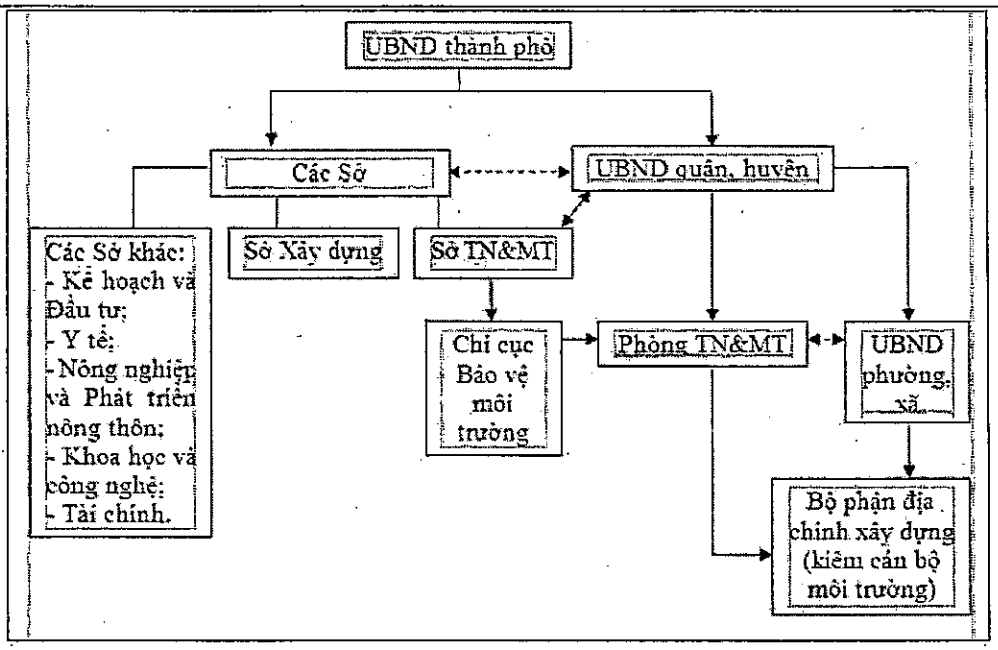
+ Tổng diện tích thăm dò giai đoạn này là 48,1 ha với tài nguyên dự tính khoảng 6,052 triệu m^3 đá nguyên khai.

Các diện tích dự trữ: Ngoài các diện tích tiềm năng sẽ đưa vào thăm dò đá xây dựng trong kỳ Quy hoạch này đủ theo nhu cầu, các diện tích còn lại có tiềm năng về đá xây dựng sẽ được đưa vào nguồn dự trữ để bổ sung Quy hoạch thăm dò khi nhu cầu sử dụng tăng cao để đáp ứng với sự phát triển và tăng trưởng của Thành phố.

2.1.3.12. Hiện trạng quản lý chất thải rắn

Chất thải rắn sinh hoạt

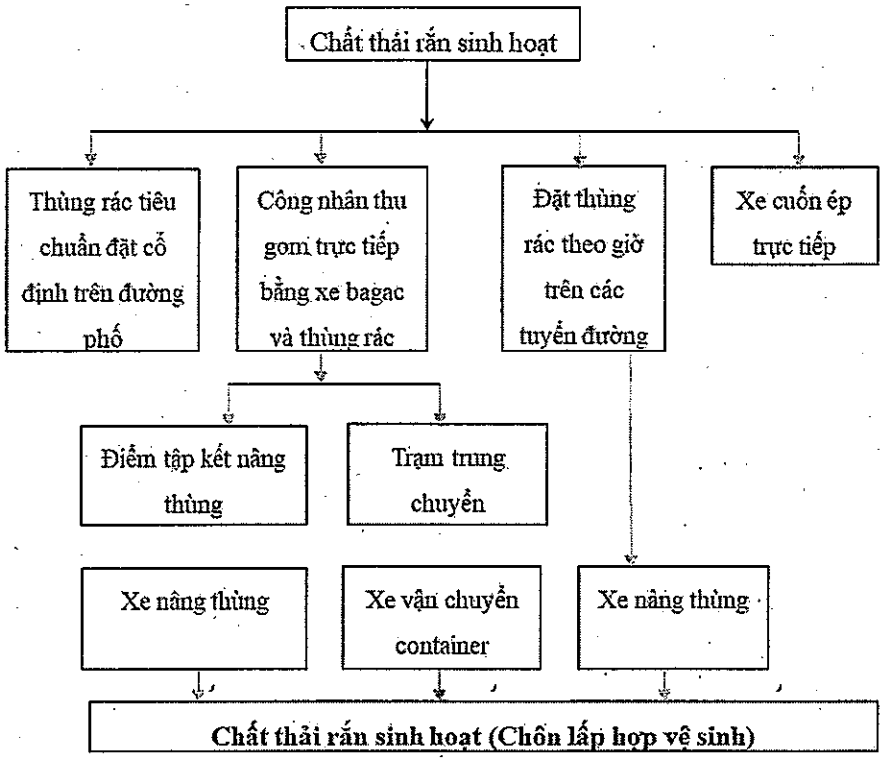
- Nhìn chung, công tác quản lý, xử lý chất thải rắn trên địa bàn thành phố trong thời gian qua (2016-2020) có nhiều sự thay đổi, chuyển biến tích cực, đáp ứng với nhu cầu phát triển kinh tế - xã hội và giải quyết cơ bản các vấn đề ô nhiễm môi trường, sức khỏe cộng đồng do chất thải rắn phát sinh, tác động.



Hình 2-2 Sơ đồ bộ máy tổ chức quản lý chất thải rắn Đà Nẵng

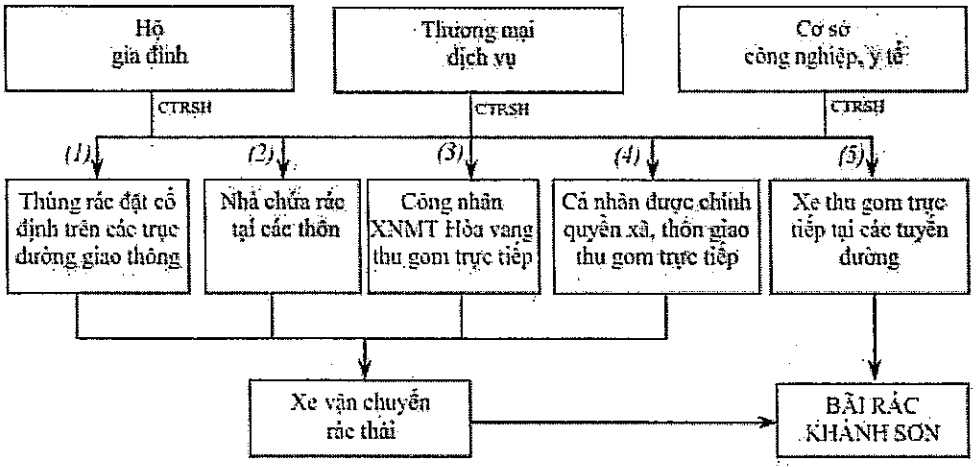
- Phương án tổ chức thu gom CTRSH của thành phố được thực hiện như sau:

Khu vực nội thành: quá trình thu gom CTR sinh hoạt được thực hiện chủ yếu bằng 4 phương thức: (1) thu gom bằng thùng rác đặt cố định trên đường phố; (2 thu gom bằng thùng rác đặt theo giờ; (3) thu gom bằng xe ba gác; (4) thu gom trực tiếp bằng xe cuốn ép. Quy trình thu gom CTR sinh hoạt khu vực nội thành được trình bày tại sơ đồ hình dưới đây.



Hình 2-3 Quy trình thu gom chất thải rắn sinh hoạt

Đến nay, quy trình thu gom CTR sinh hoạt ở Đà Nẵng thông qua 04 phương thức chủ yếu: thu gom bằng xe bagac (52,6%), xe nâng thùng cố định (20,2%), xe nâng thùng theo giờ (18,1%), xe cuốn ép (9,1%). Quá trình thu gom CTR sinh hoạt được trình bày tại sơ đồ hình dưới đây.



Hình 2-4 Sơ đồ thu gom, vận chuyển rác thải sinh hoạt khu vực ngoại thành

- Bên cạnh đó, thành phố đang thí điểm một số mô hình phân loại chất thải rắn tái chế tại nguồn theo hình thức thu gom theo điểm tập kết, đã có những thành công nhất định. Việc nghiên cứu áp dụng và nhân rộng các mô hình thu gom chất thải rắn tái chế này là cần thiết, tuy nhiên cũng cần phải phù hợp với định hướng phân loại chất thải rắn của thành phố trong tương lai.

2.1.3.13. Hệ sinh thái và đa dạng sinh học

a, Hệ sinh thái trên cạn

Hiện trạng các hệ sinh thái rừng tự nhiên

Trên phần diện tích vùng lục địa Thành phố, có các kiểu HST trên cạn đặc trưng như: rừng, đồng cỏ, đô thị, nông nghiệp. Theo Báo cáo kết quả rà soát 3 loại rừng trên địa bàn thành phố Đà Nẵng (theo Công văn số 882/BC-SNN ngày 15/3/2023 của Sở Nông nghiệp và Phát triển nông thôn), diện tích rừng thành phố đến 2020 là 60.749,8 ha, trong đó diện tích rừng đặc dụng 34.130 ha, rừng phòng hộ 11.778 ha, rừng sản xuất 14.841,8 ha.

Các hoạt động khai thác vật liệu xây dựng thông thường làm biến dạng cục bộ địa hình, các dự án phát triển du lịch ít nhiều làm mất đất rừng và lâm sản, tốc độ phát triển dân số và vấn đề nhà ở, cộng với thiên tai làm suy giảm diện tích rừng tuy nhiên nhờ sự quản lý chặt chẽ và các hoạt động tích cực trong công tác cải tạo và trồng rừng mà diện tích rừng tăng so với năm 2011, diện tích rừng đủ tiêu chuẩn để tính độ che phủ tăng dần trong giai đoạn 2016-2019.

b, Đa dạng sinh học rừng

- Đa dạng thực vật rừng : Rừng tự nhiên ở Đà Nẵng thuộc kiểu rừng kín, trong đó rừng kín thường xanh mưa mùa nhiệt đới chiếm phần lớn diện tích với trạng thái rừng chủ yếu từ loại IIB đến IVA. Rừng trồng là các loại cây được trồng ở vùng đồi, ven sườn núi với các loại cây như bạch đàn, thông, keo cũng làm cho đa dạng sinh học thêm phong phú. Hệ thực vật là sự giao lưu giữa hai luồng thực vật từ phía Nam tiêu biểu là các loài thuộc họ Dầu và từ phía Bắc tiêu biểu là những loài thuộc họ: Đậu, Dẻ, Re, Xoan, Trâm, Thầu dầu...

- Thực vật quý hiếm: Từ kết quả tổng hợp số liệu, trên địa bàn Thành phố Đà Nẵng có thể thống kê được có 100 loài quan trọng cần thiết phải quan tâm bảo tồn, khu BTTN Sơn Trà có 74 loài, khu BTTN Bà Nà - Núi Chúa có 42 loài.

- Động vật quý hiếm: Theo Quyết định số 3410/QĐ-UBND ngày 14/9/2020 của UBND Thành phố về phê duyệt Đề án bảo tồn đa dạng sinh học Thành phố Đà Nẵng đến năm 2030, tầm nhìn đến năm 2045, số loài động vật cần quan tâm bảo tồn là 72 loài. Các loài cần quan tâm bảo tồn có số lượng khá phong phú ở Đà Nẵng như: Chà vá chân nâu, phân bố ở Khu BTTN Sơn Trà và Khu BTTN Bà Nà - Núi Chúa, Khu BVCQ Nam Hải Vân; Vượn trung bộ (Nomascus annamensis) phân bố ở Khu BTTN Bà Nà - Núi Chúa.

c, Hệ sinh thái đất ngập nước (hệ sinh thái đất ngập nước nội địa và biển)

Hệ sinh thái đất ngập nước nội địa

Theo Báo cáo "ĐDSH Đà Nẵng" (2018), Thành phố có 8 hệ thống sông ngòi lớn nhỏ, 30 hồ, đầm chứa nước ngọt và hơn 500 ha khu vực nuôi trồng thủy sản. Các sông chính có vai trò quan trọng trong HST ĐNN bao gồm: Sông Vu Gia, Sông Cu Đê và Sông Túy Loan, trong đó các dòng chính sông Vu Gia chảy về Đà Nẵng gồm các đoạn: sông Yên, sông Cầu Đỏ - Cẩm Lệ, sông Hàn, sông Túy Loan. Theo Nguyễn Xuân Huấn và cộng sự khảo sát[1], thành phần loài cá ở vùng đệm Khu BTTN Bà Nà - Núi Chúa đã ghi nhận 54 loài cá nước ngọt. Kết quả khảo sát trên sông Hàn bước đầu ghi nhận 105 loài cá, kể cả các loài cá biển vùng cửa sông. Trên các suối ngắn của Khu BTTN Sơn Trà, 16 loài cá cũng được ghi nhận năm 2017, trong đó có loài cá chình hoa quý hiếm.

d, Đa dạng sinh học biển

Vịnh Đà Nẵng có diện tích nhỏ nhưng có sự đa dạng về các HST biển, bao gồm: HST cỏ biển, bãi triều cát, rạn san hô và các loài động vật biển.

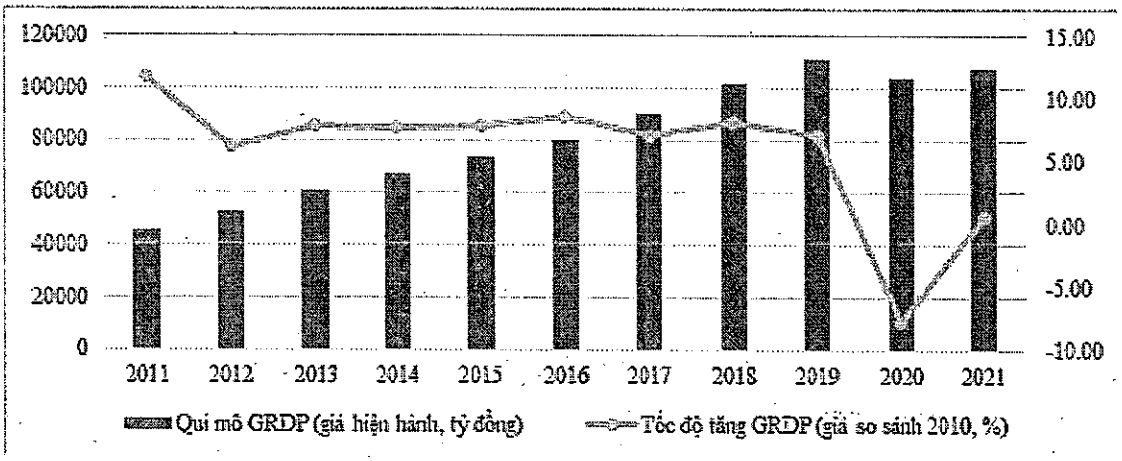
[1] Thông tin ĐDSH của các hệ thống sông, suối, hồ trên địa bàn Thành phố chưa được nghiên cứu kỹ. Cho đến nay, chỉ có một số khảo sát về khu hệ cá được tiến hành trên các lưu vực sông.

2.2. Hiện trạng phát triển kinh tế - xã hội

2.2.1. Tổng sản phẩm xã hội trên địa bàn và tăng trưởng các ngành kinh tế

Trong những năm qua, Đà Nẵng đã có bước phát triển mạnh mẽ, tương đối toàn diện, trở thành một Thành phố biển năng động, sáng tạo, khai thác tốt các tiềm năng, thế mạnh Kinh tế thành phố Đà Nẵng tăng trưởng nhanh và ổn định, gắn với tái cơ cấu kinh tế và chuyển đổi mô hình tăng trưởng theo hướng nâng cao quy mô, chất lượng tăng trưởng một cách hiệu quả và năng lực cạnh tranh của nền kinh tế. Đà Nẵng đã bước đầu hình thành những ngành kinh tế mũi nhọn như du lịch, dịch vụ thương mại, vận tải, logistics, tài chính, ngân hàng, công nghiệp công nghệ cao, công nghệ thông tin, nông nghiệp ứng dụng công nghệ cao. Hạ tầng KT - XH, diện mạo đô thị có nhiều thay đổi tích cực và tương đối hiện đại.

Quy mô và tăng trưởng kinh tế



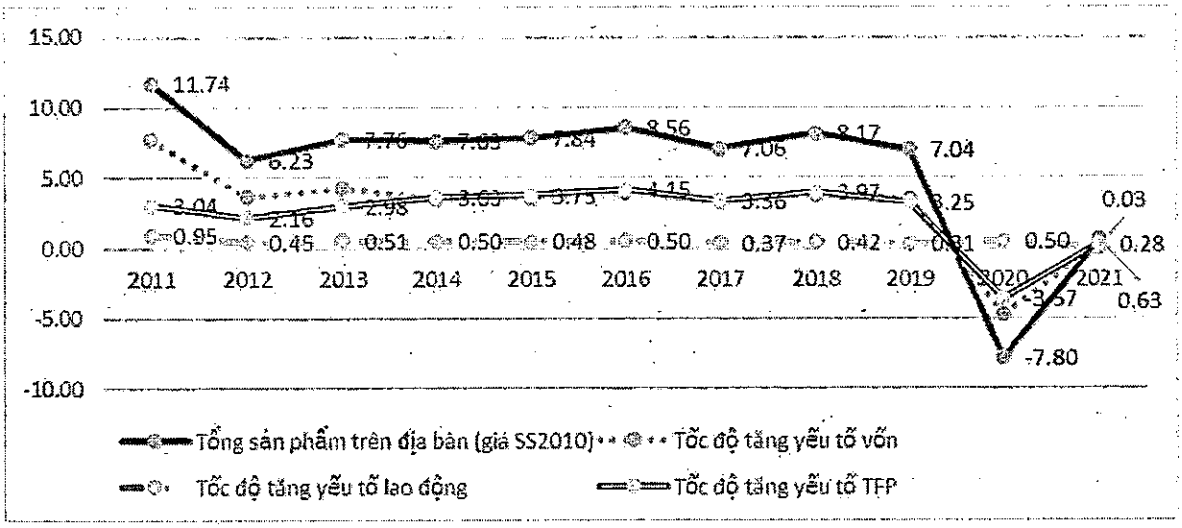
Hình 2-5 Quy mô nền kinh tế và tốc độ tăng trưởng kinh tế của thành phố Đà Nẵng

Nguồn: Số liệu Cục thống kê thành phố Đà Nẵng

Trong giai đoạn 2011-2020, tổng sản phẩm xã hội trên địa bàn của thành phố Đà Nẵng (GRDP theo giá so sánh 2010) tăng trưởng bình quân đạt mức 6,42%/năm (giai đoạn 2011-2019 tăng bình quân 8,%/năm), trong đó giai đoạn 2011-2015 tăng bình quân 8,24%/năm, giai đoạn 2016-2020 tăng bình quân 4,61%/năm (riêng giai đoạn 2016-2019 tăng bình quân 7,71%/năm). Quy mô kinh tế theo giá hiện hành năm 2020 tăng gấp 2,29 lần so với năm 2011 (năm 2019 tăng 2,45 lần so với năm 2011). Nguyên nhân là do năm 2020, thành phố Đà Nẵng phải chịu nhiều tác động tiêu cực của đại dịch Covid-19, tăng trưởng kinh tế Đà Nẵng ghi nhận mức tăng trưởng âm năm 2020 (-8,20%) và quy mô kinh tế theo giá hiện hành bị thu hẹp khoảng 7,3 nghìn tỷ đồng so với năm 2019. Năm 2021, tăng trưởng kinh tế của TP. Đà Nẵng cũng chỉ đạt 0,63%, tuy đây là mức tăng trưởng thấp do ảnh hưởng của đại dịch Covid-19 nhưng vẫn cao hơn nhiều so với năm 2020. Quy mô kinh tế của TP. Đà Nẵng cũng đã có những cải thiện, đạt khoảng 107,3 nghìn tỷ (cao hơn năm 2020 nhưng vẫn thấp hơn so với quy mô kinh tế năm 2019 khoảng 3,88 nghìn tỷ đồng).

Giai đoạn 2011-2020, trong ba yếu tố, gồm vốn, lao động và TFP, vốn vẫn là

yếu tố có điểm % đóng góp cho tăng trưởng GRDP hằng năm của Thành phố cao nhất (trung bình đạt 4,23 điểm % hằng năm), song chỉ tiêu hiệu quả sử dụng vốn đầu tư (ICOR) có cải thiện trung bình giai đoạn 2011-2020 là 5,59 (trung bình giai đoạn 2011-2019 là 6,71, giai đoạn 2011-2015 là 7,19 và giai đoạn 2016-2019 là 6,10). Điều này có nghĩa cần 5,59 đồng vốn đầu tư thực hiện tăng thêm để tăng thêm 1 đồng GRDP. Lao động là yếu tố có điểm % đóng góp cho tăng trưởng thấp nhất, trung bình đạt mức 1,14 điểm %/năm. Do đó, Thành phố cần chú trọng các giải pháp để tiếp tục nâng cao hiệu quả sử dụng vốn đầu tư và cải thiện yếu tố TFP để thúc đẩy tăng trưởng GRDP thành phố trong thời gian tới.



Hình 2-6 Điểm % đóng góp của các yếu tố vào tốc độ tăng trưởng GRDP Đà Nẵng

Nguồn: Tính toán dựa theo số liệu Cục thống kê Thành phố Đà Nẵng

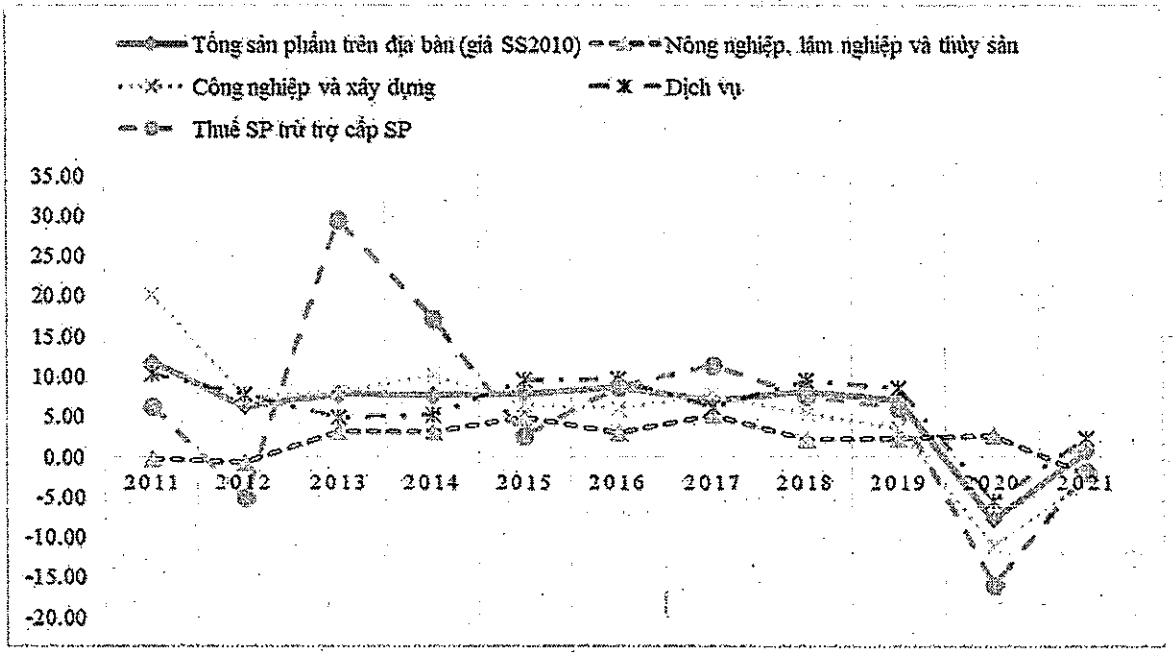
Đóng góp của yếu tố vốn và TFP trong tăng trưởng GRDP Thành phố giai đoạn 2011-2020 đạt mức trung bình là 43,09%/năm và về cơ bản là có xu hướng tăng, trong khi đó đóng góp của yếu tố lao động chiếm tỷ trọng thấp và có xu hướng giảm. Điều này cho thấy nỗ lực của Thành phố trong thúc đẩy tăng trưởng kinh tế theo chiều sâu. Tuy nhiên, vốn vẫn là yếu tố có đóng góp lớn nhất vào tăng trưởng GRDP (Trung bình giai đoạn 2011-2020 là 52,01%/năm) và có xu hướng tăng. Năm 2021, mặc dù kinh tế của TP. Đà Nẵng đã có những cải thiện so với năm 2020 nhưng đóng góp của TFP vào GRDP cũng chỉ đạt 44,34%, của vốn là 51,23 và lao động là 4,43%. Do vốn và TFP là những yếu tố quan trọng và chiếm tỷ trọng lớn trong tăng trưởng kinh tế Đà Nẵng, trong giai đoạn tới, Thành phố cần hướng trọng tâm vào phát triển kinh tế theo mô hình tăng trưởng theo chiều sâu qua việc nâng cao hiệu quả sử dụng vốn đầu tư và nâng mức đóng góp của nhân tố TFP trong tăng trưởng kinh tế của Thành phố.

2.2.2. Tăng trưởng các khu vực kinh tế chính

Khu vực công nghiệp và xây dựng (CN&XD), và Dịch vụ (DV) là hai khu vực có tốc độ tăng trưởng cao. Nếu không tính năm 2020 do ảnh hưởng của đại dịch

Covid-19, bình quân giai đoạn 2011-2019 tốc độ tăng trưởng của khu vực CN&XD là 8,36%/năm (tính cả năm 2020 là 6,41%/năm, riêng năm 2020 là -11,13% và năm 2021 là -2,93%) và tăng trưởng bình quân giai đoạn 2011-2019 của khu vực Dịch vụ là 7,94%/năm (tính cả năm 2020 là 6,6%/năm, riêng năm 2020 là -5,53% và năm 2021 tăng 2,24%).

Khu vực Nông nghiệp, lâm nghiệp và thủy sản (NLTS) có mức tăng trưởng ổn định trong thời gian dài. Tính bình quân giai đoạn 2013-2020 tăng trưởng bình quân của khu vực NLTS đạt mức 3,42%/năm (năm 2020 tăng là 2,62% và 2021 là -2,23%) và tương đối ổn định qua các năm. Điều này cho thấy được phần nào tiềm năng tăng trưởng của khu vực này và có thể là bệ đỡ quan trọng khi nền kinh tế gặp phải những khó khăn, chẳng hạn như đại dịch Covid-19.



Hình 2-7 Tăng trưởng các khu vực kinh tế chính của thành phố Đà Nẵng

Khu vực Dịch vụ luôn giữ vai trò quan trọng trong tăng trưởng GRDP của Thành phố Đà Nẵng. Có thể thấy rằng, khu vực dịch vụ ngày càng đóng góp cho tăng trưởng của Thành phố. Trong giai đoạn 2010-2020, khu vực dịch vụ luôn dẫn đầu trong tăng trưởng kinh tế của Thành phố. Thành phố Đà Nẵng đã phát triển mạnh các ngành dịch vụ, nhất là du lịch, thương mại, nghỉ dưỡng và đây được coi là ngành kinh tế mũi nhọn của Thành phố.

2.3. Định hướng phát triển kinh tế - xã hội

2.3.1. Mục tiêu

2.3.1.1. Mục tiêu tổng thể

Mục tiêu tổng quát của Quy hoạch thành phố Đà Nẵng thời kỳ 2021-2030, tầm nhìn đến năm 2050 là nhằm phát triển Đà Nẵng thành một **thành phố đáng sống** để thu hút những tầng lớp ưu tú có tri thức, kỹ năng và tiềm lực tài chính đến định cư, đầu tư kinh doanh tại thành phố, nhằm hiện thực hóa Nghị quyết số 43-NQ/TW, ngày 24/01/2019 của Bộ Chính trị về xây dựng và phát triển thành phố Đà Nẵng đến năm 2030, tầm nhìn đến năm 2050 và đạt được mục tiêu về phát triển thành phố như đã nêu tại phần trên, cụ thể như sau:

- Xây dựng thành phố Đà Nẵng trở thành một trong những trung tâm kinh tế - xã hội lớn của cả nước và khu vực Đông Nam Á với vai trò là trung tâm về khởi nghiệp, đổi mới sáng tạo, du lịch, thương mại, tài chính, logistics, công nghiệp công nghệ cao, công nghệ thông tin, công nghiệp hỗ trợ;

- Một trong những trung tâm văn hóa - thể thao, giáo dục - đào tạo, y tế chất lượng cao, khoa học - công nghệ phát triển của đất nước;

- Trung tâm tổ chức các sự kiện tầm khu vực và quốc tế;

- Thành phố cảng biển, đô thị biển quốc tế với vị trí là hạt nhân của chuỗi đô thị và cực tăng trưởng của vùng kinh tế trọng điểm miền Trung - Tây Nguyên và đạt đẳng cấp khu vực Châu Á;

- Trở thành đô thị sinh thái, hiện đại và thông minh, thành phố đáng sống; quốc phòng, an ninh và chủ quyền biển, đảo được bảo đảm vững chắc;

Ba chủ đề trọng tâm chứa đựng giá trị cốt lõi cho phát triển Đà Nẵng trong thời kỳ quy hoạch: Kết nối; Thịnh vượng; Bền vững.

2.3.1.2. Mục tiêu cụ thể

a, Mục tiêu về kinh tế

(1) Tốc độ tăng trưởng kinh tế bình quân giai đoạn 2021-2025 và 2026-2030 đạt các mức tương ứng là 8% và 11%, trong đó: tăng trưởng dịch vụ giai đoạn 2021-2025 và 2026-2030 tương ứng với các khoảng: 7,83% và 10,3%; khu vực CN&XD là 9,35% và 13,39%; khu vực nông nghiệp, lâm nghiệp và thủy sản là 1,81% và 3,21%. Bình quân cho cả giai đoạn 2021-2030 tăng trưởng kinh tế đạt 9,5%, trong

đó tăng trưởng khu vực dịch vụ đạt 9,07%, khu vực CN&XD đạt 11,37%% và khu vực NLTS đạt 2,51%.

Chuyển dịch cơ cấu kinh tế theo hướng dịch vụ và công nghiệp, năm 2025 tỷ trọng Nông, lâm và thủy sản đạt 1,72%; Công nghiệp và xây dựng đạt 25,8%; Dịch vụ đạt 62,72%. Đến năm 2030, tỷ trọng các ngành tương ứng là 1,13% - 31,23% - 58,45% .

Đến năm 2025, GRDP bình quân đầu người (theo giá hiện hành) đạt khoảng 120,24 triệu đồng/người (tương đương hơn 4.809 USD) và năm 2030 là 194,86 triệu đồng (tương đương 7.324 USD).

(2) Tốc độ tăng bình quân tổng lượt khách do cơ sở lưu trú phục vụ giai đoạn 2021-2030 khoảng 17,63%/năm; tốc độ tăng bình quân doanh thu lưu trú, ăn uống, lữ hành giai đoạn 2021-2030 khoảng 12,75%/năm; cụm ngành logistics chiếm khoảng 10% GRDP; kinh tế số chiếm ít nhất 30% GRDP, trong đó cụm ngành công nghiệp công nghệ cao , công nghệ thông tin, điện tử, viễn thông chiếm khoảng 10-15% GRDP; tỷ trọng kinh tế số trong từng ngành, lĩnh vực đạt tối thiểu 20%; 100% khu vực dân cư thành phố có sóng và dịch vụ 5G. Đến năm 2030, tổng đầu tư xã hội cho hoạt động nghiên cứu phát triển đạt 2% GRDP.

Tốc độ tăng trưởng kim ngạch xuất khẩu hàng hóa từ 9-10%/năm, giá trị xuất khẩu đạt khoảng 2.400 triệu USD năm 2025 và 3.800 triệu USD năm 2030, tăng tỷ trọng kim ngạch xuất khẩu hàng hóa/GRDP lên trên 40% vào năm 2030.

(3) Đóng góp của năng suất tổng hợp (TFP) vào tăng trưởng kinh tế đến năm năm 2030 khoảng 55,14%.

(4) Phấn đấu mức thu ngân sách trên địa bàn tăng bình quân khoảng 9 - 11%/năm thời kỳ 2021-2030.

(5) Tổng vốn đầu tư phát triển xã hội tăng 8-9%/năm . Huy động vốn đầu tư phát triển toàn xã hội thời kỳ 2021-2030 đạt khoảng 365.000 tỷ đồng.

Mục tiêu về văn hóa, xã hội, giáo dục, y tế

(6) Tốc độ tăng dân số bình quân giai đoạn 2021-2030 là 2,9%/năm; trong đó tăng tự nhiên khoảng 1,35-1,4%/năm. Đến năm 2025 dân số thường xuyên và tạm trú trên địa bàn thành phố khoảng 1,35 triệu người, tốc độ tăng tương ứng là 2,9%/năm; đến năm 2030 là 1,56 triệu người , tốc độ tăng tương ứng là 2,95%.

(7) Dự kiến số lượng lao động làm việc trong nền kinh tế năm 2025 là 690,2 nghìn người, đến năm 2030 là 798,2 nghìn người. Giai đoạn 2021-2030 giải quyết việc làm mới cho 27-28 ngàn người/năm ; tốc độ tăng lao động mới giai đoạn 2021-2025 khoảng 4-6,5%/năm, giai đoạn 2026-2030 khoảng 3,5%/năm, tỷ lệ thất nghiệp duy trì ở mức tối đa 5%. Tỷ lệ lao qua đào tạo có bằng cấp đến năm 2025 đạt 57% và năm 2030 đạt 65,2%. Đến năm 2030, ít nhất 65% lực lượng lao động trong độ tuổi tham gia bảo hiểm xã hội; ít nhất 50% lực lượng lao động trong độ tuổi tham gia bảo hiểm thất nghiệp.

b, Mục tiêu về không gian và kết cấu hạ tầng giao thông

Tỷ lệ đô thị hóa đạt khoảng 85,5%; tỷ lệ đất giao thông tính đến đường khu vực đạt 9-10% đất xây dựng đô thị; diện tích đất giao thông tĩnh đạt 3-4% diện tích đất xây dựng đô thị. Phát triển hệ thống vận tải hành khách công cộng đến năm 2030 đáp ứng được từ 10-20%, đến năm 2050 đáp ứng được 25-40% nhu cầu đi lại. Từng bước hình thành các tuyến vận tải công cộng MRT (Mass Rapid Transit) và LRT (Light Rail Transit) trên các trục chính và vành đai thành phố, phát triển thành phố Đà Nẵng trở thành một trung tâm trung chuyển giao thông.

c, Mục tiêu về thương mại

Tốc độ tăng VA ngành thương mại thành phố Đà Nẵng đạt bình quân 7,5 - 8,0%/năm trong giai đoạn 2021 - 2025, tăng 8,0 - 8,5%/năm trong giai đoạn 2026 - 2030

2.3.2. Các chỉ tiêu phát triển kinh tế

Ba phương án/kịch bản tăng trưởng/phát triển kinh tế TP. Đà Nẵng được xây dựng.

2.3.2.1. Kịch bản thấp

Kịch bản thấp có thể xảy ra khi nền kinh tế thế giới và trong nước gặp một số khó khăn nhất định liên quan đến các vấn đề địa kinh tế - chính trị thế giới, bảo hộ thương mại và dịch bệnh, thiên tai.

Khi đó, tốc độ tăng trưởng kinh tế được dự báo sẽ đạt các mức tương ứng là: giai đoạn 2021-2025 tăng 6,73%, 2026-2030 tăng 7,5%; GRDP bình quân đầu người đạt mức 4.943 USD vào năm 2025 (tương ứng với mức GRDP bình quân đầu người đạt 121 triệu đồng/người/năm) và 6.905 USD vào năm 2030 (tương ứng với mức GRDP bình quân đầu người đạt 181 triệu đồng/người/năm)

+ Tốc độ tăng trưởng GTGT trung bình của khu vực Dịch vụ giai đoạn 2021-2025 là 7,43%, giai đoạn 2026-2030 là 7,22%, giai đoạn 2021-2030 là 7,33%; tỷ trọng đóng góp khu vực Dịch vụ trong GRDP theo giá hiện hành vào năm 2025 là 65,89%, năm 2030 là 62,26%.

+ Tốc độ tăng trưởng GTGT trung bình của khu vực CN&XD giai đoạn 2021-2025 là 5,54%, giai đoạn 2026-2030 là 8,31%, giai đoạn 2021-2030 là 6,88%; tỷ trọng đóng góp khu vực CN&XD trong GRDP theo giá hiện hành năm 2025 là 23,3%, năm 2030 là 28,14%.

+ Tốc độ tăng trưởng GTGT trung bình của khu vực Nông, lâm nghiệp và thủy sản giai đoạn 2021-2025 là 1,4%, giai đoạn 2026-2030 là 2,1%, giai đoạn 2021-2030 là 1,75%; tỷ trọng đóng góp khu vực Nông, lâm nghiệp và thủy sản trong GRDP theo giá hiện hành năm 2025 là 1,6%, năm 2030 là 1,05%.

2.3.2.2. Kịch bản cao – Kịch bản chọn

Ngoài những nỗ lực của thành phố và phát huy những lợi thế sẵn có, kịch bản này được xây dựng dựa trên cơ sở những điều kiện về những yếu tố bên ngoài sau:

- Kinh tế thế giới ổn định, không có nhiều biến động địa kinh tế - chính trị thế giới quá lớn ảnh hưởng tiêu cực đến triển vọng tăng trưởng của kinh tế kinh tế thế giới. Theo đó, tốc độ tăng trưởng kinh tế toàn cầu duy trì ở mức giảm nhẹ trung bình khoảng 3,5% giai đoạn 2021-2025; 3% giai đoạn 2026-2030 và 2,5% giai đoạn 2031-2050.

- Đại dịch Covid-19 mặc dù đang diễn biến phức tạp, nhưng với việc triển khai tiêm chủng và kiểm soát tốt nên kỳ vọng đại dịch Covid-19 cơ bản được kiểm soát hoàn toàn trong năm 2022; tình hình xung đột quân sự Nga - Ucraina không leo thang và phức tạp hơn. Chính phủ và Quốc hội có những chính sách phù hợp, kịp thời để hạn chế những tác động tiêu cực của diễn biến không thuận lợi của kinh tế thế giới, trợ giúp khu vực kinh tế thực phục hồi và phát triển mạnh.

Với những điều kiện trên, tăng trưởng kinh tế thành phố giai đoạn 2021-2025, 2023-2025, 2026-2030 và 2021-2030 được dự báo sẽ đạt các mức tương ứng là khoảng 8,14%, 10,15%, 11% và 9,57%. GRDP bình quân đầu người được dự báo đạt khoảng 5.152 USD vào năm 2025 (tương ứng với mức GRDP bình quân đầu người đạt 126 triệu đồng/người/năm) và 8.148 USD vào năm 2030 (tương đương với mức GRDP bình quân đầu người đạt 214 triệu đồng/người/năm);

+ Tốc độ tăng trưởng GTGT trung bình của khu vực Dịch vụ giai đoạn 2021-2025 khoảng 8,62%, giai đoạn 2023-2025 khoảng 9,48%, giai đoạn 2026-2030

khoảng 10,71%, giai đoạn 2021-2030 khoảng 9,67%; tỷ trọng đóng góp khu vực Dịch vụ trong GRDP theo giá hiện hành năm 2025 khoảng 65,35%, năm 2030 khoảng 61,63%.

+ Tốc độ tăng trưởng GTGT trung bình của khu vực CN&XD giai đoạn 2021-2025 khoảng 7,98%, giai đoạn 2023-2025 khoảng 13,5%, giai đoạn 2026-2030 khoảng 12,39%, giai đoạn 2021-2030 khoảng 10,19%; tỷ trọng đóng góp khu vực CN&XD trong GRDP theo giá hiện hành năm 2025 khoảng 23,9%, năm 2030 khoảng 29,01%.

+ Tốc độ tăng trưởng GTGT trung bình của khu vực Nông, lâm nghiệp và thủy sản giai đoạn 2021-2025 khoảng 2%, giai đoạn 2023-2025 khoảng 3,01%, giai đoạn 2026-2030 khoảng 3,21%, giai đoạn 2021-2030 khoảng 2,6%; tỷ trọng đóng góp khu vực Nông, lâm nghiệp và thủy sản trong GRDP theo giá hiện hành năm 2025 khoảng 1,58%, năm 2030 là 0,97%.

2.3.2.3. Kịch bản tăng trưởng đột phá (Đạt mục tiêu GRDP bình quân đầu người đến năm 2030 đạt khoảng 8.700 USD/người/năm theo Nghị quyết 43-NQ/TW)

Kịch bản tăng trưởng đột phá này xảy ra khi thành phố Đà Nẵng có những bước đột phá mạnh mẽ trong phát triển kinh tế - xã hội, tạo tiền đề cho phát triển kinh tế trong dài hạn đến năm 2050.

Theo đó, tốc độ tăng trưởng kinh tế trung bình của Thành phố giai đoạn 2021-2025,2023-2025, 2026-2030 và 2021-2030 đạt các mức tương ứng là khoảng 8,94%, 11,49%, 13,59% và 11,27%; GRDP bình quân đầu người theo giá hiện hành đạt khoảng 5.343 USD vào năm 2025 (tương ứng với mức GRDP bình quân đầu người theo giá hiện hành khoảng 131 triệu đồng/người/năm) và khoảng 9.480 USD vào năm 2030 (tương ứng với mức GRDP bình quân đầu người theo giá hiện hành khoảng 249 triệu đồng/người/năm).[2]

+ Tốc độ tăng trưởng GTGT trung bình của khu vực Dịch vụ giai đoạn 2021-2025 khoảng 9,46%, giai đoạn 2023-2025 khoảng 10,88%, giai đoạn 2026-2030 khoảng 12,91%, giai đoạn 2021-2030 khoảng 11,19%; tỷ trọng đóng góp khu vực Dịch vụ trong GRDP giai đoạn 2021-2025 khoảng 65,10%, giai đoạn 2026-2030

[2] NQ43: Giai đoạn 2021-2030, tốc độ tăng bình quân trên 12%; dịch vụ 12,5-13,5%/năm; Công nghiệp: 11,5-12,5%/năm; nông nghiệp 4-5%/năm. Đến năm 2030, GRDP/người theo giá hiện hành đạt khoảng 8.700 USD; cơ cấu kinh tế: Dịch vụ: 62-65%; Công nghiệp và xây dựng: 28-30%; Nông nghiệp 1-2%; quy mô dân số đạt khoảng 1,5 triệu người; tỷ lệ lao động qua đào tạo đạt trên 70%.

khoảng 58,72%.

+ Tốc độ tăng trưởng GTGT trung bình của khu vực CN&XD giai đoạn 2021-2025 khoảng 8,37%, giai đoạn 2023-2025 khoảng 13,71%, giai đoạn 2026-2030 khoảng 15,73%, giai đoạn 2021-2030 khoảng 12,05%; tỷ trọng đóng góp khu vực CN&XD trong GRDP theo giá hiện hành năm 2025 khoảng 23,45%, năm 2030 khoảng 30,45%.

+ Tốc độ tăng trưởng GTGT trung bình của khu vực Nông, lâm nghiệp và thủy sản giai đoạn 2021-2025 khoảng 2,87%, giai đoạn 2023-2025 khoảng 4,45%, giai đoạn 2026-2030 khoảng 4,85%, giai đoạn 2021-2030 khoảng 3,86%; tỷ trọng đóng góp khu vực Nông, lâm nghiệp và thủy sản trong GRDP theo giá hiện hành năm 2025 khoảng 1,59%, năm 2030 khoảng 0,94%.

2.4. Dự báo dân số

2.4.1. Dự báo tổng dân số

Dự báo dân số đến 2030 khoảng 1,79 triệu người, trong đó dự báo dân số thường trú, tạm trú khoảng 1,56 triệu người, phần còn lại là quy đổi lao động thời vụ, khách vãng lai, lưu trú hay dân số tạm trú quy đổi khoảng 234 ngàn người. Cụ thể:

Bảng 2-2 Dự báo tốc độ tăng dân số Đà Nẵng giai đoạn 2021-2050

Năm	Quy mô dân số (Người)			Tốc độ tăng dân số thường trú (%)
	Tổng dân số	Dân số thường trú, tạm trú	Dân số tạm trú quy đổi	
2021	1.381.208	1.201.050	180.158	2,70
2022	1.421.262	1.235.880	185.382	2,90
2023	1.462.490	1.271.730	190.760	2,90
2024	1.504.902	1.308.610	196.292	2,90
2025	1.548.533	1.346.550	201.983	2,90
2026	1.594.222	1.386.280	207.942	2,95
2027	1.641.246	1.427.170	214.076	2,95
2028	1.689.661	1.469.270	220.391	2,95
2029	1.739.513	1.512.620	226.893	2,95
2030	1.790.826	1.557.240	233.586	2,95
2035	2.101.901	1.751.584	350.317	2,38
2040	2.337.784	1.948.153	389.631	2,15
2045	2.564.695	2.137.246	427.449	1,95
2050	2.824.697	2.353.914	470.783	1,95

Nguồn: Báo cáo Quy hoạch thành phố Đà Nẵng thời kỳ 2021-2030, tầm nhìn 2050

2.4.2. Dự báo quy mô dân số tạm trú quy đổi khách du lịch, khách vãng lai, lao động thời vụ

Dự kiến đến năm 2045, dân số Đà Nẵng khoảng 2,56 triệu người (bao gồm dân số thường trú, tạm trú, quy đổi khách vãng lai, lưu trú); trong đó dân số thường trú, tạm trú khoảng 2,14 triệu người và 20% dân số vãng lai.

Đến năm 2050, dự kiến dân số Đà Nẵng khoảng 2,82 triệu người (bao gồm dân số thường trú, tạm trú, quy đổi khách vãng lai, lưu trú); trong đó dân số thường trú, tạm trú khoảng 2,35 triệu người và khoảng 20% dân số vãng lai.

2.4.3. Dự báo cấu trúc tuổi dân số

Trong nhiều năm qua, mức sinh của Việt Nam nói chung và của TP. Đà có xu hướng ngày càng già hoá. Số liệu cho thấy, tỷ lệ phụ thuộc dân số của TP. Đà Nẵng có dạng hình chữ "U" trong thời kỳ 1999-2030, cho thấy, sự già hóa dân số ở TP. Đà Nẵng đang diễn ra nhanh chóng, tuổi thọ tăng, người già sống lâu hơn trong khi tỷ lệ phụ thuộc trẻ em giảm mạnh.

Bảng 2-3 Cơ cấu tuổi và các chỉ tiêu về tỷ lệ phụ thuộc dân số, Đà Nẵng 1999-2030

Đơn vị tính: %

	1999	2009	2020	2025	2030
Tỷ trọng dân số trong độ tuổi lao động (15-64 tuổi)	63,4	70,4	67,6	67,9	67,8
Tỷ trọng dân số già (65 tuổi trở lên)	5,5	6,0	7,8	9,3	10,9
Tỷ lệ phụ thuộc trẻ em (0-14)	49,1	33,6	36,3	33,6	31,4
Tỷ lệ phụ thuộc người già (65+)	8,8	8,5	11,5	13,7	16,1
Tỷ lệ phụ thuộc chung	57,8	42,1	47,8	47,2	47,6

Nguồn: Báo cáo Quy hoạch thành phố Đà Nẵng thời kỳ 2021-2030, tầm nhìn 2050

2.5. Quy hoạch phát triển không gian Thành phố

a) Phương án phân chia các khu đô thị:

- Dựa trên Mô hình khu đô thị nhỏ và các đặc điểm địa điểm khác, Đà Nẵng được tổ chức thành 12 phân khu với bản sắc riêng biệt.

- Ranh giới khu đô thị được xác định bởi các con đường chính (đường cao tốc và các đường huyết mạch) và các hành lang xanh.

- Mật độ dân số khoảng 1.000 người/km2 đến 15.000 người/km2, trung bình 6.100 người/km2. Mật độ dân số cao nhất tập trung dọc theo Vịnh Đà Nẵng và Phân khu Sườn đồi. Mật độ dân số thấp nhất là ở các phân khu chức năng chuyên biệt.

b) Phương án phân bố dân cư

Dựa trên Mô hình khu đô thị nhỏ và các đặc điểm địa điểm khác, Đà Nẵng được tổ chức thành 19 khu đô thị tại 12 phân khu với bản sắc riêng biệt.

c)Định hướng phát triển phân vùng đô thị

Tổ chức theo 03 vùng đô thị đặc trưng là: Vùng Ven mặt nước, Vùng Lõi xanh và Vùng Sườn đồi, các vùng này được tổ chức thành 10 phân khu với những đặc tính và chức năng như sau:

• Vùng ven mặt nước: Vùng ven mặt nước được xác định bởi các đặc điểm ven sông, ven biển của Đà Nẵng. Khu vực này được tổ chức thành 03 phân khu:

- Phân khu Ven sông Hàn và Bờ Đông: Bao gồm khu vực dọc hai bên bờ Sông Hàn, sông Cổ Cò và Bờ Đông; giới hạn bởi Vịnh Đà Nẵng và bán đảo Sơn Trà phía Bắc, đường Lê Độ - Nguyễn Hữu Thọ - Võ Chí Công - sông Cổ Cò (nhánh phía Tây Đồng Nò) phía Tây, và tỉnh Quảng Nam phía Nam và biển Đông ở phía Đông; gồm một phần quận Thanh Khê: Xuân Hà, Chính Gián, Thạc Gián, Tam Thuận, Tân Chính, Vĩnh Trung; một phần quận Hải Châu: Thanh Bình, Thuận Phước, Thạch Thang, Hải Châu 1, Hải Châu 2, Phước Ninh, Nam Dương, Bình Hiên, Bình Thuận, Hòa Thuận Đông, Hòa Cường Bắc, Hòa Cường Nam; một phần quận Cẩm Lệ: Khuê Trung, Hòa Xuân (Khu đô thị Hòa Xuân); toàn bộ quận Sơn Trà (trừ bán đảo Sơn Trà); một phần quận Ngũ Hành Sơn: Mỹ An, Khuê Mỹ, Hòa Hải, Hòa Quý (Đồng Nò). Tổng diện tích khoảng 6.644 ha.

- Phân khu ven Vịnh Đà Nẵng: là một phần các quận Thanh Khê: Xuân Hà, Chính Gián, Thanh Khê Đông, Thanh Khê Tây; quận Liên Chiểu: Hòa Minh, Hòa Khánh Nam, Hòa Khánh Bắc, Hòa Hiệp Nam. Định hướng là khu vực cải tạo và tái thiết đô thị, trở thành khu vực có phong cách sống hỗn hợp dành cho các cư dân thu nhập tầm trung, kết hợp với các hoạt động thương mại và giải trí đa dạng. Đặc trưng của khu vực này là phát triển du lịch, vui chơi giải trí biển ven Vịnh Đà Nẵng.

- Phân khu Cảng biển Liên Chiểu: Bao gồm một phần phường Hòa Hiệp Bắc, một phần xã Hòa Liên dọc theo sông Cu Đê. Phía Đông giáp Vịnh Đà Nẵng; Phía Nam giáp sông Cu Đê; Phía Bắc và phía Tây giáp Phân khu Sinh thái phía Tây.

Trọng tâm là phát triển Cảng Liên Chiểu, Cụm logistics và Khu đô thị cảng biển. Các tòa nhà trong khu vực này được bố trí thấp tầng và có diện tích sử dụng lớn.

• Vùng Lõi xanh: Nằm giữa thành phố, Vùng lõi xanh được đặc trưng hóa bởi những ngọn đồi, cây xanh. Khu vực này được tổ chức thành 04 phân khu:

- Phân khu Công nghệ cao: gồm một phần quận Liên Chiểu: Hòa Khánh Bắc, Hòa Hiệp Nam; một phần huyện Hòa Vang: Hòa Liên, Hòa Sơn, Hòa Ninh, giới hạn bởi đường ĐT602 phía Nam; sông Cu Đê phía Bắc; đường Nguyễn Lương Bằng phía Đông; đồi núi phía Tây Khu công nghệ cao. Tổng diện tích khoảng 5.585 ha. Trọng tâm là khu CNC, các khu công nghiệp hiện hữu, các khu công nghiệp mới (Khu phụ trợ công nghệ cao, Khu Công nghệ thông tin tập trung số 1, số 2) cùng với bến xe phía Bắc, các khu đô thị đã và đang hình thành tại Hòa Sơn, Hòa Liên, Hòa Hiệp Nam. Định hướng phát triển công nghiệp công nghệ cao, công nghiệp sạch, cùng với các không gian công cộng lớn, kết nối với Phân khu sinh thái ở phía Tây và sông Cu Đê ở phía Bắc.

- Phân khu Trung tâm lõi xanh: Được giới hạn bởi quốc lộ 14B phía Nam, đường tránh Nam Hải Vân phía Tây, đường ĐT 602, đường vành đai phía Tây 2 và đường Tôn Đức Thắng phía Bắc, đường Trường Chinh phía Đông; bao gồm một phần các quận Liên Chiểu: Hòa Khánh Bắc, Hòa Khánh Nam, Hòa Minh; quận Cẩm Lệ: Hòa An, Hòa Phát, Hòa Thọ Tây và huyện Hòa Vang: Hòa Sơn, Hòa Nhơn. Là khu vực đặc trưng bởi các dãy Phước Tường - An Ngãi nhiều cây xanh, tuyến đường cao tốc Bắc - Nam, tuyến đường sắt tốc độ cao trên trục Bắc - Nam và nhà ga đường sắt. Phát triển khu vực này bằng cách hoàn nguyên môi trường từ các khu khai thác khoáng sản để xây dựng công viên cây xanh và các khu chức năng đô thị; chuyển đổi bãi rác Khánh Sơn sau khi đóng cửa, nghĩa trang Hòa Sơn sau khi lấp đầy trở thành các công viên cây xanh sinh thái; tập trung nâng cấp, cải tạo các khu vực dân cư hiện trạng; xây dựng mới các khu dân cư tầm trung, đồng thời xây dựng những không gian công cộng mới với nhiều không gian xanh rộng lớn.

- Phân khu Đổi mới sáng tạo: giới hạn bởi Quốc lộ 14B phía Bắc; Cao tốc Đà Nẵng - Quãng Ngãi, Quốc Lộ 1 ở phía Tây; Đường Võ Chí Công và Đồng Nò phía Đông; tỉnh Quảng Nam phía Nam. Bao gồm một phần quận Ngũ Hành Sơn: Hòa Quý; quận Cẩm Lệ: Hòa Xuân, Hòa Thọ Đông, Hòa Thọ Tây, Khuê Trung; huyện Hòa Vang: Hòa Nhơn, Hòa Châu, Hòa Phước. Tổng diện tích 3.903 ha. Phát triển các dịch vụ giáo dục, đào tạo, y tế, thể dục - thể thao chất lượng cao. Trọng tâm của phân khu này là Khu đô thị đại học, Trung tâm đổi mới sáng tạo, Công viên phần

mềm cùng với các bệnh viện quốc tế, Khu Liên hợp thể thao Hòa Xuân và bến xe phía Nam. Khu vực sẽ đặc trưng bởi những tòa nhà quy mô trung bình phù hợp với cảnh quan thiên nhiên để thúc đẩy môi trường đổi mới sáng tạo.

- Phân khu Sân bay: tập trung quanh CHKQT Đà Nẵng, giới hạn bởi đường Điện Biên Phủ phía Bắc; Trường Chinh phía Tây; Nguyễn Hữu Thọ phía Đông; Cách Mạng Tháng Tám phía Nam. Gồm một phần các quận Hải Châu: Hòa Cường Bắc, Hòa Thuận Tây; quận Thanh Khê: Thạc Gián, Chính Gián, Hòa Khê, An Khê; quận Cẩm Lệ: Khuê Trung, Hòa Thọ Đông, Hòa Phát. Tổng diện tích khoảng 1.327 ha. Trọng tâm của phân khu này là Sân bay và cụm logistics hiện đại mới. Mục tiêu là tối đa hóa tiềm năng của Sân bay như một trung tâm logistic, đồng thời tận dụng vị trí trung tâm của Sân bay để phát triển thành một trung tâm công cộng tại Đà Nẵng.

• Vùng Sườn đồi: Vùng Sườn đồi đặc trưng bởi những không gian mở rộng lớn ven sườn các đồi núi phía Tây, gồm một phần huyện Hòa Vang; giới hạn phía Đông là tuyến đường tránh Nam Hải Vân và cao tốc Đà Nẵng - Quảng Ngãi, phía Tây và Bắc là các dãy núi cao, phía Nam là Quảng Nam. Khu vực này được tổ chức thành 03 phân khu:

• Phân khu đô thị sườn đồi: Giới hạn bởi phía Bắc là tuyến ĐT 602; phía Đông là đường tránh Nam Hải Vân; phía Nam tiếp giáp với đường quy hoạch mới; phía Tây tiếp giáp với tuyến vành đai phía Tây. Bao gồm: Hòa Ninh, Hòa Sơn, Hòa Nhơn, Hòa Phú. Đặc trưng phân khu này là khu đô thị mới, các tòa nhà cao tầng (lên đến 25 tầng), hệ số sử dụng đất cao, mật độ xây dựng thấp nhằm đảm bảo tầm nhìn hướng đến những ngọn núi phía Tây; cụm du lịch nghỉ dưỡng sinh thái vùng núi dọc theo QL14G và đường Bà Nà – Suối Mơ không gian xanh được phân bố dọc theo khu vực đồi núi phía Tây. Khu vực này tập trung vào phát triển bền vững, hài hòa với cảnh quan thiên nhiên, trải nghiệm cuộc sống đô thị trong các khu chung cư cao tầng gắn với những không gian xanh công cộng rộng lớn.

- Phân khu Nông nghiệp ứng dụng Công nghệ cao: Phía Tây Nam Thành phố, dọc theo tuyến Vành đai phía Tây, gồm: Hòa Phú, Hòa Phong, Hòa Khương, Hòa Nhơn. Dân số dự kiến khoảng 27.000 người. Trọng tâm của phân khu này là định hướng hình thành khu nông nghiệp ứng dụng công nghệ cao.

- Phân khu Dự trữ phát triển: Giới hạn bởi phía Bắc tiếp giáp đường quy hoạch mới, sông Cẩm Lệ; phía Nam tiếp giáp Quảng Nam; phía Đông tiếp giáp Quốc lộ 1; phía Tây tiếp giáp Phân khu Nông nghiệp ứng dụng công nghệ cao. Bao gồm: Hòa

Nhơn, Hòa Phong, Hòa Khương, Hòa Châu, Hòa Tiến, Hòa Phước. Phân khu này dự trữ phát triển giai đoạn sau năm 2030. Định hướng tiếp tục cải tạo chỉnh trang các điểm dân cư nông thôn, các khu vực sản xuất nông nghiệp hiện có.

• Vùng Sinh thái: Vùng sinh thái bao gồm: (1) Khu vực rừng, núi và đồi phía Tây (từ dãy núi Bạch Mã - Hải Vân qua các xã Hòa Bắc, Hòa Liên nối liền dãy núi Bà Nà qua các xã Hòa Ninh, Hòa Phú đến Hòa Khương); (2) Bán đảo Sơn Trà và huyện Hoàng Sa; (3) Các sông và hồ cùng với đường bờ biển dài trong vùng sinh thái. Các khu vực này là yếu tố quyết định chính cho ranh giới đô thị hóa của Đà Nẵng và cũng là tiềm năng phát triển du lịch, bảo tồn hệ sinh học đa dạng và thúc đẩy phát triển bền vững, tiến tới một thành phố đáng sống.

- Phân khu Sinh thái phía Tây: Phân khu Sinh thái phía Tây bao gồm toàn bộ vùng núi phía Bắc và phía Tây Thành phố từ dãy núi Bạch Mã Hải Vân, quận Liên Chiểu (Hòa Hiệp Bắc) qua các xã Hòa Bắc, Hòa Liên, Hòa Ninh, Hòa Phú đến Hòa Khương thuộc huyện Hòa Vang. Tổng diện tích khoảng 57.692 ha. Phát triển hạn chế dựa trên đa dạng sinh học, cảnh quan thiên nhiên và các hồ chứa nhằm đảm bảo phát triển bền vững, hình thành các khu du lịch cao cấp như Quần thể du lịch sinh thái Bà Nà – Suối Mơ, KDL Bà Nà Hill, KDL nghỉ dưỡng và tổng hợp Làng Vân, phát triển du lịch sinh thái dọc tuyến Quốc lộ 14G (Khu công viên suối khoáng nóng Núi Thần Tài, Khu du lịch Lái Thiêu, KDL Hòa Phú Thành, KDL Suối Hoa,…) KDL hồ Đồng Nghệ, Công viên Bách thảo…; điểm tham quan du lịch mạo hiểm, sinh thái, cộng đồng cho người dân và du khách gắn với hệ sinh thái núi, rừng dựa trên đa dạng sinh học, cảnh quan thiên nhiên và các hồ chứa nhằm đảm bảo phát triển bền vững.

- Phân khu Sinh thái phía Đông: gồm huyện Hoàng Sa với diện tích 30.500 ha và bán đảo Sơn Trà có diện tích khoảng 4.232 ha. Bán đảo Sơn Trà được định hướng là khu du lịch quốc gia, bao gồm các điểm đến tâm linh và các khu nghỉ dưỡng sinh thái nhằm khai thác các di tích văn hóa, lịch sử và đặc trưng biển - núi - rừng. Cần đảm bảo cân bằng giữa bảo tồn đa dạng sinh học và phát triển bền vững để bảo vệ cảnh quan thiên nhiên và môi trường sinh thái của bán đảo Sơn Trà. Huyện Hoàng Sa là đơn vị hành chính cấp huyện đặc biệt của Thành phố. Định hướng là khu vực phát triển kinh tế biển và quốc phòng an ninh quốc gia; nghiên cứu bảo tồn đa dạng sinh học và đầu tư hạ tầng và cơ sở vật chất kỹ thuật để phát triển Điểm du lịch Hoàng Sa, Nhà trưng bày Hoàng Sa.

d) Định hướng phát triển khu vực đô thị trung tâm:

• Nguyên tắc chung:

- Các khu đô thị chỉnh trang và phát triển hỗn hợp, khuyến khích kết hợp phát triển đơn vị ở với thương mại, dịch vụ, tập trung chủ yếu ở 06 quận nội thành: Hải Châu, Thanh Khê, Liên Chiểu, Sơn Trà, Ngũ Hành Sơn, Cẩm Lệ, một phần tại các điểm dân cư thuộc các xã Hòa Tiến, Hòa Châu.

- Các khu đô thị tập trung mật độ cao: Tập trung chủ yếu tại 02 quận Hải Châu, Thanh Khê; tái thiết đô thị, đầu tư nâng cấp, bổ sung hệ thống hạ tầng kỹ thuật đô thị và bổ sung các tiện ích đô thị, kết hợp với xây dựng theo hướng phát triển đô thị nén, tăng diện tích không gian công cộng, công viên vườn hoa.

- Các khu ở nhà vườn mật độ thấp: Phân bố tại vùng ven các khu đô thị sinh thái Hoà Xuân, Hòa Quý, khu đô thị sinh thái Golden Hills và các khu đô thị sinh thái dọc theo các con sông.

- Từng bước đưa các cơ sở công nghiệp và tiểu thủ công nghiệp, kho tàng xen lẫn trong khu dân cư gây ô nhiễm môi trường ra các khu, cụm công nghiệp tập trung, đồng thời chuyển đổi chức năng những khu đất này thành đất phục vụ phát triển đô thị.

• Định hướng phát triển khu đô thị trung tâm:

- Khu đô thị hiện hữu: Định hướng tái phát triển hình thành đô thị nén, giảm mật độ xây dựng đối với khu vực lõi đô thị trung tâm hiện hữu (quận Hải Châu, Thanh Khê), hình thành các công trình kiến trúc mang phong cách hiện đại, trên cơ sở đó phát triển không gian công cộng trong khu vực lõi đô thị tạo sức hấp dẫn về một trung tâm CBD hiện đại, chất lượng sống cao, thân thiện và đáng sống cho người dân và du khách, phát triển đô thị bền vững phù hợp với tầm nhìn của thành phố đến năm 2050. Đối với các khu vực đô thị hiện hữu có mật độ dân số thấp hơn khu vực lõi sẽ phát triển có mật độ dân số cao hơn, hình thành hệ thống giao thông tích hợp với hệ thống giao thông công cộng chung toàn thành phố.

- Khu vực phát triển mới: Dự kiến đến năm 2025, khu vực đô thị hoá được xác định tại 11 xã của huyện Hoà Vang hiện hữu, các xã sẽ phát triển thành các phường nội thị gồm: Hoà Liên, Hoà Ninh, Hoà Sơn, Hoà Nhơn, Hoà Tiến, Hoà Phong, Hoà Châu, Hoà Phước; các xã ngoại thị gồm: Hoà Phú và Hoà Bắc với tỷ lệ đô thị hoá đạt 85%.

- Định hướng không gian ngầm khu vực trung tâm: Xây dựng hệ thống không gian ngầm tại các công trình công cộng, dịch vụ, nhà cao tầng, các nút giao thông

chính, các khu vực nhà ga, tuyến vận tải công cộng, kết nối với bãi đỗ xe và hầm đi bộ ngầm để tạo thành một không gian ngầm hoàn chỉnh, nhằm hình thành các tổ hợp công trình ngầm đa năng, bao gồm: Trung tâm thương mại, nhà hàng, siêu thị, bãi đỗ xe, các công trình văn hóa, vui chơi, giải trí,... phục vụ nhu cầu của người dân và du khách, góp phần nâng cao hiệu quả sử dụng đất.

e)Phương án quy hoạch sử dụng đất đến năm 2030

- Đến năm 2030, tổng diện tích đất xây dựng đô thị dự kiến là 31.836 ha, chiếm 32,31% tổng diện tích đất liền, và 66.710 ha là đất khác, chiếm 67,69%. Trong số đất xây dựng này, 14.109 ha là đất dân dụng, 17.727 ha là đất ngoài dân dụng.

- Các khu vực phát triển mới trong quy hoạch năm 2030 bao gồm các dự án đã được phê duyệt, như khu du lịch Làng Vân, Khu phi thuế quan, cảng Liên Chiểu, mở rộng Khu công nghệ cao Đà Nẵng và nút logistic trung tâm, các khu công nghiệp mới và trung tâm logistic. Các cơ sở công nghiệp nhỏ lẻ và nghĩa địa rải rác trong khu dân cư sẽ được di dời và hợp nhất trong các khu vực được phê duyệt.

- Các dự án mới được quy hoạch định hướng, bao gồm cụm logistic gần cảng Liên Chiểu, cụm nông nghiệp ứng dụng công nghệ cao ở phía Tây Nam và một khu đô thị kiểu mẫu mới ở phía Tây. Khu đô thị mới sẽ bao gồm các tòa nhà cao tầng mới, từ đó hình thành các khu nhà ở cho người dân, cùng các khu tái định cư cho cư dân di dời do tái thiết đô thị.

2.6. Phương án quy hoạch sử dụng đất đến năm 2030

- Đến năm 2030, tổng diện tích đất xây dựng đô thị dự kiến là 31.836 ha, chiếm 32,31% tổng diện tích đất liền, và 66.710 ha là đất khác, chiếm 67,69%. Trong số đất xây dựng này, 14.109 ha là đất dân dụng, 17.727 ha là đất ngoài dân dụng.

- Đất dự trữ: Trong tổng diện tích 129.046 ha có khoảng 5.858 ha được xác định là đất dành cho phát triển trong tương lai sau năm 2030. Đến năm 2030, quỹ đất của những dự án hiện có và được phê duyệt tiếp tục được duy trì. Những khu đất dự trữ tập trung ở phía Nam và phía Tây của Đà Nẵng mục đích là tập trung phát triển trong khu vực đô thị hiện tại và hạn chế phát triển đô thị vào vùng đất nhạy cảm với môi trường và hành lang thoát lũ ở phía Nam và phía Tây của thành phố.

- Đến năm 2030, thành phố sẽ tập trung cải tạo, chỉnh trang các khu vực đô thị hiện tại để tối ưu hóa việc sử dụng đất. Đối với đất chưa phát triển hiện tại ở vùng trũng thấp phía Nam và phía Tây sẽ được dự trữ cho nhu cầu phát triển trong tương

lai sau năm 2030. Khu vực ngoại thành này sẽ tiếp tục duy trì khu vực nông thôn hiện trạng, các vùng nông nghiệp hiện hữu và các dự án đã được phê duyệt. Mục đích của định hướng quy hoạch này là tập trung phát triển trong khu vực đô thị hiện hữu, tránh phát triển đô thị dàn trải. Đồng thời, điều này đảm bảo rằng khu vực trũng thấp ở phía Nam được bảo vệ và hạn chế phát triển đến sau năm 2030 khi vấn đề lũ lụt từ Quảng Nam đã được giải quyết.

- Các khu vực phát triển mới trong quy hoạch năm 2030 bao gồm các dự án đã được phê duyệt, như khu du lịch Làng Vân, Khu phi thuế quan, cảng Liên Chiểu, mở rộng Khu công nghệ cao Đà Nẵng và nút logistic trung tâm, các khu công nghiệp mới và trung tâm logistic. Các cơ sở công nghiệp nhỏ lẻ và nghĩa địa rải rác trong khu dân cư sẽ được di dời và hợp nhất trong các khu vực được phê duyệt.

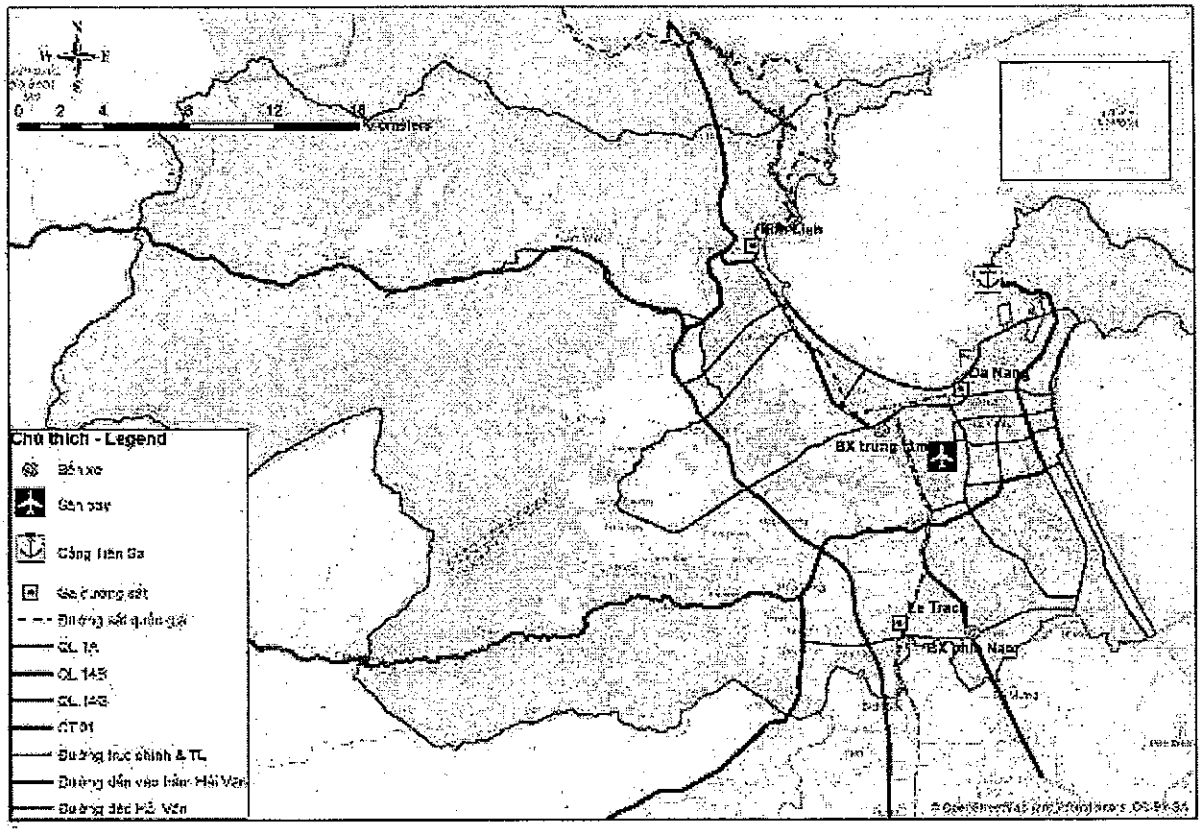
- Các dự án mới được quy hoạch định hướng, bao gồm cụm logistic gần cảng Liên Chiểu, cụm nông nghiệp ứng dụng công nghệ cao ở phía Tây Nam và một khu đô thị kiểu mẫu mới ở phía Tây. Khu đô thị mới sẽ bao gồm các tòa nhà cao tầng mới, từ đó hình thành các khu nhà ở cho người dân, cùng các khu tái định cư cho cư dân di dời do tái thiết đô thị.

CHƯƠNG 3. HIỆN TRẠNG HỆ THỐNG GTVT

3.1. Giao thông đường bộ

3.1.1. Đường bộ đối ngoại

Hệ thống giao thông đường bộ đối ngoại thành phố Đà Nẵng bao gồm các tuyến đường cao tốc, đường quốc lộ và 02 bến xe liên tỉnh.



Hình 3-1 Hiện trạng giao thông đối ngoại trên địa bàn thành phố Đà Nẵng

Nguồn: Tư vấn lập quy hoạch

3.1.1.1. Đường cao tốc

Tuyến đường bộ cao tốc Bắc Nam (CT.01) đoạn qua địa phận thành phố Đà Nẵng cơ bản đã hình thành hướng tuyến. Chiều dài của tuyến đoạn chạy qua địa phận Đà Nẵng khoảng gần 50km, và tuyến đóng vai trò như là tuyến trục Bắc Nam kết nối Đà Nẵng với các tỉnh ở khu vực miền Trung như Thừa Thiên Huế và Quảng Nam. Hiện trạng tuyến cao tốc Bắc-Nam qua Đà Nẵng như sau:

- Cao tốc Đà Nẵng – Quãng Ngãi bắt đầu nút giao Túy Loan (Đà Nẵng) cho tới nút giao với quốc lộ 1 tại tỉnh Quãng Ngãi. Tuyến cao tốc này đã xây dựng xong và đưa vào vận hành từ năm 2018. Chiều dài tuyến nằm trong địa phận Đà Nẵng khoảng 7,8 km.

- Cao tốc La Sơn – Túy Loan đang được khai thác với quy mô 2 làn xe. Trong đó, đoạn Hòa Liên - Túy Loan đang được triển khai dự án đầu tư mở rộng lên 4 làn xe.

Bảng 3-1 Tuyến cao tốc Bắc Nam qua thành phố Đà Nẵng

STT	Tuyến/Đoạn	Chiều dài (km)		Số làn xe	Hiện trạng
		Toàn tuyến	Trong địa phận Đà Nẵng		
1	La Sơn (Thừa Thiên Huế) - Hòa Liên (Đà Nẵng)	65	29,4	2	Đang khai thác
2	Hòa Liên – Túy Loan (Đà Nẵng)	12,05	12,05	2	Đang khai thác
3	Đà Nẵng – Quãng Ngãi	127	7,8	4	Đang khai thác
Tổng		**204,05**	**49,25**		

Nguồn: Tư vấn lập quy hoạch

3.1.1.2. Quốc lộ

Các quốc lộ chạy qua địa phận Đà Nẵng với tổng chiều dài 107,21 km, trong đó:

- Tuyến QL.1 tạo thành trục Bắc Nam kết nối Đà Nẵng với các tỉnh miền Trung như Thừa Thiên Huế và Quảng Nam. Tuyến QL.1 đi qua Đà Nẵng với chiều dài khoảng 36,2 km. Tuy nhiên, phần lớn tuyến quốc lộ huyết mạch đi qua khu vực đô thị với mật độ dân cư cao của TP Đà Nẵng.

- QL.14B đi qua địa phận Đà Nẵng với tổng chiều dài khoảng 32 km, trong đó đoạn từ cảng Tiên Sa tới nút giao Túy Loan với cao tốc Đà Nẵng – Quãng Ngãi chủ yếu đi qua khu vực đô thị với chiều dài khoảng 24km. Do đó, tuyến quốc lộ này không chỉ phục vụ giao thông đối ngoại mà còn một phần đáp ứng giao thông nội đô. Tuyến QL.14B có hai chức năng kết nối quan trọng. Thứ nhất, tuyến này là trục Đông Tây kết nối cảng Tiên Sa với QL.1 và cao tốc Đà Nẵng – Quảng Ngãi. Đây là bậc thang ở phía Bắc của Đà Nẵng để kết nối hai trục Bắc Nam (QL.1 và cao tốc Đà Nẵng – Quảng Ngãi). Thứ hai, tuyến quốc lộ này kết nối cảng Tiên Sa với các tỉnh ở

khu vực Tây Nguyên. Quốc lộ 14B được Bộ GTVT/Cục Đường bộ Việt Nam ủy quyền cho Sở GTVT Đà Nẵng quản lý.

- QL.14G đi qua địa phận Đà Nẵng với tổng chiều khoảng 25 km. Cùng với QL.14B, tuyến QL.14G tạo thành trục Đông – Tây kết nối trung tâm Đà Nẵng với hành lang chiến lược Bắc Nam là tuyến đường tránh Nam Hải Vân – Túy Loan.

- Tuyến đường đèo Hải Vân đoạn đi qua địa phận Đà Nẵng với chiều dài khoảng 11 km. Từ 2005, lượng xe lưu thông trên tuyến đèo này giảm dần đi do tuyến hầm Hải Vân đi vào sử dụng. Tuy nhiên, tuyến đường đèo vẫn đóng vai trò dự bị quan trọng trong trường hợp tuyến hầm Hải Vân xảy ra sự cố.

- Ngoài ra, hầm đường bộ đi qua đèo Hải Vân, đường tránh Nam hầm Hải Vân và đường từ hầm đến Tạ Quang Bửu cũng được phân loại vào hệ thống đường quốc lộ của Đà Nẵng. Theo phân cấp, toàn bộ hệ thống quốc lộ qua địa bàn thành phố đều do Tổng cục Đường bộ Việt Nam quản lý, trong đó có một số đoạn tuyến ủy thác Sở GTVT Đà Nẵng quản lý gồm Quốc lộ 1 đoạn Km916+300 - Km933+082 và Quốc lộ 14B đoạn Km0+00 - Km32+126.

Bảng 3-2 Các tuyến quốc lộ qua Thành phố Đà Nẵng

Tên Quốc lộ	Chiều dài (km)	Quy mô/Tình trạng
Quốc lộ 1	36,200	Cấp III/II
Quốc lộ 14B	32,126	Cấp II/III/IV
Quốc lộ 14G	25,000	Cấp IV/V
Hầm đường bộ Hải Vân	2,543	Cấp I
Đường tránh Nam Hải Vân - Tuý Loan	9,500	Cấp II/III
Đường Tạ Quang Bửu	1,840	Cấp III
Tổng cộng	**107,209**	

Nguồn: Sở GTVT Đà Nẵng

3.1.1.3. Bến xe liên tỉnh

Hiện tại, có hai bến xe liên tỉnh là bến xe trung tâm và bến xe phía Nam, trong đó:

+ Bến xe trung tâm Đà Nẵng nằm trên quốc lộ 1, vị trí bến xe ranh giới hai quận Liên Chiểu và Cẩm Lệ. Bến xe trung tâm rộng 62.574 m2 do Công ty Cổ phần quản lý bến xe Đà Nẵng xây dựng theo Quy chuẩn kỹ thuật quốc gia về bến xe

khách QCVN 45:2012/BGTVT (ban hành kèm theo thông tư 49/2012/TT-BGTVT), bến xe khách loại 1, là công trình thuộc kết cấu hạ tầng giao thông đường bộ thực hiện chức năng phục vụ xe ô tô đón, trả hành khách và các dịch vụ hỗ trợ vận tải hành khách công cộng.

Bảng 3-3 Công suất bến xe theo quy hoạch

TT	TRÌNH TỰ TÍNH TOÁN	KÝ HIỆU	ĐƠN VỊ	CÔNG SUẤT
1	Công suất tối đa của công vào bến xe	Bcv	xe/giờ	180
2	Công suất tối đa khu vực trả khách	Btk	xe/giờ	188
3	Công suất tối đa khu vực chờ tài	Bct	xe/giờ	450
4	Công suất tối đa khu vực đón khách	Bđk	xe/giờ	704
5	Công suất tối đa của cổng ra bến xe	Bcr	xe/giờ	180
6	Hệ số ảnh hưởng	φ		1
7	Thời gian hoạt động của bến xe trong ngày	T	giờ	19
8	**Công suất tính toán của bến xe trong một giờ hoạt động**	Btính toán	xe/giờ	**180**
9	**Công suất khai thác của bến xe trong một giờ**	Bkhai thác/giờ	xe/giờ	**180**
10	**Công xuất bến xe trong ngày**	Bngày	xe/ngày	**3.420**

Nguồn: Sở GTVT Đà Nẵng

Bến xe đi vào hoạt động năm 2007, bến có nhiệm vụ cung cấp dịch vụ vận tải trong thành phố và liên tỉnh. Bến còn là điểm trung chuyển của 02 tuyến xe buýt nội thành.

Hiện trạng Bến xe trung tâm Đà Nẵng được quy hoạch tổng 218 tuyến (trong đó: đi phía bắc: 96 tuyến, đi phía Nam 76 tuyến, đi phía Tây Nguyên là 46 tuyến). Hiện tại có 295 doanh nghiệp đăng ký 110 tuyến, hàng ngày khoảng 605 phương tiện đến và đi các tỉnh phía Bắc, phía Nam và Tây Nguyên phục vụ vận chuyển khoảng 18.150 chuyến xe xuất bến/tháng.

+ Bến xe phía Nam Đà Nẵng nằm trên quốc lộ 1, vị trí: Km 939+390, Thôn Quá Giáng II, xã Hoà Phước, huyện Hoà Vang, thành phố Đà Nẵng. Bến xe rộng

15.900 m2 do Công ty Cổ phần bến xe liên tỉnh phía Nam thành phố Đà Nẵng xây dựng theo Quy chuẩn kỹ thuật quốc gia về bến xe khách QCVN 45:2012/BGTVT (ban hành kèm theo thông tư 49/2012/TT-BGTVT), bến xe khách loại 1, là công trình thuộc kết cấu hạ tầng giao thông đường bộ thực hiện chức năng phục vụ xe ô tô đón, trả hành khách và các dịch vụ hỗ trợ vận tải hành khách công cộng.

Hiện trạng Bến xe liên tỉnh phía Nam Đà Nẵng được quy hoạch tổng 125 tuyến (trong đó: đi phía bắc: 61 tuyến, đi phía Nam 40 tuyến, đi phía Tây Nguyên là 24 tuyến). Hiện tại có 09 doanh nghiệp đăng ký 9 tuyến, hàng ngày có 27 phương tiện đến và đi các tỉnh: Nghệ An, Quảng Nam, Bình Định và thành phố Hồ Chí Minh phục vụ vận chuyển 810 chuyến xe xuất bến/tháng.

3.1.1.4. Đánh giá sơ bộ

a) Cấu trúc mạng lưới đường bộ đối ngoại

Về cơ bản, mạng lưới giao thông đối ngoại của thành phố Đà Nẵng đã hình thành một mạng lưới hình thang với các trục đối ngoại Bắc-Nam và Đông Tây:

- Về trục Bắc-Nam: cặp đường CT.01 (cao tốc Bắc Nam) và QL.1 sẽ đóng vai trò là hai trục dọc của mạng lưới hình thang. Tuy nhiên, Đà Nẵng sẽ tiếp tục phát triển về khu vực phía Tây thành phố, do đó việc bổ sung thêm một trục dọc ở phía Tây thành phố là cần thiết.

- Về trục Đông Tây: QL.14B và QL.14G tạo thành trục ngang Đông – Tây kết nối hai trục dọc cao tốc Bắc Nam và QL.1 ở khu vực phía Bắc TP Đà Nẵng. Ở khu vực phía Nam TP. Đà Nẵng thì có tuyến đường dẫn hầm Hải Vân đóng vai trò bậc thang kết nối cao tốc Bắc Nam và QL.1.

Tuy nhiên hiện trạng mạng lưới đường đối ngoại còn hạn chế sau:

- Cao tốc La Sơn – Túy Loan có 2 làn xe, không có dải phân cách giữa chưa đạt chuẩn đường cao tốc theo TCVN 5729:2012.

- Hiện trạng QL 14G, QL 14B đoạn từ nút giao Túy Loan đến Quảng Nam và đường tránh hầm Hải Vân đoạn từ cao tốc đến Tạ Quang Bửu có quy mô nhỏ (2 làn xe), chưa đủ để nâng tầm vị trí trung tâm vùng và khu vực của Đà Nẵng.

- Đường QL1 đi qua trung tâm thành phố sẽ dẫn đến nhiều vấn đề về TCGT, trong tương lai cần chuyển chức năng tuyến QL1 ra ngoài trung tâm.

b) Kết nối với mạng lưới đường tỉnh và đường trục chính đô thị

Theo cấu trúc mạng lưới giao thông đối ngoại hình thang, đường tỉnh và trục chính đô thị của thành phố Đà Nẵng sẽ như là các bậc thang kết nối ngang, trong đó:

- Với hai hành lang Bắc Nam: Do QL.1 đi qua khu vực trung tâm của TP Đà Nẵng nên tuyến quốc lộ này hiện có kết nối với hầu hết các tuyến trục chính đô thị. Trong khi đó, tuyến cao tốc hiện chỉ kết nối tại một số điểm nhất định do tiêu chuẩn của cao tốc đòi hỏi kiểm soát chặt chẽ dòng giao thông ra vào. Hầu hết các nút giao có kết nối với hệ thống đường tỉnh và đường trục chính đô thị hiện nằm trên đoạn Hòa Liên – Túy Loan. Trong tương lai, khi đoạn Hòa Liên – Túy Loan được đồng bộ và nâng cấp lên chuẩn cao tốc thì các nút giao này phải chuyển sang hình thức nút giao khác mức.

- Với hành lang Đông Tây: Kết nối QL14B và QL.14G với hệ thống đường tỉnh và đường trục chính đô thị thông qua hai nút giao quan trọng là nút giao Túy Loan (cùng mức) và nút giao Hòa Cầm.

Bảng 3-4 Các nút giao kết nối cao tốc Bắc Nam

STT	Vị trí nút giao	Loại nút giao
1	Nút giao Túy Loan (CT.01 và QL.14B)	Cùng mức
2	Nút giao giữa CT.01 và đường Bà Nà – Suối Mơ	Cùng mức
3	Nút giao giữa CT.01 và ĐT. 602	Khác mức, không liên thông
4	Nút giao giữa CT.01 và đường Nguyễn Tất Thành kéo dài	Cùng mức
5	Nút giao tại Hòa Liên (CT.01 và đường dẫn hầm Hải Vân)	Khác mức, có liên thông

Nguồn: Tư vấn lập quy hoạch

c) Kết nối với các đầu mối giao thông quan trọng

Hiện trạng kết nối giữa đường giao thông đối ngoại với đầu mối giao thông hành khách và hàng hóa tại TP Đà Nẵng như sau:

- Kết nối cảng biển: QL14B đóng vai trò chính trong việc kết nối vào cảng Tiên Sa với QL.1 và đường cao tốc Bắc Nam. Đối với cảng Liên Chiểu, QL.1 và tuyến đường tránh Nam Hải Vân – Túy Loan là các tuyến đường hiện có để kết nối khu vực cảng Liên Chiểu với đường cao tốc Bắc Nam (cho khu vực các tỉnh Nam Trung Bộ) và QL.14B (với các tỉnh Tây Nguyên). Hiện nay, QL.1 chạy hướng Bắc

Nam và đi qua nhiều khu vực đô thị đông dân cư nên sẽ không phù hợp để tổ chức luồng xe tải. Do đó, luồng xe tải sẽ cần sử dụng tuyến đường tránh Nam Hải Vân – Túy Loan. Trong tương lai khi khu vực đô thị Đà Nẵng sẽ dần phát triển theo hướng Tây, luồng xe tải đi từ phía Nam lên cảng Liên Chiểu theo tuyến đường Nam Hải Vân – Túy Loan có thể gây mất an toàn giao thông. Do đó cần thiết phát triển thêm một đường vành đai phía Tây để tạo thêm đường kết nối với cảng Liên Chiểu.

- Kết nối CHKQT Đà Nẵng: từ đường cao tốc hoặc QL.1 có thể tiếp cận tới sân bay thông qua hai trục chính đô thị gồm có: i) Trục Bà Nà – Suối Mơ, đường Hoàng Văn Thái, Điện Biên Phủ và Nguyễn Tri Phương, ii) Trục QL.14B và đường Nguyễn Hữu Thọ.

- Kết nối ga đường sắt: hiện tại ga Đà Nẵng nằm sâu trong khu vực nội thành nên tiếp cận từ hệ thống đường đối ngoại phải thông qua hệ thống đường trục chính đô thị theo các hướng: i) từ phía Bắc theo QL.1 và đường Điện Biên Phủ - Lê Duẩn, ii) từ phía Tây theo trục Bà Nà – Suối Mở, đường Hoàng Văn Thái và Điện Biên Phủ, iii) từ phía Nam theo trục QL.14B và đường Nguyễn Hữu Thọ.

- Kết nối bến xe khách: Do cả hai bến xe trung tâm và bến xe phía Nam nằm gần QL.1 nên việc tiếp cận từ quốc lộ này là thuận tiện, tuy nhiên chưa tận dụng được ưu thế của tuyến cao tốc Bắc Nam hay tiếp cận từ các tỉnh Tây Nguyên theo hướng QL.14B.

- Kết nối đi các tỉnh Quảng Nam : Ngoài các tuyến QL1 và QL14B, tuyến cao tốc Đà Nẵng - Quảng Ngãi, còn có các tuyến đường bộ khác như ĐT605, Đường Trần Đại Nghĩa, đường ven biển Trường Sa.

- Kết nối đi Thừa Thiên – Huế : Có các tuyến Cao tốc La Sơn – Tuý Loan, QL1, đường tránh Nam Hầm Hải Vân.

3.1.2. Đường bộ đô thị

3.1.2.1. Phân cấp mạng lưới đường

- Cao tốc: khoảng 49,25km đường cao tốc, gồm đoạn cao tốc La Sơn – Hòa Liên và cao tốc Đà Nẵng - Quảng Ngãi (toàn tuyến thuộc địa bàn huyện Hòa Vang).

- Quốc lộ: khoảng 107,21km, gồm các tuyến: Quốc lộ 1, Quốc lộ 14B, Quốc lộ 14G, tuyến hầm Hải Vân - Túy Loan và đường Tạ Quang Bửu.

- Đường tỉnh: khoảng 55,5km, gồm các tuyến: ĐT.601, ĐT.602 và ĐT.605 (toàn bộ thuộc địa bàn huyện Hòa Vang).

- Đường huyện: khoảng 27,89km, gồm các tuyến: ĐH.2, ĐH.4, ĐH.5, ĐH.8 (thuộc địa bàn huyện Hòa Vang).

- Đường đô thị: khoảng 1.109,36 km, trong đó: 157,90 km thuộc địa bàn quận Hải Châu; 71,24 km thuộc địa bàn quận Thanh Khê; 197,76 km thuộc địa bàn quận Liên Chiểu; 260,22 km thuộc địa bàn quận Cẩm Lệ; 183,98 km thuộc địa bàn quận Ngũ Hành Sơn; 192,76 km thuộc địa bàn quận Sơn Trà và 45,51 km thuộc địa bàn huyện Hòa Vang.

- Đường chuyên dùng: khoảng 44,00km trong các khu công nghiệp.

- Ngoài ra, trên địa bàn thành phố còn có khoảng 2.446,72 km đường kiệt hẻm và đường giao thông nông thôn khác.

➢ ***Đường vành đai***

Có chiều dài khoảng 44.7 km, bắt đầu từ cảng Tiên Sa theo quốc lộ 14B đến Túy Loan, sau đó theo đường tránh thành phố Đà Nẵng đi về phía Bắc nối ra cảng Liên Chiểu. Bên cạnh việc phục vụ các luồng giao thông khác, tuyến có tác dụng phân luồng xe tải từ cảng tránh đi vào trung tâm thành phố

➢ ***Tuyến đường ven biển***

- Đường Liên Chiểu – Thuận Phước

- Đường Hoàng Sa - Võ Nguyên Giáp – Trường Sa

➢ ***Các trục dọc chính***

Là các trục dọc nối từ Bắc xuống Nam. Các trục dọc tính từ Đông sang Tây gồm:

- Trục dọc thứ nhất (D1): từ đường Nguyễn Phan Vinh đến giáp Quảng Nam (Hoàng Sa – Võ Nguyên Giáp – Trường Sa) dài 8 km, đường chính đô thị với quy mô 4 làn xe.

- Trục dọc thứ 2 (D2): Từ Tiên Sa đi Hội An, đoạn trong địa phận Đà Nẵng dài 20,5km, từ cảng Tiên Sa - Yết Kiêu - Ngô Quyền - Ngũ Hành Sơn - Lê Văn Hiến - Trần Đại Nghĩa đến Hội An, đường trục chính đô thị với quy mô 6-10 làn xe. Lưu lượng giao thông tương đối lớn.

- Trục dọc thứ 3 (D3): Đây là trục ven bờ Đông sông Hàn nối từ phía Tây Bắc của bán đảo Sơn Trà (cầu Thuận Phước) - Trần Hưng Đạo đến cầu Tuyên Sơn –

Minh Mạng, chiều dài khoảng 10,2km, quy mô 4 làn xe. Lưu lượng giao thông từ thấp đến trung bình. Tuyến đang được triển khai thi công nối dài đến Non Nước.

- Trục dọc thứ 4 (D4): đây là trục bờ Tây sông Hàn, gồm: đường 3-2 - Bạch Đằng – đường 2-9, chiều dài khoảng 6,5km, quy mô 4-6 làn xe. Chất lượng đường tốt, lưu lượng giao thông đoạn từ đường 2/9 đến Bạch Đằng tương đối nhộn nhịp, đến đường 3/2 lưu lượng xe giảm dần.

- Trục dọc thứ 5 (D5): từ Tôn Thất Đạm – Lê Độ - Nguyễn Tri Phương – Nguyễn Hữu Thọ - Võ Chí Công – Hoàng Minh Thắng – Võ Quý Huân. Chiều dài khoảng 15km, quy mô 6 làn xe (trừ đường Tôn Thất Đạm, Lê Độ 2 làn xe). Lưu lượng xe đoạn qua trung tâm thành phố rất cao, đoạn qua khu Hòa Xuân đến Trường Sa lưu lượng giảm dần.

- Trục dọc thứ 6 (D6 - QL1 qua địa phần Đà Nẵng) dài 22 km từ ngã ba Huế – Trường Chinh – ngã tư Hoà Cầm – Hoà Phước: quy mô là đường cấp III, 6 làn xe, lưu lượng xe đoạn đi qua thành phố (đường Trường Chinh) tương đối cao.

- Trục dọc thứ 7 phía tây thành phố (D7): trong quy hoạch đặt tên là đường Vành đai phía Tây 2, tuyến nối từ đường tránh nam hầm Hải Vân đến QL14B. Hiện nay tuyến đã được đầu tư đưa vào khai thác đoạn từ đường tránh nam hầm Hải Vân đến KCN Hòa Khánh. Lưu lượng giao thông chia sẻ với trục dọc thứ 6, lưu lượng dự báo năm 2030 tương đối cao.

Ngoài ra còn một số trục dọc bị cắt và kết thúc bởi các đường ngang (cụt) như đường Tôn Đản, đường Huỳnh Ngọc Huệ, Ông Ích Khiêm – Hoàng Diệu, Nguyễn Thị Minh Khai.

➢ ***Các trục ngang***

Do đặc điểm thành phố hẹp về chiều ngang lại bị chia cắt bởi sông Hàn nên các trục ngang thường là ngắn. Các trục ngang hoàn chỉnh là các trục kéo dài từ tây sang đông có các cầu nối hai bên bờ sông Hàn. Các trục này tính từ bắc đến nam bao gồm:

- Trục N1: Nguyễn Lương Bằng - Tôn Đức Thắng - Điện Biên Phủ - Lê Duẩn - Cầu sông Hàn - Phạm Văn Đồng (dài khoảng 8 km, chiều rộng - ngoại trừ Lê Duẩn, tiêu chuẩn đô thị cấp I từ 4-8 làn xe). Đây là trục ngang tốt nhất và có lưu lượng giao thông lớn nhất trong toàn thành phố.

- Trục N2: Duy Tân - cầu Trần Thị Lý - Nguyễn Văn Thoại (dài 4,6km, 4-6 làn xe): Trục ngang này ngắn vì giới hạn bởi sân bay. Lưu lượng giao thông ít hơn trục N1.

- Trục N3: Từ đường Xô Viết Nghệ Tĩnh - cầu Tiên Sơn - Hồ Xuân Hương ra bãi biển Bắc Mỹ An (dài khoảng 5 km, 6 làn xe). Lưu lượng giao thông ít hơn trục N1 và N2.

- Trục N4: từ nút giao Túy Loan – QL.14B – nút giao Hòa Cầm – Cách Mạng Tháng 8 – cầu Tiên Sơn – Hồ Xuân Hương ra biển. Chiều dài khoảng 12,5km, quy mô 6 làn xe. Lưu lượng giao thông lớn.

- Trục N5: từ QL14B – Hòa Phước Hòa Khương – Nam Kỳ Khởi Nghĩa – biển. Chiều dài khoảng 15km, quy mô 4-6 làn xe. Lưu lượng tương đối thấp.

- Ngoài các trục ngang hoàn chỉnh nêu trên, khu vực đô thị cũ (quận Hải Châu, Thanh Khê) còn nhiều trục ngang và trục dọc không hoàn chỉnh vì bị giới hạn bởi sân bay, sông Hàn (do chưa có cầu) hoặc là đường cụt như: Trần Cao Vân – Quang Trung - Mẹ Nhu (đường cụt), Thái Thị Bôi – Hải Phòng (không có đường kết nối giữa 2 đoạn), Nguyễn Tri Phương - Lê Thanh Nghị, Hàm Nghi – Lê Đình Lý – Huỳnh Tấn Phát – Nguyễn Hữu Dật (không kết nối đoạn giữa),…

3.1.2.2. Đánh giá chỉ tiêu mật độ đường giao thông

➢ ***Chỉ tiêu và phương pháp đánh giá***

Mật độ đường bộ δ (Km/Km^2)

$$\delta = \frac{\sum L}{F}$$

∑L-tổng chiều dài các đường tính theo cấp đường (Km^2)

F-diện tích đất xây dựng đô thị (Km^2)

Theo Quy chuẩn quốc gia về quy hoạch xây dựng QCVN 01:2021/BXD Bảng 2.17 Quy định về các loại đường trong đô thị thì chỉ tiêu mật độ mạng lưới đường tính đến đường chính đô thị là từ 1,0÷1,5; tính đến đường liên khu vực là từ 2,0÷3,3, tính đến đường chính khu vực là 4,0÷6,5, tính đến đường khu vực là 6,5÷8,0 km/km^2.

Mật độ diện tích đất giao thông γ (%)

$$\gamma = \frac{\sum LxB}{\sum F}$$

∑LxB- Tổng diện tích đất dùng cho giao thông (Km^2)

∑F-Tổng diện tích đất xây dựng đô thị (Km^2)

Theo QCVN 01:2021/BXD, mật độ diện tích giao thông γ tính đến đường phân khu vực phải đạt 18%, đạt 6% tính đến đường liên khu vực, đạt 13% tính đến đường khu vực. Theo Nghị định số 11/2010/NĐ-CP ngày 24/02/2010 và Nghị định số 13/VBHN-BGTVT ngày 18/12/2018 quy định về quản lý và bảo vệ kết cấu hạ tầng giao thông đường bộ, đối với đô thị xây dựng mới, tỷ lệ quỹ đất giao thông đô thị so với đất xây dựng đô thị phải bảo đảm theo loại đô thị như sau:

- Đô thị loại đặc biệt: 24% đến 26%;
- Đô thị loại I: 23% đến 25%;
- Đô thị loại II: 21% đến 23%;
- Đô thị loại III: 18% đến 20%;
- Đô thị loại IV, loại V: 16% đến 18%.

Quỹ đất dành cho giao thông đô thị là diện tích đất dành cho xây dựng kết cấu hạ tầng giao thông đô thị, không bao gồm diện tích sông, ngòi, ao, hồ và các công trình giao thông xây dựng ngầm.

Bảng 3-5 Các chỉ tiêu đánh giá mật độ đường theo QCVN 01:2021/BXD

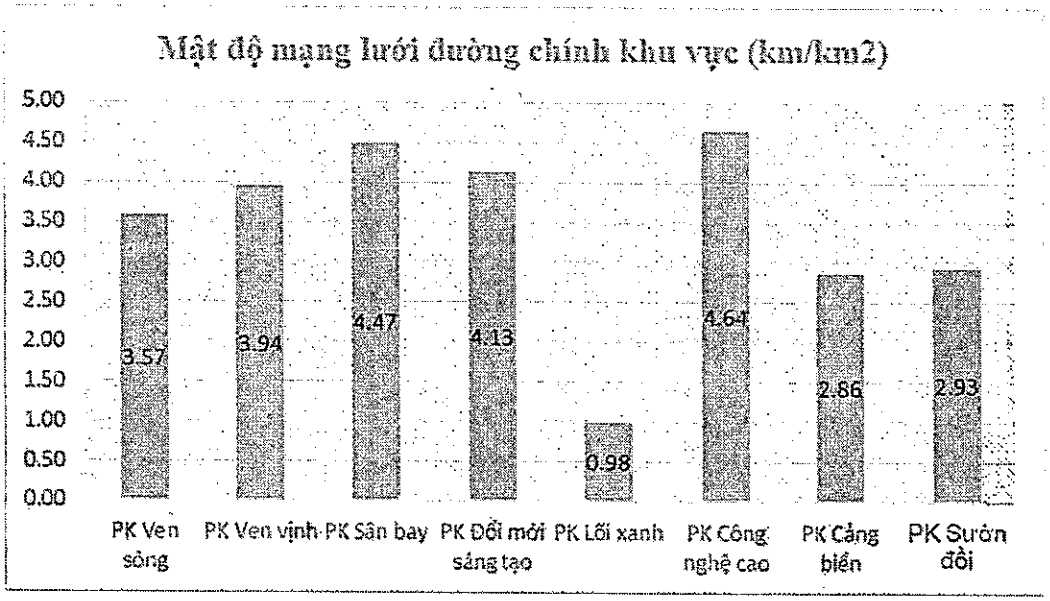
Cấp đường	Loại đường	Mật độ đường (km/km2)
Cấp đô thị	Đường cao tốc đô thị	0,4-0,25
	Đường trục chính đô thị	0,83-0,5
	Đường chính đô thị	1,5-1,0
	Đường liên khu vực	3,3-2,0
Cấp khu vực	Đường chính khu vực	6,5-4,0
	Đường khu vực	8,0-6,5

➢ ***Kết quả đánh giá và so sánh***

a) Mật độ đường giao thông (km/km2) :

Mật độ đường giao thông tính đến đường chính khu vực tính trên diện tích đất xây dựng đô thị hiện trạng thành phố (18396 ha) là 3,44%, thấp hơn so với quy định tại QCVN 01-2021/BXD là 4%. Mức độ bao phủ và đáp ứng của cơ sở hạ tầng giao thông

thành phố không đồng đều giữa các phân khu.



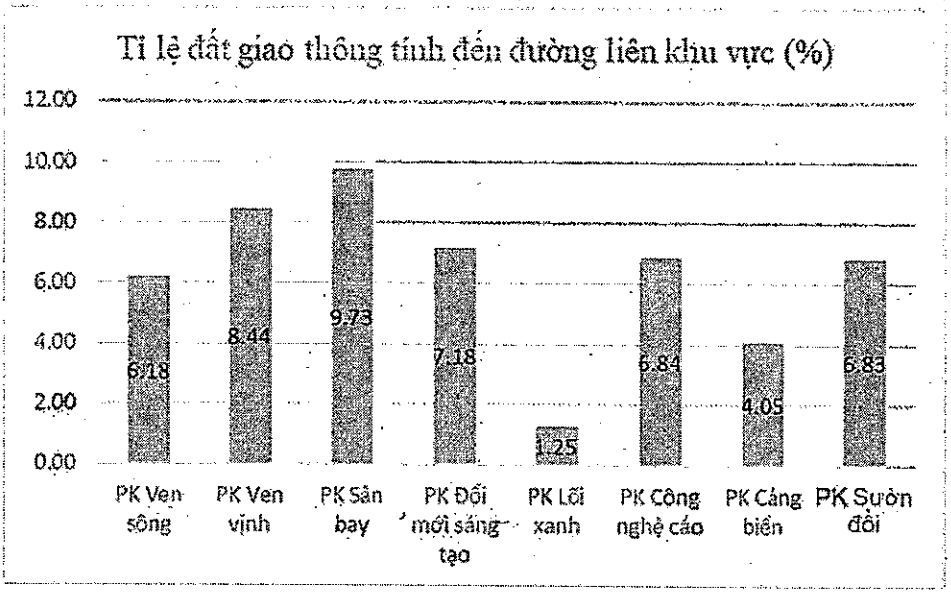
Hình 3-2 Chỉ tiêu mật độ mạng lưới đường chính khu vực (km/km2)

Nguồn: Tư vấn lập quy hoạch

Tính trên diện tích đất xây dựng đô thị hiện trạng phân khu Sân bay, phân khu Đổi mới sáng tạo và phân khu Công nghệ cao có mật độ đường chính khu vực đảm bảo quy định, các phân khu ven sông, ven vịnh gần đạt mức quy định; các phân khu còn lại mật độ giao thông còn thấp, chưa đảm bảo.

b) Tỷ lệ đất giao thông trong xây dựng đô thị:

Tổng diện tích đất giao thông tính đến đường liên khu vực là 1075 ha, đạt tỷ lệ 5,84% trong đất xây dựng đô thị hiện trạng, thấp hơn so với quy định tại Quy chuẩn Việt Nam QCVN 01-2021/BXD là 6%, theo QHC 359 là 9%. Diện tích đất giao thông tính đến đường liên khu vực không đồng đều giữa các phân khu.



Hình 3-3 Chỉ tiêu tỉ lệ đất giao thông tính đến đường liên khu vực (%)

Nguồn: Tư vấn lập quy hoạch

c) Đánh giá mức độ đáp ứng về cơ sở hạ tầng giao thông theo các quy định hiện hành

Mật độ mạng lưới đường chính khu vực và tỉ lệ đất giao thông đến đường liên khu vực chưa đảm bảo so với quy định tại QCVN 01-2021/BXD và mục tiêu của QHC 359; không đồng đều giữa các phân khu.

Theo QHC 359, định hướng quy hoạch sử dụng đất đến năm 2030 tăng lên khoảng 1,7 lần so với diện tích đất hiện trạng. Khi đó cần phải phát triển mạng lưới đường để đảm bảo quy định và đạt mục tiêu của QHC 359. Đặc biệt là phát triển khu vực phía tây thành phố (các phân khu Lõi xanh, sườn đồi, cảng biển) mạng lưới giao thông còn thấp.

Hệ thống mạng lưới đường theo hướng Đông Tây của Thành phố còn ít, do sân bay nằm ở trung tâm Thành phố, lưu lượng giao thông tập trung vào 2 trục đường Điện Biên Phủ phía Bắc sân bay và đường Cách Mạng Tháng 8 về phía Nam, nhiều nguy cơ gây ùn tắt giao thông trên các tuyến này.

3.1.2.3. Rà soát tình hình triển khai quy hoạch giao thông

Các quy hoạch trước đây đã đề cập đến hệ thống giao thông đường bộ trong thành phố Đà nẵng bao gồm:

- Quy hoạch Giao thông Vận tải thành phố Đà nẵng đến 2020, tầm nhìn đến 2030 theo Quyết định số 5030/QĐ-UBND ngày 28/7/2014.

- Quy hoạch Chung xây dựng thành phố Đà nẵng đến 2030, tầm nhìn 2045 theo Quyết định số 359/QĐ-TTg, ngày 15/3/2021.

Trong đó, Quy hoạch GTVT theo Quyết định số 5030 xác định mục tiêu đến 2030 phát triển mạng lưới kết cấu hạ tầng giao thông đồng bộ với các quy hoạch khác, đặc biệt là quy hoạch xây dựng đô thị để đảm bảo tỷ lệ đất giao thông khu vực đô thị chiếm 20-26% đất xây dựng đô thị. Mật độ mạng đường trong đô thị cần đạt đến 3-5km/km2 đến năm 2020, 5-6km/km2 đến năm 2030. Quy hoạch này xác định 3 tuyến đường vành đai (tổng chiều dài 49,2km); 3 tuyến đường tỉnh cần nâng cấp mở rộng; nâng cấp 2 tuyến đường huyện tổng chiều dài là 16,36km thành đường đô thị. Quy hoạch năm 2014 cũng định hướng xây dựng 09 nút giao liên thông và 38 nút giao trực thông kết hợp điều khiển bằng đèn tín hiệu.

Có thể thấy, quy hoạch GTVT theo Quyết định số 5030/QĐ-UBND năm 2014 đã xác định mục tiêu tạo thuận lợi cho việc di chuyển và giảm tắc nghẽn thông qua việc phân loại đường và thiết lập hành lang chuyên dụng. Hệ thống đường vành đai có thể góp phần làm giảm tắc nghẽn trong Thành phố bằng cách cung cấp một tuyến đường thay thế và cải thiện tình trạng giao thông của Đà Nẵng. Tuy nhiên, vẫn không có hệ thống phân cấp đường rõ ràng trong Thành phố, dẫn đến không đủ năng lực giao thông trong các giao lộ đường thường xuyên, khiến giao thông chậm và tắc nghẽn.

Tính đến nay, mật độ đường khu vực đô thị hiện trạng (Phân khu ven sông, ven vịnh, đổi mới sáng tạo, sân bay) trung bình đạt khoảng 4km/km2. Như vậy, có thể xác định đã cơ bản đạt mục tiêu của Quy hoạch năm 2014. Tuy nhiên, mật độ này không đồng đều giữa các khu vực (xem bảng trên).

Theo Quy hoạch Chung xây dựng thành phố Đà nẵng đến 2030, tầm nhìn 2045 theo Quyết định số 359/QĐ-TTg, ngày 15/3/2021 có đề cập đến giao thông đường bộ đô thị và nông thôn. Quy hoạch này chủ yếu xác định định hướng các tuyến/trục đường có chức năng kết nối của mạng lưới đường giao thông thành phố.

Quy hoạch xác định các dự án ưu tiên đầu tư GTVT trong hạng mục đường tính đến năm 2025 như trong bảng dưới đây.

Bảng 3-6 Danh mục dự án ưu tiên đầu tư theo Quy hoạch 359/QĐ-TTg ngày 15/3/2021

STT	Tên công trình / dự án	Nguồn vốn	Khái toán (tỷ đồng)
1	Tuyến đường vành đai phía Tây đoạn từ Quốc lộ 14B đến đường tránh Nam Hải Vân – Túy Loan	Vốn Trái phiếu Chính phủ / Ngân sách thành phố đối ứng	1,499.00
2	Dự án cải thiện hạ tầng giao thông thành phố Đà Nẵng - OFID (Đường vành đai phía Tây 2, Đường và cầu qua sông Cổ Cò)	Vốn vay OFID Vốn đối ứng từ Ngân sách thành phố	1,370.44
3	Tuyến kết nối giao thông sân bay về phía tây và nâng cấp cơ sở hạ tầng để nâng cao khả năng khai thác của cảng hàng không quốc tế Đà Nẵng	Vốn ngân sách TW PPP và các nguồn khác	
4	Nâng cấp, cải tạo đường ĐT 601	Ngân sách thành phố Ngân sách Trung ương	643.52

STT	Tên công trình / dự án	Nguồn vốn	Khái toán (tỷ đồng)
5	Tuyến đường Trục I Tây Bắc (đoạn từ nút giao thông Ngã ba Huế đến Bệnh viện Ung thư, đoạn từ Hồ Tùng Mậu đến Quốc lộ 1 và đoạn nối Nguyễn An Ninh từ nút giao Quốc lộ 1 đến đường sắt)	Ngân sách thành phố	364.54
6	Cụm nút giao thông phía Tây cầu Trần Thị Lý	Ngân sách thành phố	723.43
7	Dự án cải tạo, nâng cấp một số nút giao thông trọng điểm trên địa bàn thành phố nhằm khắc phục tình trạng ùn tắc giao thông: - Đoạn nối đường Nguyễn Sinh Sắc - Hoàng Văn Thái; - Đoạn nối đường Lê Duẩn - Đống Đa	Ngân sách thành phố	1,812.00
8	Xây dựng các bãi đỗ xe trên địa bàn thành phố (giai đoạn 1)	Ngân sách thành phố	
9	Các dự án đường bộ kết nối khu vực: Cao tốc Đà Nẵng - Quảng Ngãi, Cao tốc Túy Loan - Cam Lộ, Nâng cấp tuyến QL14D đi cửa khẩu Đăck Ốc...	Ngân sách Trung ương	Bộ GTVT quản lý
10	Mở rộng hầm đường bộ qua đèo Hải Vân	Ngân sách Trung ương	
11	Mở rộng tuyến QL14B (GĐ 2)	Ngân sách thành phố Ngân sách Trung ương	430,295
12	Công trình vượt sông Hàn nối đường Đống Đa – Vân Đồn	Ngân sách thành phố	
13	Cầu vượt sông Hàn nối đường 29/3 và Bùi Tá Hán	Ngân sách thành phố	
14	Tuyến đường giữa Vành đai tây và đường bộ cao tốc (đoạn từ Nguyễn Tất Thành nối dài – QL14B – Biển)	Ngân sách thành phố	

Nguồn: Thuyết minh tổng hợp Điều chỉnh quy hoạch chung thành phố Đà Nẵng đến năm 2030, tầm nhìn đến năm 2045

3.1.2.4. Các dự án hạ tầng giao thông đang thực hiện

Một số dự án giao thông lớn đang triển khai trên địa bàn thành phố Đà Nẵng như:

- Cao tốc đoạn Hòa Liên – Túy Loan;
- Đường Vành đai tây đoạn từ quốc lộ 14B đến Nguyễn Tất Thành nối dài;
- Đường Vành đai tây 2 đoạn từ đường số 8 KCN Hòa Khánh đến QL14B;
- Cải tạo nâng cấp quốc lộ 14B đoạn từ Km24+633 đến Km32+185;
- Đường nối cảng Liên Chiểu;

Hiện nay, các quy hoạch về hạ tầng giao thông đô thị chưa hoàn chỉnh nên việc triển khai các dự án đều gặp khó khăn trong công tác giải phóng mặt bằng và bố trí tái định cư.

3.1.3. Giao thông tĩnh

3.1.3.1. Bến xe khách liên tỉnh

Hiện tại, có hai bến xe liên tỉnh đang khai thác trên địa bàn là Bến xe Trung tâm (Quyết định số 409/QD-SGTVT ngày 23/6/2017 về việc công bố bến xe Trung tâm thành phố Đà Nẵng) và bến xe phía Nam (Quyết định số 437/QĐ-SGTVT ngày 27/5/2014 Công bố đưa Bến xe phía Nam thành phố Đà Nẵng vào tiếp tục khai thác), trong đó:

- Bến xe Trung tâm nằm gần QL.1 với diện tích khoảng 6 ha.
- Bến xe phía Nam nằm gần nút giao giữa QL.1 với đường Nam Kỳ Khởi Nghĩa, diện tích khoảng 1,53 ha.

Hai bến xe này là điểm đầu cuối cho cả xe khách liên tỉnh và xe buýt công cộng thành phố, là hai đầu mối kết nối giao thông đa phương thức quan trọng của thành phố.

Bến xe Trung tâm bắt đầu hoạt động năm 2007, có nhiệm vụ cung cấp dịch vụ vận tải trong thành phố và liên tỉnh. Bến còn là điểm trung chuyển của 02 tuyến xe buýt nội thành.

Bảng 3-7 Công suất các khu chức năng Bến xe Trung tâm theo quy hoạch

TT	Chỉ tiêu	Ký hiệu	Đơn vị	Công suất
1	Công suất tối đa của cổng vào bến xe	Bcv	xe/giờ	180

2	Công suất tối đa khu vực trả khách	Btk	xe/giờ	188
3	Công suất tối đa khu vực chờ tài	Bct	xe/giờ	450
4	Công suất tối đa khu vực đón khách	Bđk	xe/giờ	704
5	Công suất tối đa của cổng ra bến xe	Bcr	xe/giờ	180
6	Hệ số ảnh hưởng	φ		1
7	Thời gian hoạt động của bến xe trong ngày	T	giờ	19
8	Công suất tính toán của bến xe trong một giờ hoạt động	Btính toán	xe/giờ	180
9	Công suất khai thác của bến xe trong một giờ	Bkhai thác/giờ	xe/giờ	180
10	Công xuất bến xe trong ngày	Bngày	xe/ngày	3.420

Hiện trạng Bến xe trung tâm Đà Nẵng được quy hoạch tổng 218 tuyến (trong đó: đi phía bắc: 96 tuyến, đi phía Nam 76 tuyến, đi phía Tây Nguyên là 46 tuyến). Hiện tại có 295 doanh nghiệp đăng ký 110 tuyến, hàng ngày khoảng 605 phương tiện đến và đi các tỉnh phía Bắc, phía Nam và Tây Nguyên phục vụ vận chuyển khoảng 18.150 chuyến xe xuất bến/tháng;

Bến xe phía Nam Đà Nẵng nằm trên quốc lộ 1, vị trí: Km 939+390, Thôn Quá Giáng II, xã Hoà Phước, huyện Hoà Vang, thành phố Đà Nẵng. Bến xe rộng 15.900 m^2 do Công ty Cổ phần bến xe liên tỉnh phía Nam thành phố Đà Nẵng xây dựng theo Quy chuẩn kỹ thuật quốc gia về bến xe khách QCVN 45:2012/BGTVT (ban hành kèm theo thông tư 49/2012/TT-BGTVT), bến xe khách loại 1, là công trình thuộc kết cấu hạ tầng giao thông đường bộ thực hiện chức năng phục vụ xe ô tô đón, trả hành khách và các dịch vụ hỗ trợ vận tải hành khách công cộng.

Hiện trạng Bến xe phía Nam Đà Nẵng được quy hoạch tổng 125 tuyến liên tỉnh (trong đó: đi phía bắc: 61 tuyến, đi phía Nam 40 tuyến, đi phía Tây Nguyên là 24 tuyến). Hiện tại có 09 doanh nghiệp đăng ký 9 tuyến, hàng ngày có 27 phương tiện đến và đi các tỉnh: Nghệ An, Quảng Nam, Bình Định và thành phố Hồ Chí Minh phục vụ vận chuyển 810 chuyến xe xuất bến/tháng.

Vị trí bến xe phía nam hiện đang nằm xa trung tâm và xa các tụ điểm lớn phát sinh thu hút nhu cầu đi lại. So với bến xe trung tâm có vị trí đẹp gần trung tâm thì bến xe phía Nam kém cạnh tranh hơn về mặt kết nối thuận tiện cho hành khách đi - đến bến. Thêm nữa thói quen của các nhà xe và của hành khách đã quen đi đến bến xe Trung tâm càng làm bến xe phía nam kém thu hút hành khách. Bến xe phía Nam sẽ phát huy hết công suất trong tương lai xa hơn khi đô thị mở rộng hết về phía Nam và Tây Nam, cộng thêm hệ thống VTHKCC phát triển hơn nữa thuận lợi cho hành

khách đi đến bến xe này. Trong ngắn hạn, giải pháp tăng số lượng tuyến đi đến Bến xe phía Nam đề xuất là:

- Tổ chức phân luồng, điều tiết chuyển bớt các tuyến từ Bến xe Trung tâm xuống một cách bắt buộc.

- Tăng cường tuyến VTHKCC (xe buýt, xe bán công cộng, xe gom cỡ nhỏ) để đảm bảo kết nối thuận lợi hơn nữa khu vực trung tâm, đông dân với Bến xe phía Nam, nhằm kéo hành khách đến bến.

- Đồng thời áp dụng các biện pháp tăng chất lượng dịch vụ bến xe, giảm phí cho nhà xe ... nhằm kéo nhà xe tự giác thuyên chuyển về đây.

3.1.3.2. Bãi đỗ xe

Theo kết quả rà soát và khảo sát trên địa bàn thành phố Đà Nẵng, hiện nay có tổng cộng 98 bãi đỗ xe. Trong đó, có 49 bãi đỗ xe công cộng, 8 bãi đỗ xe phục vụ cá nhân, doanh nghiệp và 41 bãi đỗ xe tự phát do tư nhân đầu tư. Theo Quy chuẩn kỹ thuật quốc gia về quy hoạch xây dựng QCVN 01:2021/BXD, diện tích bãi đỗ xe hiện trạng chưa đáp ứng yêu cầu.

Bảng 3-8 Đánh giá hiện trạng bãi đỗ xe theo QCVN 01:2021/BXD

STT	Quận/Huyện	Dân số hiện trạng (người)	Diện tích BĐX theo QCVN 01-2021 (m2)	Diện tích BĐX hiện trang (m2)	Tỷ lệ % bđx hiện trạng so với quy định
1	Hải Châu	201.522	806.088	150.006	19%
2	Thanh Khê	185.064	740.256	31.437	4%
3	Sơn Trà	157.415	629.660	121.404	19%
4	Ngũ Hành Sơn	90.352	361.408	33.510	9%
5	Cẩm Lệ	159.295	637.180	10.300	2%
6	Liên Chiểu	194.913	779.652	6.535	1%
7	Hòa Vang	145.749	582.996	5.220	1%
Tổng:		**1.134.310**	**4.537.240**	**358.412**	

Do mật độ phân bố các bãi đỗ xe không đều, những nơi phát sinh nhu cầu đậu đỗ lớn thì ít bãi đỗ xe hoặc chưa có bãi đỗ xe công cộng nên hiện trạng còn nhiều xe phải đậu đỗ trên đường gây tình trạng ách tắc giao thông.

Từ năm 2016 đến nay, thành phố đã triển khai biện pháp cấm đậu xe trên đường theo ngày chẵn, ngày lẻ nhằm mục đích hạn chế việc đậu đỗ trên đường và giảm ùn tắc giao thông. Tại thời điểm tháng 12/2022, đã có 84 đoạn, tuyến đường trên địa bàn thành phố đã cấm đỗ xe ngày chẵn, lẻ; đi đôi với đó là tăng cường xử lý

các xe vi phạm qua hình thức xử phạt nguội. Tuy nhiên việc đậu đỗ vẫn còn khá phức tạp, một số tuyến trong trung tâm thành vẫn bị ách tắc giao thông trong giờ cao điểm. Theo số liệu khảo sát, hiện trạng khu vực trung tâm quận Hải Châu, mật độ đậu đỗ đông đúc dọc trên các tuyến đường trong khu vực từ đường Nguyễn Văn Linh đến đường 3 tháng 2 như đường Bạch Đằng, Yên Bái, Lê Lợi, Nguyễn Chí Thanh, Lê Hồng Phong, Phan Châu Trinh, Nguyễn Văn Linh, Nguyễn Hữu Thọ, Phan Bội Châu, Nguyễn Thị Minh Khai với mật độ đậu đỗ 6-14 xe/100m/1 chiều/1h. Với các khu vực vùng ven quận Hải Châu, mật độ đậu đỗ có phần thưa thớt hơn, <5 xe/100m/1 chiều/1h. Đối với khu vực quận Thanh Khê, các phương tiện tập trung đậu đỗ dày trên các tuyến đường Nguyễn Văn Linh, Hàm Nghi, Tản Đà, Lý Thái Tổ với mật độ đậu đỗ từ 5-10 xe/100m/1 chiều/1h. Khu vực Sơn Trà, việc đậu đỗ trên đường không phức tạp như khu vực trung tâm thành phố với mật độ đậu đỗ lớn nhất từ 4 đến 6 xe/100m/1 chiều/1h.

Quận Thanh Khê thuộc 01 trong các quận trung tâm thành phố Đà Nẵng, có mật độ dân số so với diện tích của quận là khá cao, mật độ nhà cửa dày đặc, mức độ cơ sở hạ tầng không bằng các quận Hải Châu, Sơn Trà, đường nhiều kiệt hẻm, diện tích bãi đỗ xe rất hạn chế, nhưng do trên địa bàn quận có ít khu vực thu hút nhu cầu đậu đỗ xe nên mật độ đậu đỗ trên đường trong địa bàn quận khá thưa thớt. Chỉ riêng trên địa bàn phường Thạc Gián thì tập trung nhiều trung tâm thương mại, công viên, nhà hàng nên nhu cầu đậu đỗ rất cao, như một số vị trí tại khu vực đường Hàm Nghi, đường Nguyễn Văn Linh, Công Viên 29/3 mật độ đậu đỗ trung bình (8~10)m/xe.

Quận Sơn Trà, Ngũ Hành Sơn là những quận có cơ sở hạ tầng phát triển gắn với các ngành kinh tế biển như: Cảng biển và dịch vụ cảng biển, công nghiệp hướng xuất khẩu, du lịch biển, thương mại và hàng hóa nên thu hút nhiều trung tâm thương mại, nhà hàng khách sạn; Ngoài ra, trong tương lai khi mức sống người dân được nâng cao, kèm theo định hướng phát triển du lịch nhu cầu đậu đỗ xe trong khu vực sẽ ngày càng tăng cao và nhanh. Còn tại thời điểm hiện tại nhìn chung cơ sở hạ tầng trong địa bàn quận đáp ứng nhu cầu đậu đỗ xe của người dân, cũng như du khách. Chỉ riêng các khu vực đường ven biển nơi tập trung nhiều nhà hàng, khách sạn nghỉ dưỡng... nên lượng xe có nhu cầu đậu đỗ cao, đặc biệt là các loại xe khách lớn.

Quận Liên Chiểu và Cẩm Lệ trong những năm trước khi mật độ dân cư còn ít thì vấn đề đậu đỗ xe chưa phải là bức xúc, tuy nhiên hiện nay khi mức sống người

dân được nâng cao, kèm theo định hướng phát triển đồng bộ trên địa bàn thành phố thì nhu cầu đậu đỗ xe trong khu vực sẽ ngày càng tăng cao và nhanh.

Huyện Hoà Vang hiện tại mật độ dân cư không đồng đều chỉ một số khu vực mật độ dân cư tập trung nhiều còn các khu vực khác thì chủ yếu vẫn là đất nông nghiệp. Tuy nhiên trong Quy hoạch phát triển các phân khu phần lớn nằm ở khu vực Hoà Vang nên cũng cần được chú ý phát triển các bãi đỗ xe để phù hợp với số lượng dân cư sinh sống theo các đồ án quy hoạch phân khu.

Năm 2018 Sở Giao thông vận tải đã tiến hành đầu tư xây dựng bãi đỗ xe dạng xếp hình tại số 255 đường Phan Châu Trinh và đưa vào khai thác trong năm 2019. Năm 2021-2022 xây dựng bãi đỗ xe dạng xếp hình tại số 166 Hải Phòng, đưa vào khai thác trong năm 2023.

3.1.4. Hiện trạng nút giao thông

3.1.4.1. Nút giao thông đường bộ

Hiện nay các giao lộ trên địa bàn thành phố hầu hết là giao nhau cùng mức, trừ một số nút:

- Nút giao ngã tư Hòa Cầm, giao cắt khác mức có liên thông;
- Nút giao giữa đường tránh Nam Hầm Hải Vân với đường ĐT601;
- Nút giao giữa cao tốc với đường ĐT602;
- Nút giao giữa cao tốc với đường tránh nam hầm Hải Vân (nút Hòa Liên);
- Nút giao ngã ba Huế;
- Nút giao Điện Biên Phủ - Nguyễn Tri Phương;
- Nút giao Trần Phú – Lê Duẩn;
- Nút giao giữa đường 2/9 với đầu cầu Trần Thị Lý bờ Tây;
- Ngoài ra còn một số giao cắt trực thông giữa cầu vượt sông và đường đô thị tại vị trí cầu Thuận Phước, sông Hàn, cầu Tiên Sơn, cầu Rồng, cầu Trần Thị Lý.

Thành phố Đà Nẵng hoàn thành nút giao thông khác mức Ngã Ba Huế, nút giao Điện Biên Phủ - Nguyễn Tri Phương, Trần Phú – Lê Duẩn, nút giao phía tây cầu Trần Thị Lý đã góp phần giảm thiểu ùn tắc, giảm thiểu tai nạn giao thông, thúc đẩy tăng trưởng kinh tế, tăng trưởng du lịch, thương mại và dịch vụ cho thành phố.

Hiện nay, một số nút giao cùng mức trên các đường trục chính của thành phố, lưu lượng xe rất đông vào giờ cao điểm như nút CMT8 – Nguyễn Hữu Thọ, CMT8

– Lê Thanh Nghị, đường đầu cầu Hòa Xuân - Thăng Long, các nút trên đường Ngô Quyền với Phạm Văn Đồng, Võ Văn Kiệt, Nguyễn Văn Thoại, nút ở 2 đầu cầu Tuyên Sơn, nút giao trên đường Nguyễn Lương Bằng với đường Nguyễn An Ninh,.... Các nút đã được tổ chức giao thông bằng đèn tín hiệu, tuy có cải thiện nhưng về lâu dài cần bố trí nút khác mức để đáp ứng nhu cầu lưu thông trong tương lai, tăng khả năng thông hành của nút.

Hệ thống điều khiển giao thông và hệ thống camera giám sát giao thông:

- Hiện nay, toàn thành phố có hơn 200 nút tín hiệu điều khiển giao thông nhằm giảm thiểu ùn tắc và tai nạn giao thông. Tuy nhiên, đa số các nút tín hiệu hoạt động theo chế độ chiến lược đèn độc lập, không kết nối với Trung tâm Điều hành đèn tín hiệu giao thông và Vận tải công cộng thành phố Đà Nẵng (DATRAMAC) nên không thể đồng bộ điều khiển làn sóng xanh, không tối ưu chiến lược pha theo lưu lượng thực tế lưu thông.

- Năm 2020, Sở Giao thông vận tải đã lắp đặt thử nghiệm tại nút giao Núi Thành – Phan Đăng Lưu đèn tín hiệu kết hợp trí tuệ nhân tạo đo đếm lưu lượng giao thông, tối ưu chiến lược điều khiển tín hiệu nhằm giảm thiểu ùn tắc. Kết quả cho thấy giao thông thông suốt, chu kỳ đèn ngắn hơn 1,5-2 lần so với chu kỳ cố định trước đây. Năm 2024, Sở GTVT đã lắp đặt thêm 2 nút Lê Duẩn – Hoàng Hoa Thám và Nguyễn Văn Linh – Hàm Nghi cho thấy việc điều khiển tín hiệu giao thông theo lưu lượng và tốc độ dòng chảy cải thiện giảm thiểu ùn tắc nhiều lần.

- Tính đến cuối năm 2022, thành phố có 31 nút giao lắp đặt thiết bị giám sát nhận dạng biển số, xử lý vi phạm và 25 nút giao lắp đặt camera quan sát. Việc đầu tư hệ thống camera giúp phát hiện vi phạm, cung cấp số liệu, phân tích số liệu giao thông trợ giúp điều khiển chiến lược giao thông tối ưu phù hợp lưu lượng xe tại từng thời điểm, nâng cao hiệu quả sử dụng đường bộ, giảm ách tắc giao thông, nâng cao ý thức tham gia giao thông. Tuy nhiên do ngân sách thành phố hạn chế nên việc đầu tư từng phần, qua nhiều giai đoạn, chưa có thiết kế mạng lưới mô hình tổng thể và tính toán hệ thống toàn thành phố.

- UBND thành phố Đà Nẵng đã phê duyệt Dự án đầu tư xây dựng hệ thống giám sát điều khiển giao thông thông minh tại thành phố Đà Nẵng tại quyết định số 1606/QĐ-UBND ngày 23/7/2024 với 200 nút giao đèn tín hiệu trên địa bàn thành phố.

3.1.4.2. Đường ngang với đường sắt quốc gia

Tuyến đường sắt quốc gia qua địa phận thành phố Đà Nẵng với chiều dài khoảng 40,1 km (từ Km766+400 đến Km806+500), trong đó có 34 đường ngang hợp pháp và 03 vị trí giao cắt khác mức (đường bộ vượt đường sắt); Cụ thể:

- 28 đường ngang có người gác;

- 06 đường ngang không có người gác (01 đường phòng vệ bằng biển báo và 05 đường phòng vệ bằng tín hiệu cảnh báo tự động có cần chắn tự động).

- 03 vị trí đường bộ giao cắt khác mức với đường sắt là: Cầu vượt Km784+425 (đường Ngô Sỹ Liên), Quốc lộ 1 (Cầu vượt Ngã ba Huế, Km927+300 QL.1) và Quốc lộ 14B (cầu vượt Hòa Cầm, Km18+552 QL.14B), Km933+000 QL.1.

Trên địa bàn thành phố hiện còn 12 lối đi dân sinh (gồm có 09 lối thuộc địa bàn quận Liên Chiểu, 01 lối thuộc địa bàn quận Thanh Khê, 01 lối thuộc địa bàn quận Cẩm Lệ, 01 lối thuộc địa bàn huyện Hoà Vang) chưa thể đóng phải tạm thời giữ lại để phục vụ giao thông (mô tô, xe máy, xe thô sơ và người đi bộ) trong giai đoạn chờ đầu tư xây dựng hoàn thiện đường gom dọc đường sắt, kết nối giao thông thông suốt giữa các đường ngang hợp pháp theo Đề án đảm bảo trật tự HLATGT và xử lý dứt điểm lối đi tự mở qua đường sắt, được Thủ tướng Chính phủ phê duyệt tại Quyết định số 358/QĐ-TTg ngày 10/3/2020. Tại 12 lối đi dân sinh nêu trên đã thu hẹp, lát đan tạo êm thuận, lắp đặt biển chú ý tàu hoả, riêng đối với 07 vị trí (Km776+545, Km777+780, Km778+760, Km778+926, Km779+500, Km781+545, Km793+150 và Km799+170) có mật độ lưu thông cao đã bố trí tăng cường Tổ cảnh giới, chốt gác 24/24h để cảnh giới an toàn giao thông cho người tham gia giao thông qua lại; đối với 05 vị trí còn lại UBND các quận, huyện thường xuyên theo dõi, đề xuất các giải pháp phù hợp đảm bảo trật tự an toàn giao thông.

3.2. Giao thông đường sắt

3.2.1. Hướng tuyến và nhà ga

Về hướng tuyến, tuyến đường sắt quốc gia hiện chạy theo trục Bắc Nam qua thành phố Đà Nẵng với tổng chiều dài khoảng 37 km, trong có đoạn chạy kết nối ngang theo hướng Đông Tây trên địa bàn quận Thanh Khê.

Về số lượng và vị trí nhà ga, có 06 nhà ga, trong đó:

- Ga Đà Nẵng là ga trung tâm nằm trên địa bàn quận Thanh Khê, là đầu mối giao thông đường sắt chính của thành phố Đà Nẵng. Diện tích đất của ga và các

công trình liên quan là 5-6 ha, chiếm 2,6% diện tích đất toàn quận, hàng ngày đón gửi khoảng 20 lượt tàu. Ga Đà Nẵng hiện có 13 đường (4 đường đón gửi, 6 đường tập kết, 2 đường xếp dỡ và 1 đường sửa chữa), diện tích nhà ga 1.000 m^2.

- Các ga còn lại gồm ga Kim Liên, Hải Vân, Hải Vân Nam, Thanh Khê, Lệ Trạch. Những nhà ga này do Công ty TNHH MTV quản lý đường sắt Quảng Nam – Đà Nẵng quản lý. Đây là những ga nhỏ với chức năng chính là tăng năng lực chạy tàu cho các chuyến tàu Thống Nhất. Hiện nay, cơ sở hạ tầng các nhà ga này đã quá cũ kỹ, lạc hậu.

Hiện nay có 12 đôi tàu chạy hàng ngày (24 lượt) qua khu vực Thành phố:

- Tàu khách: 07 đôi tàu/ngày đêm (gồm 5 đôi tàu Thống Nhất, 1 đôi tàu nhanh Hà Nội - Đà Nẵng, 1 đôi tàu nhanh Sài Gòn - Huế). Trong 5 năm trở lại đây theo thống kê cho thấy khối lượng hành khách lên xuống tại ga Đà Nẵng chiếm trung bình 15,7% tuyến Thống Nhất. Khối lượng hàng hóa xếp dỡ tại ga chiếm 9,7% tuyến Thống Nhất.

- Tàu hàng: 05 đôi tàu/ngày đêm (gồm 1 đôi tàu suốt Yên Viên - Sóng Thần, 2 đôi tàu suốt Giáp Bát - Sóng Thần, 1 đôi tàu khu đoạn Giáp Bát - Đà Nẵng, 1 đôi tàu khu đoạn Đà Nẵng - Sóng Thần).

3.2.2. Vận tải đường sắt

Về vận tải hành khách, sản lượng hành khách tại ga Đà Nẵng không có biến động nhiều trong khoảng 1,1-1,3 triệu lượt khách trong giai đoạn 2015-2022. Riêng năm 2020, lượt hành khách giảm do ảnh hưởng dịch Covid -19. Vận tải đường sắt khó có sự tăng trưởng lớn do sự canh tranh mạnh mẽ của các phương thức vận tải liên tỉnh khác, đặc biệt là đường bộ và hàng không.

Bảng 3-9 Sản lượng hành khách ga Đà Nẵng

Năm	2015	2016	2017	2018	2019	2020	2021	2022
Lượt HK	1.277.830	1.303.106	1.257.204	1.254.177	1.164.389	522.728	1.210.211	1.133.278

Nguồn: Tổng công ty Đường sắt Việt Nam

Về vận tải hàng hóa, lượng hàng hóa vận chuyển liên tỉnh xuất phát từ/đi tới thành phố Đà Nẵng chủ yếu thông qua hai ga Đà Nẵng và Kim Liên.

Bảng 3-10 Sản lượng hàng hóa qua các ga trên địa bàn Đà Nẵng

Đơn vị tính: Tấn

Năm	2015	2016	2017	2018	2019	2020	2021	2022
Đà Nẵng	95.399	116.457	155.145	181.173	116.825	112.258	107.512	110.572
Kim Liên	167.910	90.455	63.549	80.485	57.010	74.708	45.150	79.025
Lệ Trạch	14.954	9.747	26.127	16.113	24.911	32.611	27.325	30.725

Nguồn: Tổng công ty Đường sắt Việt Nam

3.2.3. Đánh giá sơ bộ

Về hướng tuyến, tuyến đường sắt Bắc Nam chạy qua thành phố Đà Nẵng thì phần đoạn tuyến chạy cắt qua khu vực đô thị với mật độ dân cư cao của thành phố Đà Nẵng, đặc biệt đoạn tuyến chạy theo hướng Đông Tây trên địa bàn quận Thanh Khê. Vị trí ga Đà Nẵng nằm ở khu vực trung tâm có ưu điểm về việc kết nối giao thông và dễ tiếp cận cho hành khách. Tuy nhiên vị trí ga Đà Nẵng và hướng tuyến của đường sắt Bắc Nam qua địa Bàn Đà Nẵng còn có một số hạn chế sau:

- Vị trí đặt ga và các cơ sở công nghiệp đường sắt tại trung tâm thành phố ảnh hưởng đến quy hoạch, môi trường, giao thông đô thị và cảnh quan khu vực của thành phố.

- Các đường ngang giao cắt mặt bằng giữa đường sắt với nhiều đường đô thị đang có nhu cầu mở rộng gây ảnh hưởng đến giao thông đô thị của thành phố Đà Nẵng.

- Ga Đà Nẵng ở trung tâm thành phố không có khả năng mở rộng khi nhu cầu vận chuyển hành khách và hàng hóa tăng.

- Hành lang an toàn giao thông của đường sắt nhiều đoạn vi phạm ảnh hưởng đến an toàn của đường sắt và cả của nhân dân sinh sống dọc theo đường sắt.

- Khu vực hàng hóa có diện tích kho bãi hẹp và khả năng vận chuyển hàng hóa của ga Đà Nẵng hạn chế, do việc cấm xe tải hoạt động trong thành phố vào ban ngày.

Do đó, việc di dời ga Đà Nẵng và tuyến đường sắt Bắc Nam ra khỏi khu vực trung tâm thành phố là cần thiết.

3.3. Giao thông đường hàng không

3.3.1. Cơ sở hạ tầng cảng hàng không

Cảng hàng không quốc tế Đà Nẵng hiện đang là cảng hàng không lớn nhất khu vực miền Trung và lớn thứ ba cả nước. Tổng diện tích sân bay là 842 ha, trong đó khu vực hàng không dân dụng là 150 ha. Theo đường chim bay, CHKQT Đà Nẵng cách CHQKT Nội Bài 680km, CHK Cát Bi 600km, CHKQT Phú Bài 65km,

CHKQT Cam Ranh 480km, CHKQT TSN 680km. Các thông số kỹ thuật chính của CHKQT Đà Nẵng:

- Sân bay cấp 4E theo phân cấp ICAO, đáp ứng khả năng khai thác tàu bay A330, B777 tương đương.

- Đường cất hạ cánh: có 02 đường CHC: đường CHC 35R/17L có kích thước 3.500m x 45m, đường CHC 35L/17R có kích thước 3048m x 45m

- Hệ thống đường lăn: có 01 đường lăn song song và các đường lăn nối, chiều rộng các đường lăn 23-31m.

- Sân đỗ tàu bay: gồm 2 khu vực: khu vực 1 kích thước 159m x 462m, khu vực 2 kích thước 137m x 320m, đáp ứng 16 vị trí đỗ tàu bay, trong đó: có 04 vị trí cho tàu bay A330, B777, 12 vị trí cho A321 và tương đương.

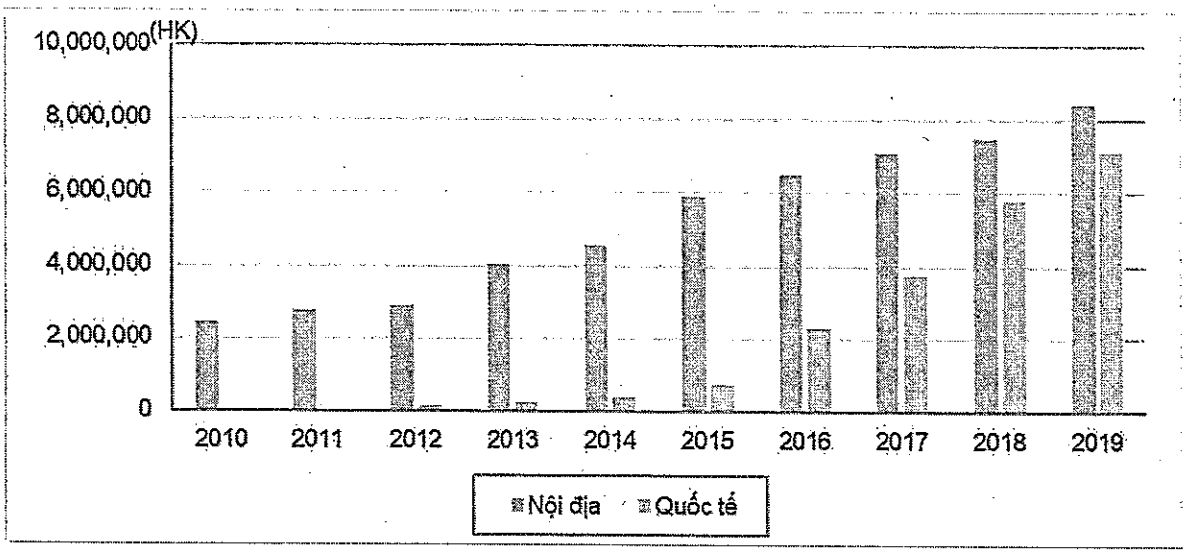
- Nhà ga hành khách: cảng HKQT Đà Nẵng hiện có 02 nhà ga hành khách: 1) Nhà ga nội địa T1 với công suất 4-6 triệu HK/năm được đưa vào khai thác từ tháng 12/2011 do Tổng công ty cảng HK Việt Nam quản lý vận hành, và 2) Nhà ga quốc tế T2 với công suất 4 triệu HK/năm được đưa vào khai thác từ tháng 5/2017 do Công ty đầu tư và khai thác nhà ga quốc tế Đà Nẵng quản lý vận hành. Như vậy, tổng công suất của nhà ga T1 và T2 hiện tại là khoảng 10 triệu HK/năm.

- Ga hàng hóa: Cảng HKQT Đà Nẵng hiện có 01 nhà ga hàng hóa với diện tích 2.320m2 và công suất 18.000 tấn/năm.

3.3.2. Vận tải đường hàng không

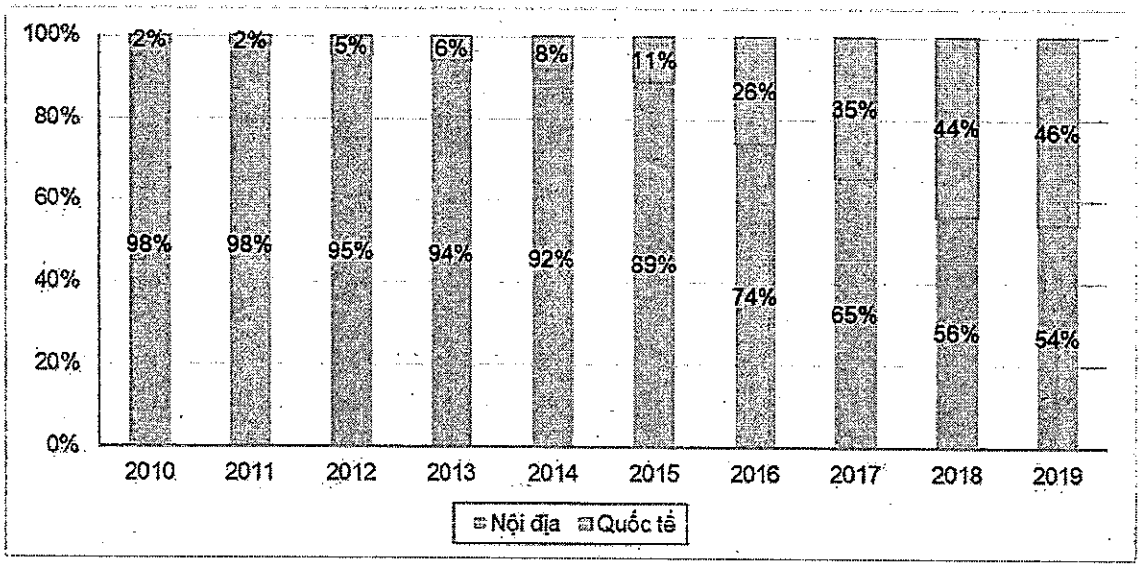
Cảng hàng không quốc tế Đà Nẵng hiện có 32 hãng hàng không (trong đó 05 hãng hàng không trong nước với 42 điểm quốc tế, 10 điểm quốc nội). Trong giai đoạn 2011-2019, sản lượng hành khách và hàng hóa thông qua tại cảng HK quốc tế Đà Nẵng đã có sự tăng trưởng mạnh mẽ. Về hành khách, sản lượng tăng từ 2.483 triệu HK năm 2010 lên 15.532 triệu HK năm 2019, với tỷ lệ tăng trưởng hàng năm đạt khoảng 22.6%. Giai đoạn 2010-2014, số lượng hành khách nội địa chiếm tới hơn 90% trong tổng sản lượng hành khách thông qua tại cảng HK quốc tế Đà Nẵng. Tuy nhiên, số lượng hành khách quốc tế đã có sự tăng trưởng đột phá trong giai đoạn 2015-2019. Năm 2019, số lượng hành khách quốc tế đã đạt 7.131 triệu HK, chiếm 46% trong tổng sản lượng hành khách. Tính chung cả giai đoạn 2010-2019, hệ số tăng trưởng hành khách quốc tế là 75.2% hàng năm, so với hệ số tăng trưởng 14.7% của lượng khách nội địa. Số liệu này cho thấy thành phố Đà Nẵng đang dần trở

thành một điểm du lịch nổi tiếng với không chỉ du khách trong nước mà còn cho cả du khách quốc tế.



Hình 3-4 Sản lượng hành khách tại cảng HK quốc tế Đà Nẵng

Nguồn: Cục hàng không

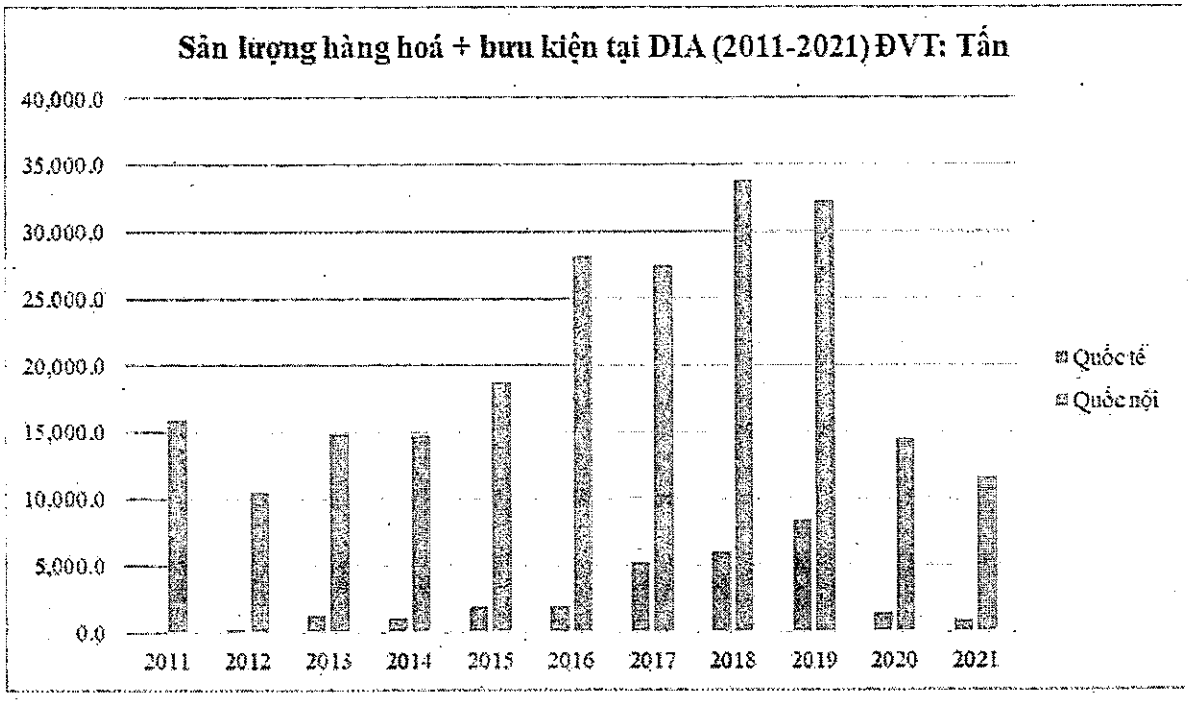


Hình 3-5 Tỷ trọng của khách nội địa và khách quốc tế tại cảng HK quốc tế Đà Nẵng

Nguồn: Cục hàng không

Về hàng hóa, sản lượng tăng từ 12.3 nghìn tấn năm 2010 lên tới 40.6 nghìn tấn năm 2019, với tỷ lệ tăng trưởng hàng năm khoảng 14.2%. Số liệu cho thấy cảng HK quốc tế Đà Nẵng chủ yếu phục vụ hàng hóa nội địa. Giai đoạn 2010-2014, hàng nội địa chiếm ưu thế tuyệt đối với tỷ trọng bình quân hàng năm khoảng 97%, trong khi đó tỷ trọng của hàng quốc tế là rất nhỏ. Tuy nhiên, lượng hàng quốc tế đã có sự gia tăng đáng kể trong giai đoạn 2015-2019 với tỷ phần tăng từ 6% năm 2015 lên tới

21% năm 2019. Tính chung cả giai đoạn 2011-2019, lượng hàng quốc tế tăng trưởng bình quân 57.4%/năm, còn hệ số tăng trưởng của hàng nội địa là 11.4%/năm.



Hình 3-6 Sản lượng hàng hóa, bưu kiện thông qua cảng HK quốc tế Đà Nẵng

[ĐN SL]	ĐVT	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020	2021
TỔNG HÀNG HÓA+BƯU KIỆN	**Tấn**	**15,991**	**10,602**	**16,063**	**15,731**	**20,577**	**30,019**	**32,598**	**39,803**	**40,660**	**15,901**	**12,346**
*** Quốc tế**	"	**75.9**	**160.8**	**1,203**	**999**	**1,873**	**1,879**	**5,160**	**5,958**	**8,381**	**1,415**	**847**
So với năm trước		*s*	*212.0%*	*747.6%*	*83.0%*	*187.5%*	*100.3%*	*274.7%*	*115.5%*	*140.7%*	*16.9%*	*59.9%*
*** Quốc nội**	"	**15,915**	**10,441**	**14,861**	**14,732**	**18,704**	**28,140**	**27,438**	**33,845**	**32,279**	**14,486**	**11,500**
So với năm trước			*65.6%*	*142.3%*	*99.1%*	*127.0%*	*150.4%*	*97.5%*	*123.4%*	*95.4%*	*44.9%*	*79.4%*

Nguồn: Sở GTVT

Cảng HKQT Đà Nẵng chủ yếu phục vụ hàng hoá nội địa.

* Giai đoạn 2011-2014, hàng nội địa chiếm ưu thế tuyệt đối với tỷ trọng bình quân hàng năm khoảng 97%, đạt mức trung bình 14 nghìn tấn/năm.

* Giai đoạn 2015-2019, hàng nội địa và quốc tế tăng đáng kể:

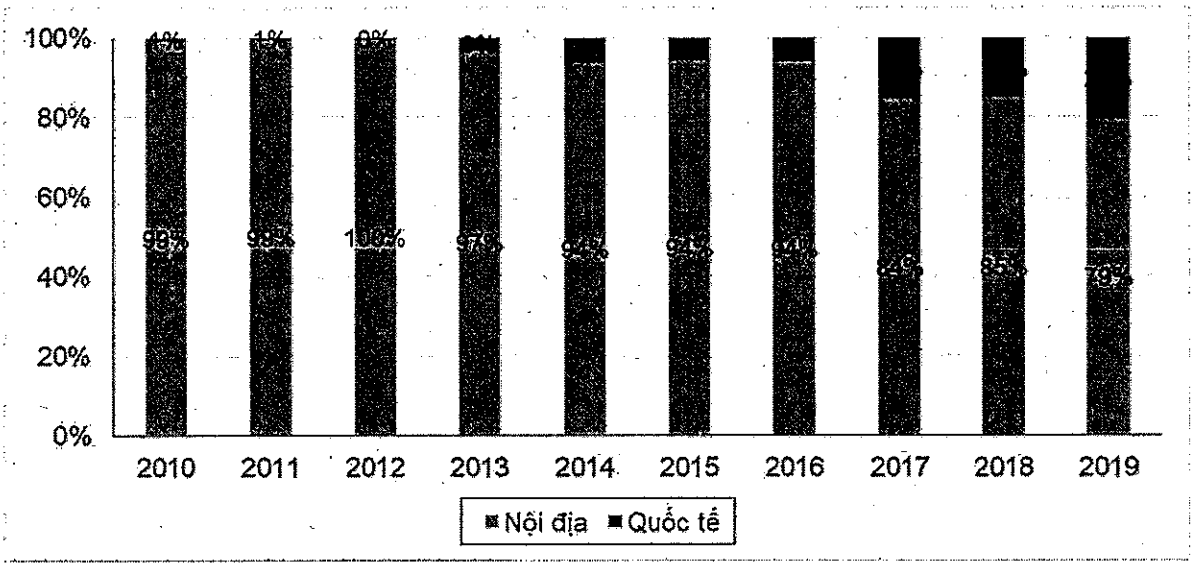
- Hàng quốc tế tăng bình quân 57,8%/năm, tỷ phần tăng từ 9,1% năm 2015 lên đến 20,6% năm 2019.

- Hàng quốc nội tăng bình quân 16,7%/năm.

* Giai đoạn 2020-2021, giai đoạn ảnh hưởng bởi dịch bệnh Covid-19, hàng nội địa và quốc tế giảm về mức tương đương giai đoạn trước 2015:

- Hàng quốc tế năm 2020 chỉ đạt 16,9%, năm 2021 đạt 10% so với 2019.

- Hàng quốc nội năm 2020 đạt 44,9%, năm 2021 đạt 35,6% so với 2019.



Hình 3-7 Tỷ trọng hàng nội địa và hàng quốc tế tại cảng HK quốc tế Đà Nẵng

Tuy nhiên, so với cảng HKQT Tân Sơn Nhất và Nội Bài thì lượng hành khách và hàng hóa qua cảng HKQT Đà Nẵng chiếm tỷ lệ còn thấp, cụ thể khối lượng vận chuyển hành khách của Cảng HKQT Đà Nẵng chỉ khoảng là 7;1% và khối lượng vận chuyển hàng hóa khoảng 2,3% tổng sản lượng của cả 3 cảng hàng không này.

3.3.3. Đánh giá

- Về vị trí sân bay: vị trí sân bay nằm ngay trong thành phố có nhiều thuận lợi cho hành khách, nhưng gây ra nhiều hạn chế liên quan đến quy hoạch và phát

triển Thành phố. Nhiều hạn chế về quỹ không gian, về cơ sở hạ tầng và năng lực khai thác tại DIA trong tương lai (khó có khả năng mở rộng, nâng cao năng lực khai thác)".

- Về tổ chức giao thông: Tiếp cận sân bay hiện tập trung theo một số tuyến đường trục Bắc – Nam (đường Nguyễn Tri Phương và đường Nguyễn Hữu Thọ) và đường trục Đông-Tây (Nguyễn Văn Linh và Duy Tân). Do sân bay nằm trong nội thành nên có thể tạo ra áp lực giao thông lớn các tuyến đường trục này cũng như cho các đường trục phía Tây vào trung tâm thành phố (đường Điện Biên Phủ, Cách Mạng Tháng 8). Do đó, cần nghiên cứu cải tạo và nâng cao năng lực thông hành cho các tuyến đường trục kết nối với cảng HKQT Đà Nẵng như mở rộng đường hay xây cầu vượt tại vị trí các nút giao.

- Yêu cầu tĩnh không sân bay hạn chế phát triển tầng cao công trình.

3.4. Giao thông đường biển

3.4.1. Cơ sở hạ tầng cảng biển

Cảng Đà Nẵng là cảng loại I, cảng tổng hợp quốc gia, đầu mối khu vực (loại I), về lâu dài quy hoạch tiềm năng thành cảng biển đặc biệt (loại IA), gồm 3 khu bến Tiên Sa, Thọ Quang (Sơn Trà) và Liên Chiểu:

+ Khu bến Tiên Sa: là khu bến chính phục vụ trực tiếp hàng hóa thông qua thành phố Đà Nẵng, một phần Bắc Tây Nguyên và một phần hàng hóa của tuyến Hành lang kinh tế Đông – Tây, hàng quá cảnh của Lào. Bến Tiên Sa gồm 5 cầu cảng, tổng cộng chiều dài bến 1700m, các cầu cảng: Cầu 1 gồm bến TS1A va TS1B, cầu 2 gồm bến TS2A và TS2B, cầu 3 gồm bến TS3, cầu 4 gồm bến TS4, cầu 5 gồm bến TS 5 (cầu 4 và cầu 5 là 2 cầu cảng thuộc dự án nâng cấp mở rộng cảng Tiên Sa giai đoạn 2 hoàn thành và đưa vào khai thác tháng 8/2018 đạt công suất 4.05 triệu tấn/năm). Cảng Tiên Sa có khả năng tiếp nhận tàu hàng tổng hợp với 70.000 DWT, tàu container đến 4.000 Teus, tàu khách đến 170.000 GT. Công suất cảng Tiên Sa là 12 triệu tấn.

+ Cảng Thọ Quang (Sơn Trà): Là khu bến được xây dựng phục vụ di dời các bến sông Hàn. Chức năng là khu bến cảng tổng hợp cho tàu trọng tải từ 10.000 đến 20.000 tấn (vơi mớn), có bến chuyên dùng cho tàu trọng tải từ 1.000 đến 5.000 tấn.

+ Khu bến Liên Chiểu: Hiện tại gồm các bến chuyên dùng hàng rời (bến xi măng Hải Vân) và hàng lỏng (các bến xăng dầu PETEC, PTSC, xăng dầu hàng

không). Sau năm 2020 sẽ đầu tư xây dựng khu bến tổng hợp, container để giảm áp lực hàng hóa thông qua khu bến Tiên Sa, tránh ùn tắc giao thông khu vực nội thành Đà Nẵng và từng bước đảm nhận vai trò khu bến chính của cảng quốc tế tại khu vực miền Trung, tiếp nhận tàu trọng tải 100.000 tấn, tàu container có sức chở từ 6.000 đến 8.000 tấn.

3.4.2. Vận tải đường biển

Hệ thống luồng tầu biển ra vào các cảng khu vực Đà Nẵng gồm bốn đoạn dẫn đến các khu cảng Tiên Sa, Liên Chiểu, Sơn Trà và Sông Hàn như sau:

- Luồng tầu hiện hữu đến cảng Tiên Sa có chiều rộng 110m, sâu -11,0m với tổng chiều dài tuyến là 7,5km.

- Luồng đến khu bến Liên Chiểu hiện có dạng kênh biển (khai thác độ sâu tự nhiên).

- Luồng đến khu bến Sơn Trà hiện đang sử dụng tuyến luồng vào nhà máy X50 có chiều rộng 60m, độ sâu trung bình -6.9m với tổng chiều dài tuyến khoảng 2km.

- Đoạn luồng sông cấp I do Cục hàng hải Việt Nam quản lý, tổng chiều dài 7.6km, từ cảng Tiên Sa đến cầu Nguyễn Văn Trỗi. Đoạn luồng này được phân thành 02 phân đoạn gồm đoạn luồng Sông Hàn (dài 4,7km, từ khu bến Tiên Sa đến khu bến Sông Hàn, rộng 60m, sâu -6,2m) và đoạn luồng 234 (dài 2,9km, từ khu bến Sông Hàn đến cầu Nguyễn Văn Trỗi, rộng 44m, sâu -3,2m).

3.4.3. Đánh giá

- Quá tải hạ tầng giao thông đường bộ kết nối cảng.

- Thiếu kho bãi lưu trữ hàng hóa dẫn đến giải phóng hàng hoá chậm, khó điều tiết thời gian xe xuất nhập hàng đến cảng.

- Toàn bộ lượng hàng qua cảng Tiên Sa phải đi qua trung tâm thành phố (khoảng 19km) từ nút giao Hòa Cầm, qua đường trục chính Yết Kiêu - Ngô Quyền - Ngũ Hành Sơn – cầu Tuyên Sơn – 2 Tháng 9 – CMT8. Đây cũng là tuyến đường dân sinh nên vào giờ cao điểm thường bị ùn ứ, đặc biệt là tại các điểm giao cắt, nguy cơ xảy ra tai nạn giao thông rất lớn. Hiện nay, tuyến đường Ngô Quyền – Ngũ Hành Sơn đã được cải tạo để đảm bảo an toàn giao thông trên tuyến, trục đường từ cầu Tuyên Sơn – 2 Tháng 9 – CMT8 cấm xe tải nặng lưu thông vào giờ cao điểm. Sau khi cảng Tiên Sa được nâng cấp giai đoạn 2 thì lưu

lượng hàng hóa trên đường Yết Kiêu - Ngô Quyền - Ngũ Hành Sơn tăng cao, giờ cao điểm là 180 container /1giờ ra vào cảng, bình quân ngày khoảng 1.500 lượt/ngày container ra/vào cảng.

3.5. Cảng cạn (ICD)

Trên địa bàn TP. Đà Nẵng hiện chưa có cảng cạn nào được xây dựng và đi vào vận hành.

3.6. Đường thủy nội địa

3.6.1. Tuyến đường thủy nội địa

Sông ngòi trên địa bàn Thành phố đều bắt nguồn từ phía Tây, Tây Bắc và tỉnh Quảng Nam đổ ra cửa biển Đà Nẵng, luồng lạch thay đổi theo hai mùa chính là hè và đông, lòng sông rộng, chiều ngang trung bình là 120m, độ sâu trung bình là 3,5m. Hiện nay có 14 tuyến sông trong đó 06 tuyến sông chính là:

- Tuyến Sông Vĩnh Điện trên địa bàn thành phố có chiều dài 11,1 km, chiều rộng 50m-600m, sâu trung bình từ 2,5m vào mùa khô và sâu trung bình từ 3,0m vào mùa mưa. Tuyến sông này được tính từ cầu Tứ Câu giáp xã Hòa Phước giáp giới tỉnh Quảng Nam và kéo dài đến ngã ba sông cái (sông Hàn, sông Vĩnh Điện, sông Cẩm Lệ).

- Sông Yên là hạ lưu sông Ái Nghĩa và sông Vu Gia, đoạn đi qua Đà Nẵng có chiều dài 5,5km. Tại ngã ba sông Túy Loan và sông cầu Đỏ là Km00 của sông Yên, đoạn Km00 đến Km5+500 mùa khô sông sâu từ (3,5-5)m, lòng sông 32m đến 45m tàu thuyền lưu thông thuận lợi, đoạn Km4+600 đến Km4+900 gềnh đá và đập Bara chắn ngang, tàu thuyền không lưu thông được.

- Sông Túy Loan có chiều dài 10,2km, bắt nguồn từ tại ngã ba sông Yên và sông Cẩm Lệ, rộng từ 20 đến 80m là Km 00 của sông Túy Loan, mùa khô sông sâu từ (3-5)m, tàu thuyền lưu thông thuận lợi, đoạn Km6+900 đến Km7+300 mùa khô sông sâu từ (0,7-1)m, tàu thuyền lưu thông khó khăn chủ yếu đi theo con nước thủy triều.

- Sông Cẩm Lệ hợp lưu của 2 sông là Túy Loan và sông Yên, có chiều dài 9,3km, rộng trung bình từ 150m đến 505m. Sông Cẩm Lệ nằm trên địa bàn quận Cẩm Lệ, bắt nguồn từ hợp lưu của hai con sông là sông Yên và sông Túy Loan đổ ra ngã ba sông Cái.

- Sông Hàn là con sông nằm trong nội thành thành phố Đà Nẵng với chiều dài 8,8km, chiều rộng trung bình 120m, sâu trung bình từ 4,5m vào mùa khô và

sâu trung từ 5,5m vào mùa mưa. Sông Hàn là hạ lưu của Sông Cẩm Lệ và Sông Vĩnh Điện, có dòng chảy từ Nam đến Bắc đổ ra vịnh Đà Nẵng.

- Sông Cu Đê (hay còn gọi là sông Trường Định) là một dòng sông phía Bắc thành phố Đà Nẵng, có chiều dài tính từ xã Hoà Bắc đến cửa biển Nam Ô là 14km, rộng trung bình từ 20m đến 700m, độ sâu trung bình từ 0,5m đến 3,5m, là hợp lưu giữa Sông Nam và Sông Bắc. Sông chảy theo hướng Tây - Đông qua huyện Hoà Vang và quận Liên Chiểu rồi đổ ra biển Đông tại cửa biển Nam Ô.

Trên địa bàn thành phố đang tổ chức khai thác 07 tuyến đường thủy nội địa với tổng chiều dài 63,2km, trong đó gồm 19,9km đường thuỷ nội địa quốc gia được uỷ quyền cho Sở GTVT Đà Nẵng quản lý (gồm 02 sông: sông Hàn, sông Vĩnh Điện) và 43,3km đường thuỷ nội địa địa phương (gồm 05 sông: sông Cu Đê, sông Cẩm Lệ, sông Tuý Loan, sông Yên, sông Quá Giáng).

Bảng 3-11 Hiện trạng hệ thống sông Đà Nẵng

TT	Tên Sông	Điểm đầu	Điểm cuối	Chiều dài (Km)	Cấp sông	Số công trình qua sông
A	**Quốc gia QL**					
1	Sông Hàn	Cầu N.V.Trỗi	Cửa biển	7,6	I	4
B	**Địa phương QL**					
1	Sông Hàn	Ngã 3 Cẩm Lệ	Cầu N.V.Trỗi	2,6	V	2
2	Sông Cẩm Lệ	Ngã 3 s.Yên – Túy Loan	Ngã 3 s. Hàn – Vĩnh Điện	11,4	V	4
3	Sông Túy Loan	Cầu An Lợi	Ngã 3 s.Yên	14,1	VI	
4	Sông Vĩnh Điện	Ngã 3 sông Hàn – Cẩm Lệ	Cầu Tứ Câu	11,0	VI	2
5	Sông Hòa Nhơn	Sông Cẩm Lệ	Thôn Phú Hạ - xã Hòa Sơn	9,9		1
6	Sông Cổ Cò	Ngã 3 s.Vĩnh Điện	Cầu Biện	8,3		3
7	Sông Lỗ Giáng	S.Vĩnh Điện	S.Cẩm Lệ	2,3		1
8	Sông Quá Giáng	Ngã 3 s.Vĩnh Điện	Đập thủy lợi	4,0		
9	Sông Yên	Hòa Tiến	Hòa Khương	6,1		
10	Sông Cu Đê	Sông Nam	Cửa Nam Ô	38,0	VI	4
11	Sông Lỗ Đông	Ngã 3 Giao Trì	Cầu Đá Nhảy	21,6		2
12	Sông Bắc	Sông Cu Đê		4,1		
13	Sông Nam			17,8		
Tổng chiều dài sông				158,8		

Bảng 3-12 Thống kê danh mục và phân cấp kỹ thuật hiện trạng các tuyến đường thuỷ nội địa trên địa bàn thành phố Đà Nẵng (đến 31/12/2019)

TT	Danh mục đường thuỷ nội địa (theo từng sông, kênh)	Tổng chiều dài (km)	Phân theo cấp kỹ thuật (km)							Ghi chú
			Cấp đặc biệt	Cấp I	Cấp II	Cấp III	Cấp IV	Cấp V	Cấp VI	
A	B		2	3	4	5	6	7	8	9
I	**Đường thuỷ trung ương quản lý**	**19,9**								
1	Sông Hàn	8,8		4,00		2,40	2,40			Đề nghị chuyển thành đường TNĐ địa phương
2	Sông Vĩnh Điện	11,1						11,1		Đề nghị chuyển thành đường TNĐ địa phương
II	**Đường thuỷ địa phương quản lý**	**43,3**								
1	Sông Cu Đê	14						14,0		
2	Sông Cẩm Lệ	9,3						9,3		
3	Sông Túy Loan	10,2							10,2	
4	Sông Yên	5,5							5,5	
5	Sông Quá Giáng (Bầu Xấu)	4,3							4,3	
III	**Đường thuỷ nội địa địa phương quy hoạch**	**7,35**								
1	Sông Cổ Cò	7,35	Đoạn qua địa phận thành phố Đà Nẵng dài 7,35km, cấp V (Đang thực hiện nạo vét, chưa thông tuyến)							
*	**TỔNG CỘNG**	**70,55**								

Nguồn: Thuyết minh tổng hợp Điều chỉnh quy hoạch chung thành phố Đà Nẵng đến năm 2030, tầm nhìn đến năm 2045

3.6.2. Cảng thủy nội địa

Hiện tại, có cảng thủy nội địa sông Hàn tại vị trí từ Km5+200 đến Km5+728, bờ trái sông Hàn, phường Thạch Thang, quận hải Châu, TP Đà Nẵng. Theo thông tin từ cảng vụ Đà Nẵng, một số thông số chính của cảng nội địa sông Hàn như sau:

- Chiều dài bến: 528m
- Kết cấu bến: Cảng liền bờ, kết cấu bê tông cốt thép
- Cấp kỹ thuật của cảng: loại I
- Năng lực thông qua: trên 200.000 HK/năm
- Phương tiện thủy lớn nhất có thể tiếp nhận: phương tiện với sức chứa từ 100-300 khách.

3.6.3. Vận tải đường thủy nội địa

3.6.3.1. Các tuyến vận tải hành khách

Quyết định số 6651/QĐ-UBND ngày 30/9/2016 và số 3847/QĐ-UBND ngày 13/7/2017 của UBND thành phố đã phê duyệt quy hoạch và phát triển 09 tuyến vận tải đường thủy nội địa phục vụ du lịch gồm: Tuyến cầu Sông Hàn – Trần Thị Lý (4km); Sông Hàn – cửa biển – bán đảo Sơn Trà (8km); Sông Hàn – Hòn Chảo (15km); Sông Hàn – Cù Lao Chàm (50km); Sông Hàn – Ngũ Hành Sơn (13,5km); Sông Hàn – Cẩm Lệ - Túy Loan – Thái Lai (20,2km); sông Cu Đê – Trường Định (10,4km); Sông Hàn – Vĩnh Điện (15,2km) và tuyến khu vực bán đảo Sơn Trà (khoảng 18 km, trước mắt Bộ Quốc phòng cho phép khai thác 5,5km). Thực tế khai thác 03/09 tuyến (đạt 33,3%) gồm: Tuyến Sông Hàn – cầu Trần Thị Lý; Sông Hàn – cửa biển – bán đảo Sơn Trà; Sông Hàn – Hòn Chảo.

Các tuyến chưa đủ điều kiện hoạt động gồm 06 tuyến:

- Tuyến khu vực bán đảo Sơn Trà (01 tuyến): Bộ Quốc phòng đã có văn bản số 206/BQP-TM ngày 23/01/2021 thống nhất chủ trương khai thác với chiều dài 5,5km (3,0 hải lý), xuất phát từ bến CT15 – Hòn Sụp – Bãi Nam – Bãi Đa.
- Tuyến Sông Hàn – Ngũ Hành Sơn; Cẩm Lệ - Túy Loan – Thái Lai; sông Cu Đê – Trường Định; Sông Hàn – sông Vĩnh Điện (04 tuyến): Chưa đủ điều kiện để thực hiện công bố tuyến vận tải hành khách đường thủy nội địa theo quy định.
- Tuyến Sông Hàn – Cù Lao Chàm (01 tuyến): Bộ Giao thông Vận tải đã thống nhất chủ trương bổ sung tuyến vận tải: Đà Nẵng – Lý Sơn (Quảng Ngãi) vào danh mục các tuyến vận tải thủy từ bờ ra đảo trong vùng biển Việt Nam để phục vụ phát triển du lịch.

3.6.3.2. Bến cảng và số lượng tàu

UBND thành phố đã phê duyệt 39 vị trí quy hoạch đầu tư xây dựng cảng, bến thủy nội địa, trong đó có 23/39 bến thuộc dự án chủ đầu tư và 16/39 bến dơ thành phố đầu tư hoặc kêu gọi đầu tư.

Tính đến năm 2021, thực tế đã triển khai đầu tư xây dựng hoàn thành 06/39 bến (đạt 15,3%), gồm Bến DHC Marina (Y3); bến tại KDL Tiên Sa ; bến CT15 (T2), bến K20 (X5), bến Túy Loan (X13), bến Thái Lai (X14). Ngoài ra, Cảng Sông Hàn hiện nay là cảng tạm, đã được UBND thành phố phê duyệt danh mục dự án trọng điểm thu hút đầu tư với 100% vốn nhà đầu tư tại Quyết định số 641/QĐ-UBND ngày 26/02/2021.

Số lượng tàu quy hoạch trên các tuyến:

- Năm 2020: Có 28 tàu hoạt động/75 tàu dự kiến quy hoạch (đạt 37,3%).

- Năm 2025: Dự kiến 110 tàu hoạt động.

- Năm 2030: Dự kiến 134 tàu hoạt động.

3.6.3.3. Kết quả vận tải hành khách đường thủy nội địa

- Lượng khách du lịch đường thủy trong giai đoạn từ năm 2016-2019 có tốc độ tăng trưởng bình quân đạt 54%, với 197.287 lượt khách trong năm 2016, đến năm 2019 đạt 726.472 lượt. Riêng trong năm 2020, do ảnh hưởng dịch Covid-19, hoạt động du lịch tạm dừng, lượng khách du lịch đường thủy đạt 162.987, giảm 77,56% so với năm 2019).

- Lượng khách đường thủy chủ yếu là khách đi trên tuyến Sông Hàn – Trần Thị Lý (chiếm 95%) và tuyến Sông Hàn – Hòn Chảo (chiếm 5%). Đối với các tuyến còn lại chưa có khách do chưa đủ điều kiện để khai thác khách theo quy định. Lượng khách du lịch chủ yếu là khách đi theo đoàn được doanh nghiệp lữ hành khai thác.

- Tính từ ngày 29/4/2023 đến ngày 18/2/2025 tại bến CT-15, số lượt rời vào đạt 3.860 lượt và số khách tham gia du lịch thủy nội địa đạt 19.840 khách. Trong đó, cụ thể: năm 2023: đạt 1.166 lượt rời vào và 6.590 khách; năm 2024: đạt 2.474 lượt rời vào và 12.353 khách; từ ngày 01/1/2025-18/2/2025: đạt 220 lượt rời vào và 897 khách.

Bảng 3-13 Thống kê vận tải hành khách bằng đường thuỷ nội địa

Số lượt khách du lịch vận chuyển đường thủy nội địa				
2016	2017	2018	2019	2020
197.287	351.445	556.819	726.473	162.987

- Lượng khách du lịch đường sông trong giai đoạn 2016-2019 chủ yếu là khách đoàn đi theo tour do công ty lữ hành tổ chức. Trong đó, khách Hàn Quốc, Trung Quốc chiếm 70%; 15% là khách các quốc gia khác như Thái Lan, Âu-Mỹ; 15% khách nội địa. Riêng năm 2020, khách du lịch đường thủy là khách nội địa.

3.6.3.4. Vận tải hàng hóa bằng đường thủy nội địa

Hoạt động vận tải thủy nội địa đáng kể nhất của đường sông Đà Nẵng là vận chuyển vật liệu xây dựng (cát, sạn) từ Quảng Nam ra Đà Nẵng trên tuyến sông Vĩnh Điện với mật độ cao (trung bình mỗi ngày từ 100-150 chuyến) và vận chuyển cát từ sông Tuý Loan xuống Cẩm Lệ với loại phương tiện trọng tải toàn phần từ 20-100

tấn. Lượng cát xây dựng trên địa bàn thành phố Đà Nẵng ước đạt khoảng 7.000 m3/ngày tương đương 2,5-3 triệu m3/năm.

3.6.4. Đánh giá

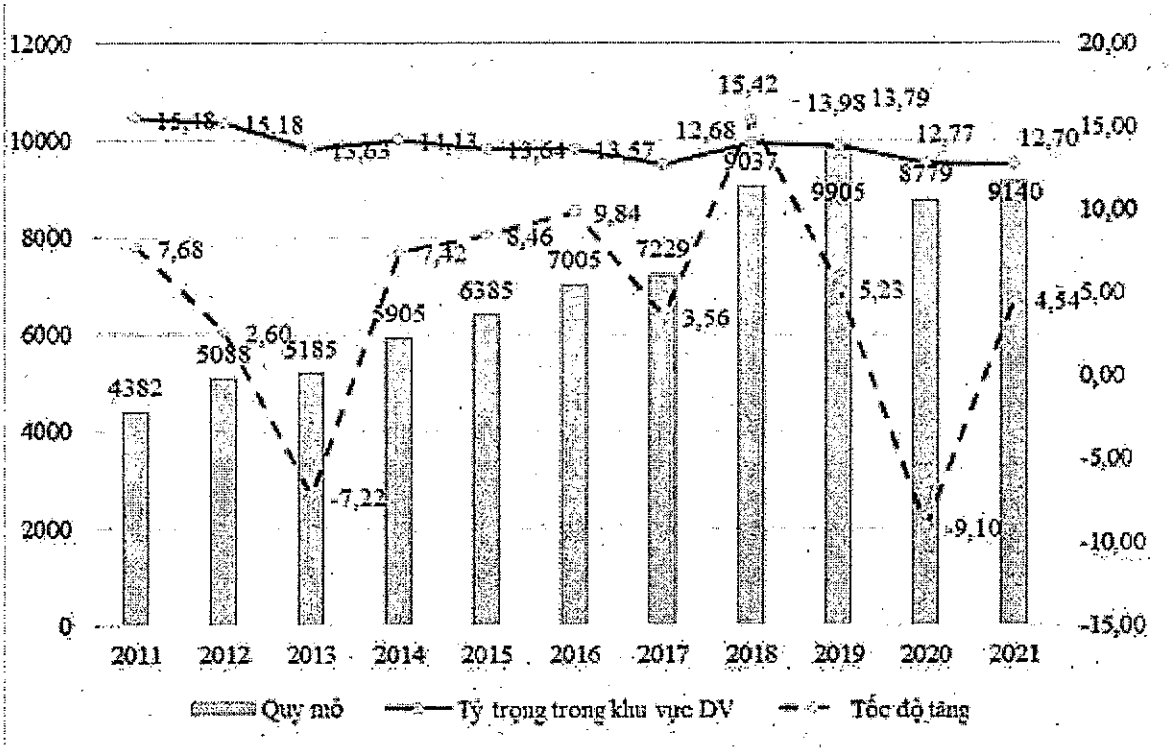
Sông ngòi trên địa bàn thành phố Đà Nẵng ngắn, dốc, mực nước theo mùa nên không phù hợp để phát triển vận tải hàng hóa.

Thành phố chưa khai thác hết tiềm năng du lịch sông nước, đặc biệt vận tải hành khách du lịch bằng đường thủy nội địa và du lịch kết nối Hội An, Huế thông qua chuỗi du lịch đường sông.

3.7. Hệ thống kho bãi và trung tâm logistics

Trong giai đoạn 2011-2020, ngành vận tải kho bãi đã đạt được nhiều phát triển tích cực song nếu so với một số ngành khác thì sự gia tăng không nhanh bằng. Cụ thể, quy mô GRDP của ngành vận tải kho bãi tăng từ 4.382 tỷ đồng năm 2010 lên 8.779 tỷ đồng năm 2020 (năm 2019 là 9.905 tỷ đồng) và năm 2021 là 9140 tỷ đồng, nhưng tỷ trọng của ngành vận tải kho bãi trong khu vực dịch vụ lại giảm từ 15,48% năm 2011 xuống còn 12,77% năm 2020 và năm 2021 là 17,70%. Trong bối cảnh ảnh hưởng của đại dịch Covid-19, năm 2020 tốc độ tăng trưởng âm (-) 9.1% và năm 2021 tăng trở lại ở mức 4,54%.

Đơn vị: Tỷ đồng, %



Hình 3-8 Tỷ trọng ngành vận tải kho bãi và tốc độ tăng trong giai đoạn 2011-2020

Nguồn: Niên giám thống kê Thành phố Đà Nẵng

Mặc dù Đà Nẵng có vị trí địa lý thuận lợi nằm giữa IIà Nội và thành phố Hồ Chí Minh, trên tuyến hành lang kinh tế Đông - Tây nhưng khối lượng hàng hóa luân

chuyển và vận chuyển vẫn còn tương đối hạn chế. Khối lượng hàng hóa vận chuyển năm 2020 Đà Nẵng chỉ chiếm 1,92% và năm 2021 chiếm 2,06% tổng khối lượng vận chuyển cả nước (vùng Bắc Trung Bộ và Duyên hải miền Trung chiếm 23,04% năm 2020 và 23,46% năm 2021); giá trị hàng hóa luân chuyển cũng tương đối thấp, chỉ chiếm 1,75% tổng hàng hóa luân chuyển cả nước vào năm 2020 và năm 2021 chiếm 1,83% (vùng Bắc Trung Bộ và Duyên hải miền Trung chiếm 11,28% năm 2020 và 11,2% năm 2021). Số lượng doanh nghiệp hoạt động trong lĩnh vực kho bãi năm 2016 được ghi nhận là khoảng 203 doanh nghiệp. phần lớn các doanh nghiệp dịch vụ logistics trên địa bàn là các doanh nghiệp vừa và nhỏ, hoạt động nhỏ lẻ, manh mún, mới chỉ khai thác một hoặc một số hoạt động logistics trong toàn bộ chuỗi cung ứng. Phổ biến nhất dịch vụ giao nhận vận tải nhưng phạm vi hoạt động chỉ trong nội địa hoặc giới hạn một vài nước trong khu vực). Trên địa bàn thành phố Đà Nẵng hiện nay có Trung tâm logistics Transimex bắt đầu hoạt động từ 9/9/2017, với tổng số vố đầu tư khoảng 50 tỷ đồng, quy mô 1,62 ha tại KCN Hòa Cầm. Trong đó diện tích kho hàng là 9.300 m2, bãi đậu xe làm hàng 3.677 m2 và 24 cửa nhập/xuất hàng với 4 bàn nâng. Trung tâm logistics Transimex nằm ở vị trí thuận lợi gần QL14B, dễ dàng kết nối với cảng Tiên Sa (19km), với cảng hàng không quốc tế Đà Nẵng (7km) và gần trung tâm thành phố (8km). Trung tâm logistics triển khai xây dựng là Trung tâm tiếp vận Yusen Logistics Đà Nẵng có tổng số vốn đầu tư 5,1 triệu USD, quy mô 2,5 ha tại KCN Hòa Khánh mở rộng.

Bảng 3-14. Khối lượng hàng hóa vận chuyển và Tỷ trọng khối lượng hàng hóa vận chuyển giai đoạn 2010-2021

	2010	2015	2016	2017	2018	2019	2020	2021
	Khối lượng hàng hóa vận chuyển (1000 tấn)							
Bắc Trung Bộ và Duyên hải miền Trung	153.133	254.975	284.072	312.759	355.123	393.996	372069	381.146
Đà Nẵng	19.191	27.718	28.828	33.122	33.988	35.569	31.024	33.412
	Tỷ trọng khối lượng hàng hóa vận chuyển so với cả nước (%)							
Bắc Trung Bộ và Duyên hải miền Trung	20,70	22,69	22,97	23,14	23,60	23,83	23,04	23,46
Đà Nẵng	2,59	2,47	2,33	2,45	2,26	2,15	1,92	2,06
	Khối lượng hàng hoá luân chuyển (triệu tấn)							
Bắc Trung Bộ và Duyên hải miền Trung	10.863	15.801	17.261	18.715	20.114	21.976	18.859	19.258
Đà Nẵng	2.304	2.396	2.858	3.037	3.264	3.511	2.931	3.149
	Tỷ trọng khối lượng hàng hóa luân chuyển so với cả nước (%)							
Bắc Trung Bộ và Duyên hải miền Trung	14,77	14,11	13,88	13,73	13,04	13	11,28	11,20
Đà Nẵng	3,13	2,14	2,3	2,23	2,12	2,08	1,75	1,83

Nguồn: Tổng cục thống kê

So với các thành phố khác, khối lượng hàng hóa vận chuyển và luân chuyển của Đà Nẵng thấp hơn khá nhiều so với Hà Nội, TP. Hồ Chí Minh và Hải Phòng. Hàng hóa vận chuyển năm 2020 của Hà Nội, TP. Hồ Chí Minh và Hải Phòng chiếm tỷ trọng tương ứng là 8,26%, 8,15% và 8,46% tổng khối lượng hàng hóa vận chuyển của cả nước, trong khi Đà Nẵng chỉ chiếm 2,12%.

Bảng 3-15. Khối lượng hàng hóa vận chuyển phân theo địa phương giai đoạn 2000-2021

Khối lượng hàng hoá vận chuyển phân theo địa phương (nghìn tấn)										
	2000	**2005**	**2010**	**2015**	**2016**	**2017**	**2018**	**2019**	**2020**	**2021**
Hà Nội	9.118	22.781	73.242	92.55	97.983	104.908	113.552	126.535	128.978	129.989
Hải Phòng	8.117	19.287	40.254	70.265	80.098	92.276	106.2	121.585	125.841	136.666
Đà Nẵng	4.937	14.914	19.191	27.718	28.828	33.122	33.988	35.569	31.024	33.412
TP HCM	19.406	33.836	68.783	99.443	108.493	126.077	146.639	167.938	154.292	143.841
Tỷ trọng so với cả nước (%)										
Hà Nội	4,69	5,54	9,9	8,23	7,92	7,76	7,54	7,65	7,99	8,00
Hải Phòng	4,18	4,69	5,44	6,25	6,48	6,83	7,06	7,35	7,79	8,41
Đà Nẵng	2,54	3,63	2,59	2,47	2,33	2,45	2,26	2,15	1,92	2,06
TP HCM	9,99	8,23	9,3	8,85	8,77	9,33	9,74	10,16	9,55	8,85
Khối lượng hàng hoá luân chuyển phân theo địa phương (triệu tấn)										
	2000	**2005**	**2010**	**2015**	**2016**	**2017**	**2018**	**2019**	**2020**	**2021**
Hà Nội	1.093	2.72	5.427	7.349	7.956	8.607	9.357	9.672	10.026	10.233
Hải Phòng	1.823	6.135	10.665	16.014	18.768	21.406	23.831	25.705	26.708	29.01
Đà Nẵng	599	2.176	2.304	2.396	2.858	3.037	3.264	3.511	2.931	3.149
TP HCM	4.239	9.004	14.244	23.08	25.828	27.798	34.048	38.718	37.915	38.718
Tỷ trọng so với cả nước (%)										
Hà Nội	5,91	6,3	7,38	6,56	6,4	6,32	6,07	5,72	5,99	5,95
Hải Phòng	9,86	14,21	14,5	14,3	15,1	15,71	15,45	15,21	15,97	16,86
Đà Nẵng	3,24	5,04	3,13	2,14	2,3	2,23	2,12	2,08	1,75	1,83
TP HCM	22,93	20,86	19,36	20,61	20,77	20,4	22,07	22,91	22,67	22,51

Nguồn: Tổng cục thống kê

Về hành khách, cùng với sự phát triển mạnh mẽ của hoạt động du lịch, giai đoạn 2016-2019 lượt tàu khách và hành khách đường biển đến Đà Nẵng tăng trưởng mạnh mẽ với lượt tàu khách tăng gần 16%/năm, đạt 108 lượt trong năm 2019; số lượng hành khách tăng hơn 11%/năm, đạt 180.215 lượt năm 2019. Cảng Tiên Sa có khả năng tiếp nhận tàu khách tải trọng lớn lên đến 170.000 GRT. Trong khi sản lượng hàng hóa qua bến Tiên Sa không ngừng tăng, nguồn cung dồi dào về khách du lịch đường biển sẽ tạo ra áp lực lớn lên cơ sở vật chất và hệ thống quản lý hiện tại của cảng biển Đà Nẵng.

Đặc biệt, bến Tiên Sa do đang quá tải về kho bãi và quỹ đất không thể mở rộng thêm, đang ưu tiên cho việc khai thác hàng hóa và chưa có sự đầu tư tương xứng về hạ tầng đón tiếp hành khách như nhà ga, phòng chờ, phòng check-in, lối đi riêng dành cho hành khách tách biệt với hàng hóa,... Do đó, việc không ngừng nâng cấp để tối ưu hóa khả năng đáp ứng hiện tại của bến Tiên Sa là yêu cầu bức thiết đối với địa phương; đồng thời, việc xây dựng cảng nước sâu Liên Chiểu để dịch chuyển việc khai thác hàng hóa ra khỏi bến Tiên Sa là không thể tránh khỏi.

Bảng 3-16. Số lượt khách và tàu khách đường biển tại Thành phố Đà Nẵng giai đoạn 2016-2019

Chỉ tiêu	ĐVT	2016	2017	2018	2019	Tốc độ tăng trưởng bình quân
Lượt khách và thuyền viên	Lượt	131.721	147.791	199.491	180.215	11.01%
Lượt tàu khách	Lượt	70	81	106	108	15.55%

Nguồn: Hiệp hội Cảng biển Việt Nam (2021)

Về tàu biển và dịch vụ hỗ trợ: Hiện thành phố Đà Nẵng chưa có một đội tàu biển nào của địa phương, đa số các đội tàu thường xuyên ra vào cảng biển Đà Nẵng hiện nay đều thuộc các hãng vận tải quốc tế dẫn đến kinh tế hàng hải phụ thuộc vào hoạt động của các hãng tàu quốc tế; đồng thời, các doanh nghiệp địa phương cũng rất khó phát triển dịch vụ logistics trọn gói qua hệ thống cảng biển khi không có hãng tàu. Đà Nẵng có những dịch vụ hỗ trợ trực tiếp hoạt động vận tải biển như: dịch vụ lai dắt, cứu hộ tàu thuyền, dịch vụ kho bãi phục vụ xếp dỡ, bảo quản hàng hóa qua cảng. Dịch vụ lai dắt tàu tại Đà Nẵng được cung cấp chủ yếu bởi Công ty cổ phần tàu lai cảng Đà Nẵng (DANATUG). Đơn vị này hiện đang sở hữu và quản lý đội tàu lai dắt với 12.000HP tổng công suất, với các chủng loại tàu từ 500HP đến 2.800HP đáp ứng tiêu chuẩn quốc tế nên có thể cung cấp đa dạng các dịch vụ lai dắt, cứu nạn cho các hãng tàu không chỉ trên vùng biển Đà Nẵng mà còn ở các vùng biển khác như: Chân Mây - Thừa Thiên Huế, Quy Nhơn, Quảng Bình, Quảng Trị.

Hiện nay, Cảng Tiên Sa có diện tích kho và bãi lần lượt là 14.285 m2 và 178.603 m2 gồm kho bãi của Cảng Tiên Sa và của Công ty cổ phần Logistic Đà Nẵng (DANALOG[3]). Nhờ dự án mở rộng Tiên Sa giai đoạn 2, diện tích kho bãi phục vụ vận tải biển tại Đà Nẵng đã được cải thiện đáng kể song do hạn chế về quỹ đất, việc tiếp tục mở rộng kho bãi trong bối cảnh hàng hóa thông cảng tăng nhanh là một thách thức lớn. Thành phố đã quy hoạch và triển khai xây dựng khu bãi depot quy mô 20ha

[3] Diện tích kho và bãi của DANALOG lần lượt là 12.225m2 và 35.018m2.

tại xã Hòa Nhơn, huyện Hòa Vang nhằm tạo điều kiện cho cảng biển Đà Nẵng tập trung được nguồn hàng trong đất liền và giảm xung đột giữa giao thông vận tải hàng hóa và giao thông đô thị thành phố, đặc biệt trên tuyến đường Ngũ Hành Sơn - Ngô Quyền - Yết Kiêu.

Theo Quy hoạch phát triển hệ thống trung tâm Logistics trên địa bàn cả nước đến năm 2020, định hướng đến năm 2030 định hướng khu vực Miền Trung - Tây Nguyên: Hình thành và phát triển 06 Trung tâm logistics hạng I, hạng II và 01 Trung tâm logistics chuyên dụng hàng không tại địa bàn các vùng, tiểu vùng và hành lang kinh tế (bao gồm: TT logistics khu vực thành phố Đà Nẵng; TT logistics trên hành lang kinh tế đường 8, đường 12A và duyên hải Bắc Trung bộ; TT logistics trên hành lang kinh tế đường 9; TT logistics trên hành lang kinh tế đường 14B; TT logistics trên hành lang kinh tế đường 19 và duyên hải Nam Trung bộ; TT logistics chuyên dụng hàng không thuộc khu vực thành phố Đà Nẵng (gắn kết với Cảng hàng không quốc tế Đà Nẵng) và TT logistics trên hành lang kinh tế Đông Trường Sơn.

Theo thống kê của Bộ Công thương, hiện nay 45/63 tỉnh thành trên cả nước đã có trung tâm logistics với tổng cộng 69 trung tâm có quy mô lớn và vừa, trong đó tập trung chủ yếu tại 02 trung tâm kinh tế của cả nước là khu vực Đồng bằng sông Hồng và Đông Nam Bộ.

Hiện nay, tại khu vực Quảng Trị - Thừa Thiên Huế - Đà Nẵng - Quảng Nam đang có khoảng 13 trung tâm logistics đang hoạt động (8 trung tâm) và đầu tư xây dựng (05 trung tâm), có đến 7/8 trung tâm đang hoạt động trên địa bàn thành phố Đà Nẵng (Hòa Vang, Transimex, Vinatrans Đà Nẵng, Logitem Việt Nam v.v...) chỉ có duy nhất trung tâm Logistics Chu Lai đang hoạt động bên ngoài địa bàn thành phố, qua đó cho thấy sức hấp dẫn của Đà Nẵng đối với việc hình thành và phát triển các Trung tâm Logistics.

Thực tế giai đoạn vừa qua cũng cho thấy các Trung tâm hình thành ban đầu với quy mô vừa và nhỏ (thông thường dưới 5ha), tuy nhiên sẽ từng bước đầu tư mở rộng tùy theo quy mô hàng hóa phục vụ. Do đó, các trung tâm logistics đề xuất tại Quy hoạch tiếp tục được định hướng phát triển theo xu thế bám sát các đầu mối hàng hóa lớn trên địa bàn tỉnh (cảng biển, ga đường sắt, cảng hàng không, khu công nghiệp) và đảm bảo phù hợp với các quy hoạch, kế hoạch sử dụng đất và các quy hoạch có liên quan (giao thông vận tải, khu công nghiệp, cụm công nghiệp v.v....). Ngoài ra quy mô của các trung tâm Logistics trên cũng đã được tính toán phù hợp với tiến trình đầu tư, khai thác của các đầu mối hàng hóa lớn đảm bảo đồng bộ trong đầu tư khai thác, đáp ứng nhu cầu cung ứng dịch vụ logistics đối với hàng hóa của khu vực.

Nhìn chung, hệ thống kho bãi và dịch vụ logistics của thành phố Đà Nẵng vẫn còn thiếu, chỉ phục vụ được một phần nhu cầu sản xuất, dự trữ của địa phương và

vùng lân cận, chưa đáp ứng được nhu cầu vận tải hàng hóa quốc tế ngày một gia tăng qua khu vực Đà Nẵng. Cùng nằm trong một chuỗi giá trị logistics, sự thiếu hiệu quả của vận tải đường bộ cũng góp phần khiến cho vận tải biển tại Đà Nẵng gặp nhiều khó khăn trong việc cạnh tranh với các đối thủ khác ở trong khu vực và hai đầu đất nước.

Về hoạt động vận tải: Về vận tải đô thị, thành phố Đà Nẵng đã cấp phép cho 2.258 đơn vị đủ điều kiện được cấp Giấy phép kinh doanh vận tải, cụ thể: 17 đơn vị kinh doanh vận tải khách theo tuyến cố định và xe buýt, 08 đơn vị kinh doanh vận tải khách bằng xe taxi, 494 đơn vị kinh doanh vận tải khách theo hợp đồng, 457 đơn vị kinh doanh vận tải khách du lịch, 1.290 đơn vị kinh doanh vận tải hàng hóa bằng xe ô tô. Đến tháng 6/2020 toàn Thành phố có 259 xe buýt đang hoạt động, nếu tính cả Quảng Nam và TT Huế thì tổng cộng 355 xe buýt. Mật độ bao phủ về diện tích đạt 62,7% (không tính diện tích huyện Hoàng Sa), và đã phủ khắp 49/56 phường/xã có hoạt động xe; sản lượng xe buýt đạt khoảng 2.4 triệu lượt hành khách, bình quân 7.075 hành khách/ngày, mới đáp ứng dưới 1% tổng nhu cầu đi lại của người dân. Về vận tải liên tỉnh, Hiện thành phố có 02 bến xe khách là điểm đầu, cuối cho các tuyến xe khách liên tỉnh là Bến xe trung tâm và Bến xe phía Nam.

3.8. Vận tải đô thị

3.8.1. Công tác quản lý hoạt động vận tải bằng xe ô tô trên địa bàn

Tổng số giấy phép kinh doanh vận tải được cấp tính đến năm 2024 là 3.187 giấy phép. Trong năm 2024 Sở GTVT đã cấp 316 giấy phép kinh doanh vận tải (tăng 39% so với cùng kỳ); cấp 21.788 phù hiệu, biển hiệu cho các loại phương tiện[4], đặc biệt thực hiện cấp phép cho gần 1.000 xe ô tô điện tham gia kinh doanh vận tải bằng xe taxi và xe Hợp đồng.

3.8.2. VTHKCC bằng xe buýt

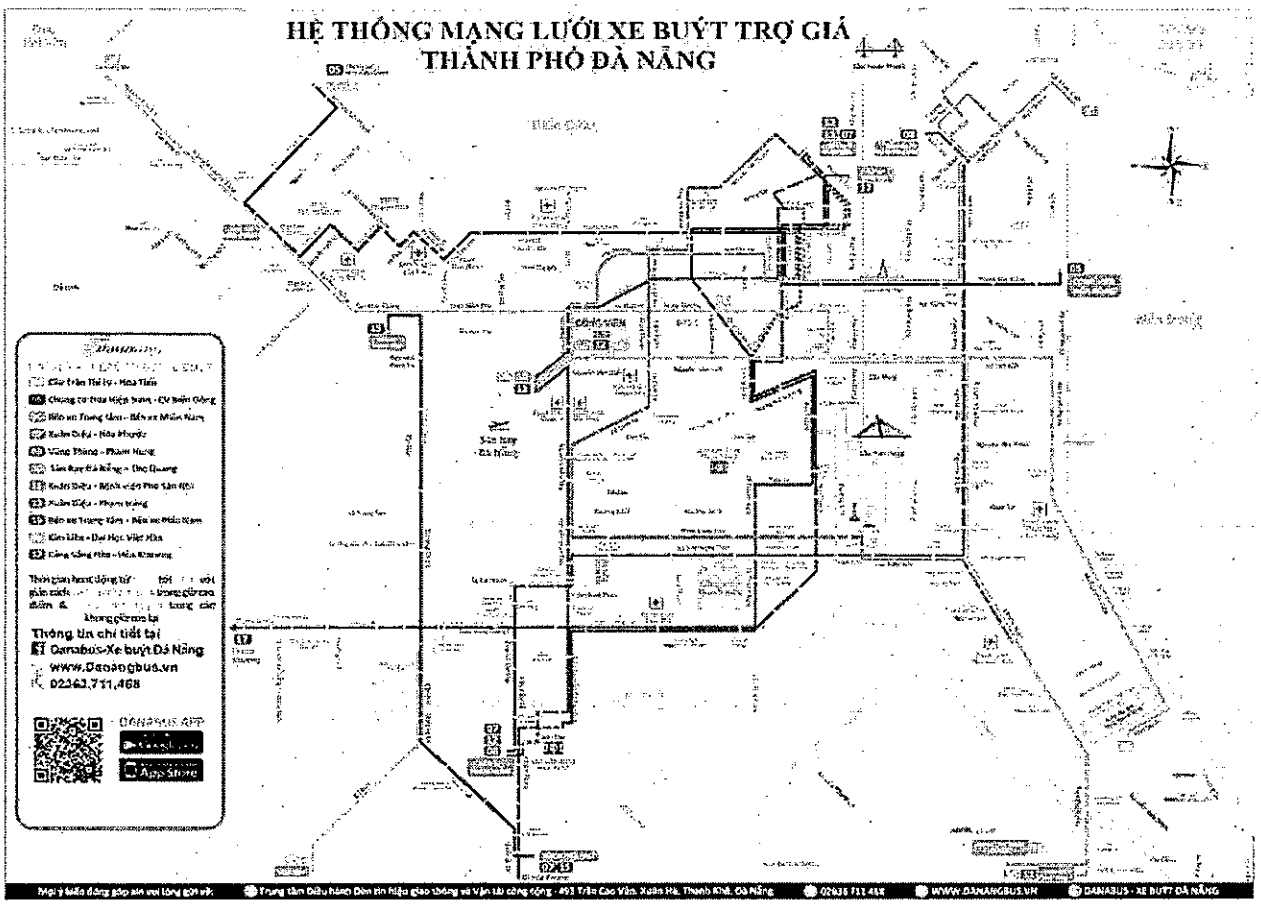
3.8.2.1. Mạng lưới tuyến xe buýt

Tính đến năm 2024, hệ thống vận vận tải công cộng bằng xe buýt của thành phố có 14 tuyến: trong đó 11 tuyến buýt nội đô (trong đó 5 tuyến trợ giá) và 3 tuyến buýt liền kề. Thời gian hoạt động xe buýt từ 15-30 phút/ chuyến hàng ngày, với tổng 156 xe buýt (Đà Nẵng 97 xe, Quảng Nam 21 xe, Huế 38 xe)

[4] Trong đó: 343 Phù hiệu xe tuyến cố định; 42 Phù hiệu xe Trung chuyển; 1.287 Phù hiệu xe Taxi; 9.628 Phù hiệu xe Hợp đồng; 603 Biển hiệu xe Du lịch ; 927 Phù hiệu xe Công-ten-nơ ; 1.721 Phù hiệu xe Tải ; 231 Phù hiệu xe Đầu kéo; 170 phù hiệu xe buýt và 6.836 giấy phép liên vận.

- 03 tuyến buýt liền kề không trợ giá, tổng chiều dài 179,7km (2 tuyến buýt liền kề nối với Quảng Nam chiều dài 79,7km; 1 tuyến buýt liền kề với Huế chiều dài 100km). Thời gian hoạt động từ 05h30-19h hàng ngày, tần suất khoảng 15-30 phút/ chuyến.

- 11 tuyến buýt nội thành (5 tuyến trợ giá và 6 tuyến không trợ giá) với tổng chiều dài 243,58km. Thời gian hoạt động từ 05h30-19h hàng ngày, tần suất hoạt động 10-30 phút/ chuyến.



Hình 3-9 Mạng lưới tuyến xe buýt thành phố Đà Nẵng năm 2024

Đánh giá:

Mạng lưới tuyến buýt hiện nay là 1,329 km/km^2 chưa đạt theo Quy chuẩn kỹ thuật quốc gia về quy hoạch xây dựng đô thị QCVN 01:2021/BXD. (tối thiểu 2km/km^2).

3.8.2.2. Đoàn phương tiện

Đến tháng 12/2024 thành phố có 156 xe buýt hoạt động (Đà Nẵng 97 xe, Quảng Nam 21 xe, Huế 38 xe). Các xe buýt hoạt động sử dụng nhiên liệu diezel, chưa có xe buýt sử dụng nhiên liệu sạch. Một số xe buýt của Công ty CP Công

nghiệp Quảng An 1 đã bố trí chỗ ngồi ưu tiên cho người khuyết tật. Đa số các phương tiện được đầu tư mới, chủ yếu là xe buýt cỡ nhỏ 26 chỗ, có máy lạnh.

3.8.2.3. Dịch vụ xe buýt

Thời gian hoạt động từ 5h30 sáng đến 19h00. Tần suất chạy xe: giờ cao điểm 10-15 phút/ chuyến, giờ thấp điểm 30 phút/ chuyến. Tần suất chạy xe được điều chỉnh linh hoạt tùy theo tình hình và nhu cầu thực tế.

3.8.2.4. Kết quả

Sản lượng hành khách xe buýt tăng lên theo từng năm năm

Bảng 3-17 Kết quả hoạt động vận tải công cộng bằng xe buýt

STT	Chỉ tiêu	Đơn vị	Năm 2022	Năm 2023	Năm 2024
1	Sản lượng hành khách	Triệu lượt hành khách	0,939	1,27	1,83
2	Tỉ lệ tăng trưởng so với năm trước	%	19,8	36	43,7

3.8.3. Vận tải hành khách bằng taxi

Số lượng doanh nghiệp hoạt động trong lĩnh vực kinh doanh vận tải taxi trên địa bàn thành phố Đà Nẵng tăng lên đáng kể từ năm 2011 (06 doanh nghiệp), đến hết năm 2016 có 8 doanh nghiệp. Số lượng phương tiện taxi năm 2010 là 575, năm 2015 là 1.140 và đến nay thành phố đã chấp thuận đầu tư số phương tiện taxi đạt trên 1.700 xe. Tuy tổng số lượng phương tiện trong đoàn xe của mỗi doanh nghiệp là khác nhau nhưng nhìn chung đều có xu hướng tăng đều qua các năm (tốc độ tăng trưởng bình quân 15%/năm giai đoạn 2010-2015, số lượng phương tiện đã tăng lên gần gấp đôi trong vòng 6 năm, từ 575 phương tiện hoạt động trong năm 2010 lên 1.140 phương tiện trong năm 2015), và tập trung vào dòng xe 04 chỗ (chiếm 2/3 tổng số phương tiện taxi lưu thông).

3.8.4. Một số hoạt động vận tải hành khách mới

Trong thời gian vừa qua, bên cạnh một số loại hình kinh doanh vận tải hành khách thông thường (như theo tuyến cố định, theo hợp đồng (giấy và điện tử), xe buýt, taxi, vận tải khách du lịch bằng xe ô tô,…) thì phát sinh một số loại hình kinh doanh mới như: chở khách dụ lịch bằng xe ô tô chuyên dụng 2 tầng; hay bằng xe bốn bánh có gắn động cơ chạy xăng; xe 4 bánh chạy bằng năng lượng điện,…Nhìn chung các loại hình nói trên đều đang được Thủ tướng Chính phủ cho phép nghiên cứu triển khai thí điểm trên một số địa phương, gồm: xe 4 bánh chạy bằng năng

lượng điện 5, 4 xe bốn bánh có gắn động cơ xăng để chở khách tham quan, du lịch trong khu vực hạn chế; dịch vụ vận chuyển hành khách bằng xe ô tô góp phần thúc đẩy phát triển du lịch.

Bên cạnh những loại hình phương tiện vận tải mới được phép hoạt động, vẫn có tình trạng kinh doanh vi phạm quy định của pháp luật. Trong khi xe khách liên tỉnh hoạt động nghiêm túc trong bến không được vào nội thành bắt khách, chỉ được sử dụng xe trung chuyển; xe taxi bị kiểm soát chặt chẽ về số lượng, chất lượng phương tiện; nhiều tổ chức, đơn vị đăng ký cấp phù hiệu xe hợp đồng dưới 10 chỗ và loại xe này được phép chạy trong nội thành; qua đó chạy "dù" hoặc "uber", "grab", len lỏi vào từng phố, từng nhà trong nội thành để đón khách. Đây cũng là một trong những nguyên nhân dẫn đến tình trạng lưu lượng xe tăng trong khu vực trung tâm thành phố, đồng thời cũng làm nhiễu loạn thị trường vận tải, hình thành hàng loạt bến "cóc" khiến doanh nghiệp chạy liên tỉnh hoạt động trong bến bức xúc, gây thất thu thuế cho Nhà nước.

3.8.5. Hiện trạng vận tải bằng xe buýt du lịch

Tính đến tháng 12/2020, tại thành phố Đà Nẵng có 02 tuyến buýt du lịch:

Tuyến N1: Sân bay - Coco Bay

Chiều đi: Bãi đậu xe Sân bay – Đường Duy Tân – Đường 2/9 – Cầu Rồng – Đường Lý Nam Đế – Trần Hưng Đạo – Đường gom lên Vincom – Đường Phạm Văn Đồng – Võ Nguyên Giáp – Trường Sa – Điểm cuối tại Cocobay.

Chiều về: Cocobay – đường Trường Sa – An Nông – Cầu Cổ Cò – đường Nam Kỳ Khởi Nghĩa – đường Trần Đại Nghĩa – Lê Văn Hiến – Cầu Tiên Sơn – Đường 2/9 – Duy Tân – Bãi đậu xe Sân bay.

Tuyến N2: Sân bay - Chùa Linh Ứng - Sân bay

Chiều đi: Sân Bay - Duy Tân - Đầu Cầu Trần Thị Lý - Nguyễn Văn Thoại - Võ Nguyên Giáp - Hoàng Sa - Chùa Linh Ứng.

Chiều về: Chùa Linh Ứng - Hoàng Sa - Lê Đức Thọ - Nguyễn Hữu An – Lê Văn Duyệt - Trần Hưng Đạo - Cầu Rồng - Bạch Đằng - Lý Tự Trọng - Lê Lợi - Lê Duẩn - Nguyễn Tri Phương - Sân Bay.

---

5 Công văn số 33/TTg-KTN ngày 06/01/2016 của Thủ tướng Chính phủ, thí điểm tại tại 06 tỉnh, thành phố: Hải Phòng, Đà Nẵng, Lào Cai, Thừa Thiên Huế, Khánh Hòa, Bà Rịa - Vũng Tàu.

- 02 tuyến du lịch do Coco City Tour thuộc tập đoàn Empire khai thác từ năm 2017, sử dụng 14 xe buýt Thaco B53.

Bảng 3-18 Một số kết quả vận hành 02 tuyến buýt du lịch của TP Đà Nẵng

STT	Chỉ tiêu	Năm 2017	Năm 2018	Năm 2019
1	Tổng số lượt xe thực hiện	8,418	8,418	8,418
2	Tổng số lượt hành khách	2,871	5,914	6,328
3	Bình quân số HK/1 lượt xe	0.3	0.7	0.8

Nhìn chung 2 tuyến buýt du lịch chưa khai thác được tiềm năng khách du lịch sử dụng dịch vu xe buýt (do lộ trình các tuyến có tính chất phục vụ du lịch chưa hợp lý, thời gian các tuyến kết nối với các khu du lịch đóng tuyến sớm, thông tin các tuyến buýt đến với khách du lịch còn hạn chế, không rõ ràng…).

Đến nay 2 tuyến buýt du lịch Cocobus hiện đã ngừng hoạt động do khai thác không hiệu quả, cộng thêm tình hình dịch Covid-19 ảnh hưởng nhiều đến hoạt động du lịch của Thành phố.

Tuy nhiên, giai đoạn tới khi hoạt động du lịch trở lại bình thường, nên rà soát điều chỉnh lộ trình 2 tuyến buýt du lịch này để kết nối thuận tiện các điểm du lịch với mạng lưới VTHKCC cũng như các đầu mối vận tải (ga Đà Nẵng, Cảng HKQT Đà Nẵng, cảng sông Hàn…) và tiến hành lựa chọn đơn vị vận hành (Cocobay hoặc doanh nghiệp khác) để tiếp tục khai thác.

3.9. Vận tải liên tỉnh, kế cận

3.9.1. Vận tải liên tỉnh

Hiện thành phố có 02 bến xe khách là điểm đầu, cuối cho các tuyến xe khách liên tỉnh là Bến xe trung tâm và Bến xe phía Nam.

Thực hiện theo Quyết định số 2288/QĐ –BGTVT về việc phê duyệt quy hoạch chi tiết tuyến vận tải hành khách cố định liên tỉnh đường bộ toàn quốc đến năm 2020, định hướng đến năm 2030. Sở GTVT công bố danh mục, biểu đồ xe chạy các tuyến vận tải khách cố định liên tỉnh và đăng tải trên website của Sở GTVT để các tổ chức, cá nhân liên quan có thể tra cứu (Quyết định số 170/QĐ-SGTVT ngày 24/3/2021)

Thực hiện Nghị định số 10/2020/NĐ-CP, Sở GTVT thành phố Đà Nẵng đã tham mưu trình Ủy ban nhân dân thành phố ban hành Quyết định số 31/2021/QĐ-UBND ngày 22/10/2021 ban hành quy định về đối tượng, phương tiện, phạm vi và thời gian hoạt động của xe trung chuyển hành khách trên địa bàn thành phố Đà

Nẵng (Theo đó: Tổng số đơn vị có xe khách trung chuyển: 15 đơn vị; Tổng số xe khách trung chuyển: 47 xe).

Thực hiện quy trình đăng ký khai thác tuyến: các đơn vị thực hiện theo quy trình đăng ký, khai thác tuyến theo quy định tại Điều 20, Nghị định số 10/2020/NĐ-CP của Chính phủ, quy trình thực hiện theo Bộ Thủ tục hành chính đã được UBND thành phố Đà Nẵng công bố; từ ngày 01/7/2021, việc đăng ký khai thác tuyến thực hiện theo quy trình đăng ký trực tuyến trên hệ thống dịch vụ công trực tuyến của Bộ GTVT.

Quản lý danh mục tuyến vận tải hành khách cố định liên tỉnh trên địa bàn được triển khai theo quy hoạch chi tiết tuyến vận tải hành khách cố định liên tỉnh đường bộ toàn quốc đến năm 2020, định hướng đến năm 2030 của Bộ GTVT và điều chỉnh, bổ sung Quy hoạch chi tiết tuyến hàng năm, gồm:

+ Tổng số tuyến đã được công bố: 233 tuyến (được Bộ GTVT công bố và đăng trên cổng dịch vụ công của Bộ GTVT)

+ Số tuyến đã có đơn vị vận tải đang hoạt động: 88 tuyến,

+ Số tuyến chưa có đơn vị đăng ký hoạt động: 145 tuyến,

+ Số tuyến đang đề nghị công bố danh mục tuyến: 0 tuyến.

3.9.2. Vận tải kế cận

Trước tháng 8/2020, 05 tuyến buýt liên tỉnh liền kề có lộ trình đi vào trung tâm thành phố. Thực hiện Nghị quyết số 309/NQ-HDND ngày 08/7/2020 và UBND thành phố phê duyệt thống nhất phương án điều chỉnh hành chình chạy xe buýt tại Công văn số 2542/VP-UBND ngày 10/8/2020 đã thực hiện điều chỉnh lộ trình tuyến buýt liền kề kết nối với Quảng Nam không đi vào trung tâm thành phố. Việc sớm điều chỉnh các tuyến buýt liền kề kết nối với Quảng Nam ra khỏi khu vực trung tâm thành phố rất cần thiết để nâng cao chất lượng vận tải hành khách công cộng bằng xe buýt trên địa bàn thành phố cũng như định hướng phát triển giao thông công cộng của thành phố trong giai đoạn tới.

Đến tháng 12/2024, thành phố có 3 tuyến buýt liên tỉnh liền kề (các tuyến khác tạm dừng hoạt động), gồm 1 tuyến kết nối với Huế và 2 tuyến kết nối với Quảng Nam.

Bảng 3-19 Tổng hợp các tuyến buýt liền kề năm 2024

TT	Tên tuyến	Chiều dài (Km)	Lộ trình tuyến (sau điều chỉnh)
1	LK01 Đà Nẵng - Huế	100	Chiều đi: Bến xe Trung tâm Đà Nẵng - Tôn Đức Thắng - Nguyễn Lương Bằng - Nguyễn Văn Cừ - Đường Tạ Quang Bửu - đường Hầm Hải Vân Túy Loan - Hầm Hải Vân - QL1A - Nguyễn Tất Thành - An Dương Lương - Bến xe phía Nam Huế. Chiều về: Bến xe phía Nam Huế - An Dương Vương - Nguyễn Tất Thành - QL1A - Hầm Hải Vân - đường hầm Hải Vân Túy Loan - Tạ Quang Bửu - Nguyễn Văn Cừ - Nguyễn Lương Bằng - Tôn Đức Thắng - Bến xe Trung tâm Đà Nẵng.
2	LK02 Đà Nẵng - Hội An	23,2	Chiều đi: Trạm xe buýt Đại học Việt Hàn - Đường ĐT607 - Nguyễn Tất Thành - Bến xe buýt Hội An - Lý Thường Kiệt - Trần Nhân Tông - Cửa Đại - ÂuCơ - Bãi đỗ xe Bến thủy nội địa Cửa Đại. Chiều về: Bãi đỗ xe Bến thủy nội địa Cửa Đại - Âu Cơ - Cửa Đại - Trần-Nhân Tông - Lý Thường Kiệt - Nguyễn Tất Thành - Bến xe buýt Hội An - Đường ĐT 607 - Trạm xe buýt Đại học Việt Hàn.
3	LK21 Đà Nẵng - Tam Kỳ	56,5	Chiều đi: Bến xe phía Nam (Đà Nẵng) - Nam Kỳ Khởi Nghĩa - Quốc lộ 1A – Quốc lộ 1A cũ (Nam Phước - Điện Phương - Điện Minh - Vĩnh Điện) - Quốc lộ 1A - Cầu Hương An cũ - Quốc lộ 1A - Bến xe khách Tam Kỳ - Phan Bội Châu - Phan Châu Trinh - 954 Phan Châu Trinh (Cầu Tam Kỳ - Quảng Nam). Chiều về: 954 Phan Châu Trinh (Cầu Tam Kỳ - Quảng Nam) - Phan Châu Trinh - Phan Bội Châu - Bến xe khách Tam Kỳ - Quốc lộ 1A - Cầu Hương An cũ - Quốc lộ 1A - Quốc lộ 1A cũ (Nam Phước - Điện Phương - Điện Minh - Vĩnh Điện) - Quốc lộ 1A - Nam Kỳ Khởi Nghĩa - Bến xe phía Nam (Đà Nẵng).

➢ ***Đoàn phương tiện***

Phương tiện xe buýt liền kề gồm 59 xe loại xe 26 chỗ và 29 chỗ. Đa số các phương tiện trên tuyến Quảng Nam – Đà Nẵng là xe buýt được tu bổ, sửa chữa, không phải là phương tiện mới.

Tuyến liền kề Đà Nẵng – Huế mới được khai trương đưa vào hoạt động từ 01/01/2020 là tuyến chuyển đổi từ tuyến xe khách cố định liên tỉnh với phương tiện được tu bổ, sửa chữa, không phải là phương tiện mới. Các tuyến này mới đi vào hoạt động nhưng cũng xảy ra tình trạng đón trả khách không đúng điểm dừng nhà chờ xe buýt, chạy chậm trên đường Tôn Đức Thắng, Nguyễn Lương Bằng để chờ đón khách dọc đường.

3.10. Tổ chức giao thông và an toàn giao thông

3.10.1. Tăng trưởng phương tiện vận tải

Trong vòng 15 năm trở lại đây, số lượng phương tiện đăng kí mới trên địa bàn thành phố tăng trưởng không ngừng, đặc biệt là trong những năm 2010-2011, tỷ lệ gia tăng phương tiện bình quân đều trên 10%/năm. Việc gia tăng nhanh chóng các phương tiện cơ giới cá nhân gây áp lực không nhỏ lên hệ thống giao thông vận tải thành phố.

Bảng 3-20Tình hình gia tăng phương tiện qua các năm

Năm	Ôtô				Môtô			
	Xe đăng ký mới	Tổng số xe đang quản lý	Tăng/giảm về số xe đăng ký mới so với cùng kỳ năm trước	Tăng/giảm theo tổng số xe đang quản lý	Xe đăng ký mới	Tổng số xe đang quản lý	Tăng/giảm về số xe đăng ký mới so với cùng kỳ năm trước	Tăng/giảm theo tổng số xe đang quản lý
2013	2.185	41.259			32.679	674.357		
2014	3.727	45.185	71%	9,52%	31.759	716.699	-2,82%	6,28%
2015	5.514	51.640	47,9%	14,29%	34.105	762.019	7,39%	6,32%
2016	6.734	60.414	22,1%	16,99%	42.336	807.430	24,13%	5,96%
2017	8.039	69.979	19,4%	15,83%	40.377	847.554	-4,63%	4,97%
2018	11.982	79.473	49,0%	13,57%	48.469	892.960	20,04%	5,36%
2019	14.048	90.616	17,2%	14,02%	46.644	930.250	-3,77%	4,18%
2020	7.996	95.360	-43,1%	5,24%	26.877	1.057.405	-42,38%	13,67%
2021	8.270	99.490	3,4%	4,33%	24.051	970.133	-10,51%	-8,25%
03 tháng đầu năm 2022/03 tháng đầu năm 2021	2.877/2.717	101.095/96.800	5,9%	4,4%	8.861/7.965	986.109/968.100	11,25%	1,86%

3.10.2. Khả năng phục vụ của mạng lưới đường đô thị

Hiện tượng ùn tắc giao thông xảy ra chủ yếu vào giờ cao điểm (6h45 – 7h45, 11h00-12h00 và 16h30 – 18h30) ở một số nút giao thông, trục giao thông chính khu vực trung tâm. Vị trí ùn tắc thường xuất phát từ nút giao với các trục đường có lưu

lượng giao thông vào nút lớn, dẫn đến tình trạng ùn tắc tiếp đoạn đường trước đó. Hiện tượng ùn tắc khu vực trung tâm có xu hướng gia tăng trên các tuyến đường nối giữa trung tâm và ngoại đô theo chiều lưu thông ra/vào trung tâm, với chiều vào trung tâm vào buổi sáng và chiều ra khỏi trung tâm vào buổi chiều.

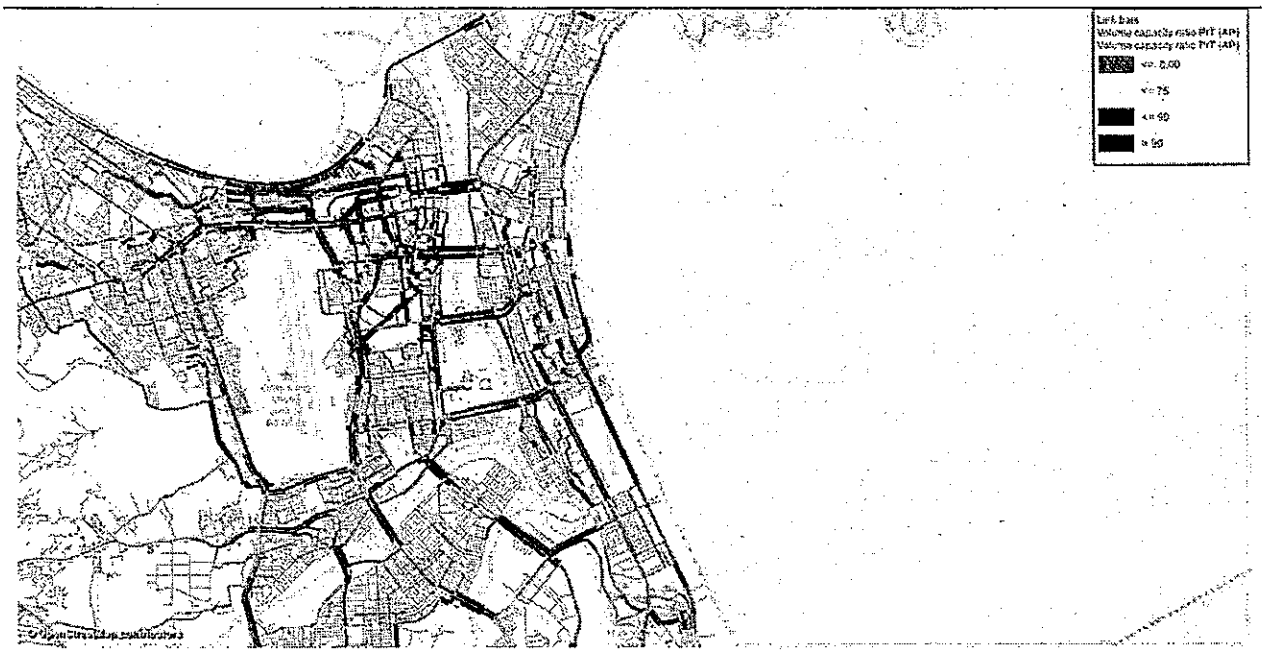
Qua kết quả phân tích mô hình mô phỏng giao thông do Sở Giao thông vận tải thực hiện trong năm 2019, nhận thấy hiện trạng giao thông khu vực trung tâm Thành phố có một số đặc điểm nổi bật sau:

- Nhu cầu di chuyển qua khu vực quận Hải Châu, Thanh Khê là rất cao; do là nơi tập trung nhiều hoạt động hành chính, thương mại, dịch vụ.

- Theo trục Đông Tây: Kết nối chủ yếu bởi các tuyến đường: Điện Biên Phủ – Lê Duẩn, Điện Biên Phủ – Lý Thái Tổ - Hùng Vương, Điện Biên Phủ – Nguyễn Tri Phương – Nguyễn Văn Linh, Nguyễn Tất Thành – các đường rẽ vào trung tâm thành phố. Đồng thời, đường Lê Độ, Hà Huy Tập, Ông Ích Khiêm kết nối trục ngang tuyến ven biển Nguyễn Tất Thành với Điện Biên Phủ - Lê Duẩn có lưu lượng cao.

- Theo trục Nam – Bắc: Các phương tiện di chuyển chủ yếu trên các trục đường Trần Phú – 2 Tháng 9, Bạch Đằng, Lê Lợi – Phan Châu Trinh – Nguyễn Chí Thanh, Ông Ích Khiêm – Hoàng Diệu, Trưng Nữ Vương, Nguyễn Tri Phương – Nguyễn Hữu Thọ.

Căn cứ vào kết quả dự báo nhu cầu giao thông và kết quả phân tích theo mô phỏng giao thông thực tế (Giá trị lưu lượng, vận tốc và tỷ số lưu lượng/năng lực thông hành tại mỗi vị trí trên mạng lưới đường) cho thấy các vị trí có nguy cơ ùn tắc giao thông càng trở nên trầm trọng hơn và lan rộng ra một số vị trí nút giao đường như Điện Biên Phủ - Hà Huy Tập, Lê Độ - Thái Thị Bôi - Trần Cao Vân, Nguyễn Tri Phương - Nguyễn Văn Linh, Phan Thanh đến năm 2030 sẽ phát sinh thêm nhiều vị trí ùn tắc giao thông và mở rộng ra nhiều tuyến đường khu vực trung tâm, một số tuyến đường sẽ rơi vào tình trạng quá tải như: Lý Thái Tổ - Hùng Vương, Lê Duẩn - Ông Ích Khiêm - Hoàng Hoa Thám. Cụ thể được thể hiện trong hình dưới đây.



Hình 3-10 Các vị trí có nguy cơ ùn tắc giao thông đến năm 2030

Nguồn: Tư vấn lập quy hoạch

3.10.3. An toàn giao thông

Theo Báo cáo của Phòng Cảnh sát Giao thông thành phố Đà nẵng cũng cho thấy tình trạng ATGT được cải thiện nhiều qua các năm gần đây. Trên địa bàn thành phố hiện còn khoảng 50 "điểm đen" giao thông cần xử lý để bảo đảm an toàn. Trong đó, quận Thanh Khê có 8 điểm; Hải Châu: 4; Sơn Trà: 9; Ngũ Hành Sơn: 6; Cẩm Lệ: 7; Liên Chiểu: 9 và huyện Hòa Vang có 7 điểm. Ngoài ra trên một số tuyến đường có nhiều xe tải như đường Ngũ Hành Sơn, Tôn Đức Thắng, đường CMT8 và QL14B vẫn xảy ra va chạm giao thông mức độ nghiêm trọng cao.

Về cơ bản các điểm đen này vẫn đang được tiến hành xử lý nhằm giảm thiểu tối đa xung đột và tai nạn giao thông. Các hình thức xử lý bao gồm: lắp đặt thêm dải phân cách trên đường, lắp đặt đèn tìn hiệu tại các giao cắt, cấm xe tải và rơ-mooc hoạt động trên một số đoạn tuyến, cấm phương tiện rẽ trái vào giờ cao điểm, kẻ vạch sang đường cho người đi bộ, tăng cường cảnh sát giao thông tại một số khu vực, bổ sung biển báo giao thông, xử lý các hộ gia đình vi phạm lấn chiếm via hè lòng đường, tăng cường chiếu sáng trên các tuyến đường, đẩy nhanh tiến độ thi công một số đoạn đường, vv...

Bảng dưới đây thống kê hiện trạng tai nạn giao thông trong 7 năm qua và cho thấy tai nạn giao thông trong thời gian qua liên tục được kéo giảm trên cả 3 tiêu chí (số vụ, số người chết và số người bị thương).

Bảng 3-21 Thống kê tai nạn giao thông giai đoạn 2012-2021

Năm	Số vụ	Tăng, giảm	Số người chết	Tăng, giảm	Số người bị thương	Tăng, giảm
2012	255	61 (+31,4%)	**119**	-14 (-10,5%)	**224**	68 (+43,6%)
2013	231		124		197	
2014	174	-57 (-24,7)	98	-26 (-21,0%)	154	-43 (-21,8%)
2015	153	-21 (-12,1%)	96	-2 (-2%)	116	-38 (-24,7%)
2016	136	-17 (-11,1%)	88	-08 (-8,3%)	97	-19 (-16,4%)
2017	111	-25 (-18,4%)	69	-08 (-21,6%)	75	-22 (-22,7%)
2018	91	-20 (-18,0%)	56	-13 (-18,84%)	63	-12 (-16%)
2019	83	-8 (-8,8%)	54	-2 (-3,6%)	43	-20 (-31,7%)
2020	76	-7 (-8,4%)	53	-1 (-1,9%)	58	+15 (+34,9%)
2021	81	+5 (+6,6%)	44	-9 (-17,0%)	56	-2 (-3,4%)
3 tháng đầu năm 2022/3 tháng đầu năm 2021	19/12	+7 (58,3%)	14/10	+4 (+40%)	13/9	+4 (+44,4%)

Nguồn : Sở GTVT Đà Nẵng

Theo thống kê gần 80% tai nạn giao thông đường bộ do đối tượng điều khiển môtô xe máy gây ra, phần lớn nằm trong độ tuổi từ 18 đến 35 tuổi. Mặc dù số TNGT có giảm song hiện nay vẫn còn một số tồn tại như là ý thức chấp hành pháp luật của người tham gia giao thông còn hạn chế như chạy quá tốc độ quy định, đi ngược chiều, vượt đèn đỏ, vi phạm quy định về nồng độ cồn trong khi điều khiển phương tiện.

Ngoài ra, trên một số tuyến đường ngoài đô thị như đường Cách mạng tháng 8, đường Quốc lộ 14B có nhiều xe tải trọng lớn hoạt động dẫn đến tình trạng giao thông tại các khu vực này rất phức tạp, tiềm ẩn nhiều nguy cơ mất an toàn giao thông.

3.11. Hiện trạng nhu cầu đi lại

3.11.1. Kết quả khảo sát nhu cầu đi lại (năm 2020)

Nhu cầu đi lại hiện nay của thành phố Đà Nẵng được tính toán dựa trên kết quả điều tra phỏng vấn hộ gia đình được SUD thực hiện năm 2020 và đối chiếu với các kết quả điều tra giao thông khác.

Theo đó, năm 2020 hệ số đi lại bình quân (không tính đi bộ) của người dân Thành phố là 3.62 chuyến đi/ người. Từ đó tính được tổng số chuyến đi hàng ngày trên địa bàn thành phố Đà Nẵng là 4.2 triệu chuyến đi (không tính đi bộ Đối chiều

với số liệu khảo sát năm 2007 và 2012, hệ số đi lại của người dân thành phố Đà Nẵng năm 2020 tăng bình quân khoảng 1,5%/năm. Sự gia tăng này được lý giải là do các hoạt động kinh tế xã hội tăng trưởng dẫn đến nhu cầu đi lại gia tăng. Ngoài ra, sự gia tăng dân số (tự nhiên và cơ học) trong giai đoạn 2014-2019 toàn thành phố là 2,54%/năm đã dẫn đến sự gia tăng tổng nhu cầu đi lại.

Trong "Thuyết minh Điều chỉnh quy hoạch chung thành phố Đà Nẵng đến năm 2030, tầm nhìn đến năm 2045" do Liên danh Công ty Sakae Corporate Advisory và Công ty tư vấn Surbana Jurong thực hiện cho thấy hệ số đi lại là 4,1 chuyến đi/người/ngày (không tính các chuyến đi bộ).

So sánh với các thành phố khác: Khảo sát tháng 12/2019 về nhu cầu đi lại của người dân thành phố Cần Thơ cho kết quả hệ số đi lại là 3.2 chuyến đi/người/ngày.

Trong báo cáo này, tư vấn chọn hệ số đi lại của người dân thành phố Đà Nẵng là 3.62 chuyến đi/ người/ngày (không tính đi bộ) theo kết quả điều tra xã hội học năm 2020 để tính toán tổng nhu cầu đi lại và xây dựng mô hình giao thông thành phố Đà Nẵng. Kết quả tính toán cho thấy năm 2020 tổng nhu cầu đi lại hàng ngày của người dân thành phố Đà Nẵng khoảng 4.2 triệu chuyến đi / ngày (không tính đi bộ).

Bảng 3-22 Tổng nhu cầu đi lại trên địa bàn thành phố Đà Nẵng

STT	Năm	2007(*)	2012(**)	2020
1	Dân số (người)	867,000	996,113	1,161,426
2	Hệ số đi lại không có đi bộ (chuyến đi/người/ngày)	2.3	2.51	3.62
3	Hệ số đi lại có đi bộ (chuyến đi/người/ngày)	2.7	2.77	3.85
4	Tổng số chuyến đi không kể đi bộ (chuyến đi/ngày)	1,994,100	2,500,244	4,204,362
5	Tổng số chuyến đi kể cả đi bộ (chuyến đi/ngày)	2,340,900	2,759,233	4,471,490

*: Nghiên cứu của Dacriss, 2007

**: Nghiên cứu của SUD, 2012

3.11.2. Ma trận chuyến đi O-D và phân bổ

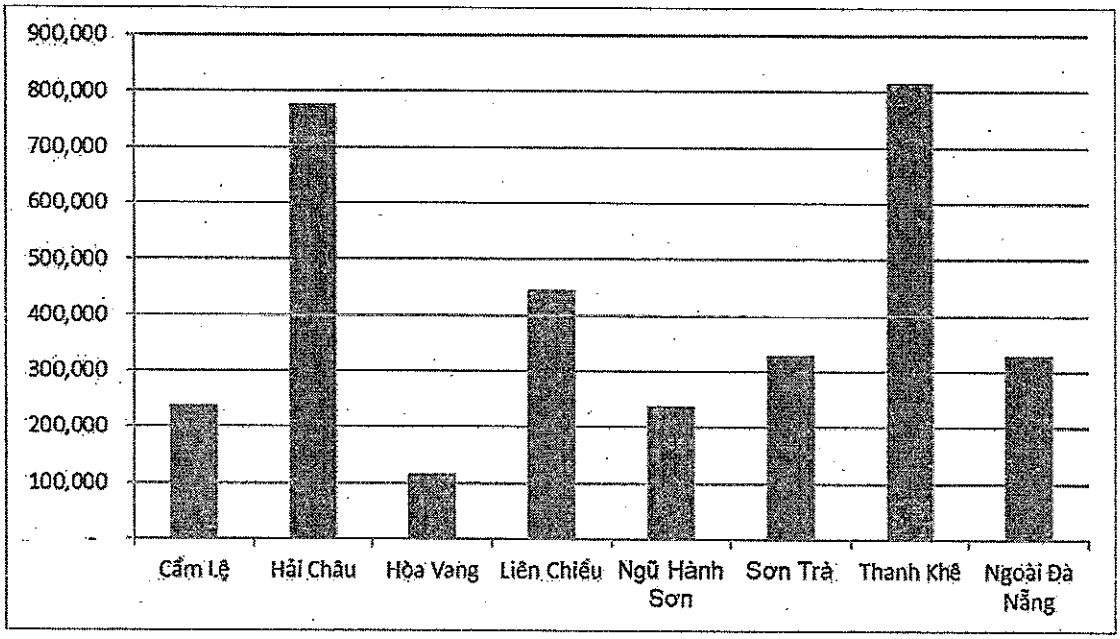
3.11.2.1. Các chuyến đi phát sinh và thu hút

Lưu lượng chuyến đi phát sinh và thu hút tại các quận Thanh Khê và Hải Châu rất cao, chiếm đến 84% tổng nhu cầu đi lại ở bốn quận. Các khu vực này có số chuyến đi "cá nhân" và "đi làm" cao.

Bảng 3-23 Phát sinh và thu hút chuyến đi theo quận, huyện

Quận	Cẩm Lệ	Hải Châu	Hòa Vang	Lien Chiểu	Ngũ Hành Sơn	Sơn Trà	Thanh Khê	Ngoài Đà Nẵng	Tổng
Cẩm Lệ	47,588	54,727	11,897	19,035	21,415	26,174	47,588	9,518	237,942
Hải Châu	155,618	233,427	38,904	77,809	62,247	70,028	116,713	23,343	778,089
Hòa Vang	5,836	21,010	40,852	9,338	10,505	9,338	16,341	3,502	116,720
Lien Chiểu	31,244	107,123	22,317	111,586	40,171	44,634	75,879	13,390	446,345
Ngũ Hành Sơn	16,732	59,757	11,951	43,025	47,806	16,732	38,244	4,781	239,028
Sơn Trà	33,035	66,069	13,214	49,552	39,641	66,069	56,159	6,607	330,346
Thanh Khê	114,180	163,114	57,090	122,336	73,401	65,246	203,893	16,311	815,571
Ngoài Đà Nẵng	19,742	78,970	26,323	62,518	49,356	29,614	59,227	3,290	329,041

Nguồn: SUD, Phỏng vấn hộ gia đình, 2020



Hình 3-11 Số chuyến đi phát sinh theo quận của Đà Nẵng

3.11.2.2. Mô hình phân bổ chuyến đi

Phân bổ nhu cầu đi lại hiện tại ở Đà Nẵng được tóm tắt trong bảng trên. Khoảng 3,29 triệu chuyến đi phát sinh/thu hút trong khu vực nghiên cứu. Thanh Khê và Hải Châu là hai quận có nhu cầu đi lại lớn nhất nhưng hầu hết là các chuyến đi nội vùng.

Bảng 2-23 cho biết tỷ lệ phân chia phương thức theo mục đích chuyến đi. Hơn 80% số chuyến đi sử dụng xe máy, điều này cho thấy mức độ cơ động và linh hoạt của phương tiện này. Trên 94% số chuyến đi làm và 84% số chuyến đi vì mục đích

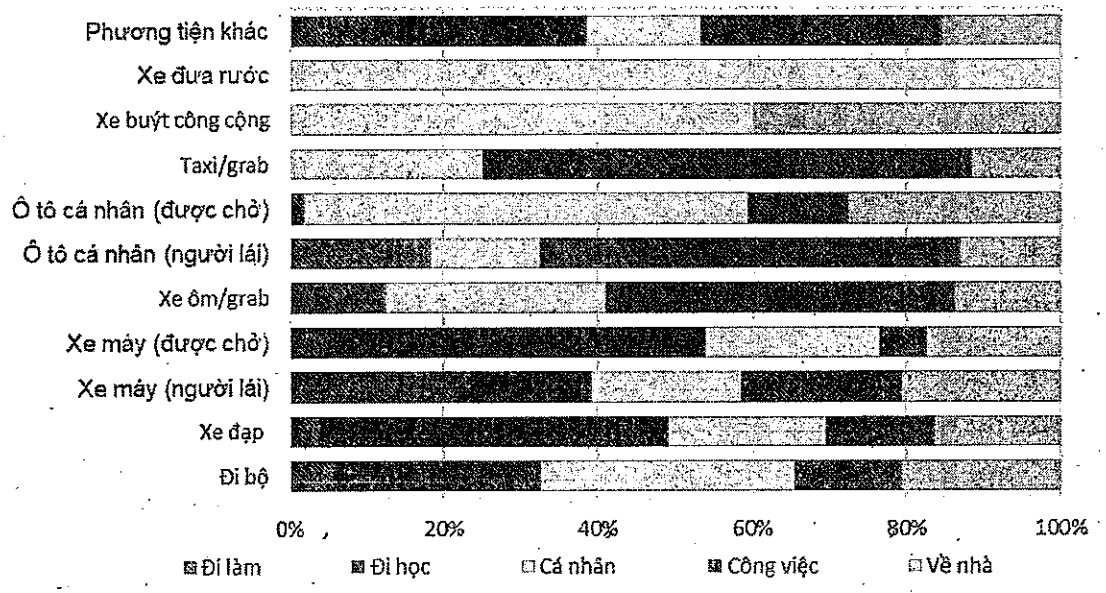
công việc là sử dụng xe máy. Với kết quả này, có thể thấy Đà Nẵng là một đô thị phụ thuộc xe máy rất cao. Vai trò của các phương thức khác hết sức mờ nhạt, đặc biệt là xe buýt. Có thể thấy tỷ lệ xe buýt hiện tại mới chỉ phục vụ chưa đến 1% nhu cầu đi lại, do đó trong giai đoạn tới, thành phố cần có các giải pháp để thu hút hơn nữa nhu cầu đi lại bằng xe buýt.

Năm 2012, khoảng 67% số chuyến đi tại thành phố Đà Nẵng sử dụng xe máy và con số này đã gia tăng thành 76 % vào hiện tại. Tỷ lệ đảm nhận phương thức giữa các quận trong khu vực nghiên cứu cũng có sự tương đồng, xe máy được xem là phương thức đi lại chính của người dân ở các quận.

Bảng 3-24 Cơ cấu nhu cầu đi lại theo phương thức và theo mục đích

Phương thức	Mục đích					
	Đi làm	Đi học	Cá nhân	Công việc	Về nhà	Tổng
Đi bộ	1,12%	5,01%	6,18%	2,61%	3,89%	3,82%
Xe đạp	1,86%	20,25%	9,13%	6,46%	7,35%	7,12%
Xe máy (người lái)	94,26%	63,89%	77,79%	84,38%	83,46%	83,66%
Xe máy (được chở)	1,1%	10,43%	4,88%	1,3%	3,74%	3,64%
Xe ôm/grab	0,11%	0	0,25%	0,4%	0,12%	0,15%
Ô tô cá nhân (người lái)	1,3%	0	1,02%	3,9%	0,93%	1,09%
Ô tô cá nhân (được chở)	0,01%	0	0,31%	0,07%	0,15%	0,15%
Taxi/grab	0	0	0,13%	0,33%	0,06%	0,07%
Xe buýt công cộng	0	0	0,03%	0	0,02%	0,02%
Phương tiện khác	0,25	0,43%	0,26%	0,56%	0,27%	0,28%
Total	100%	100%	100%	100%	100%	100%

Nguồn: Phỏng vấn hộ gia đình, 2020

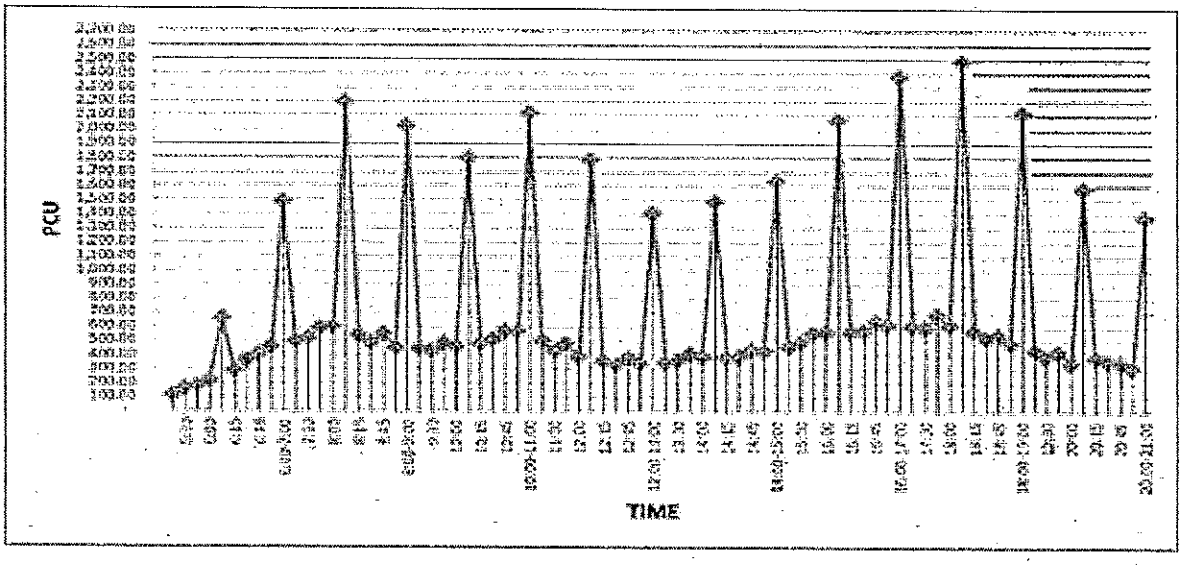


Nguồn: Phỏng vấn hộ gia đình

Hình 3-12 **Tỷ lệ đảm nhiệm của các phương thức vận tải theo mục đích chuyến đi**

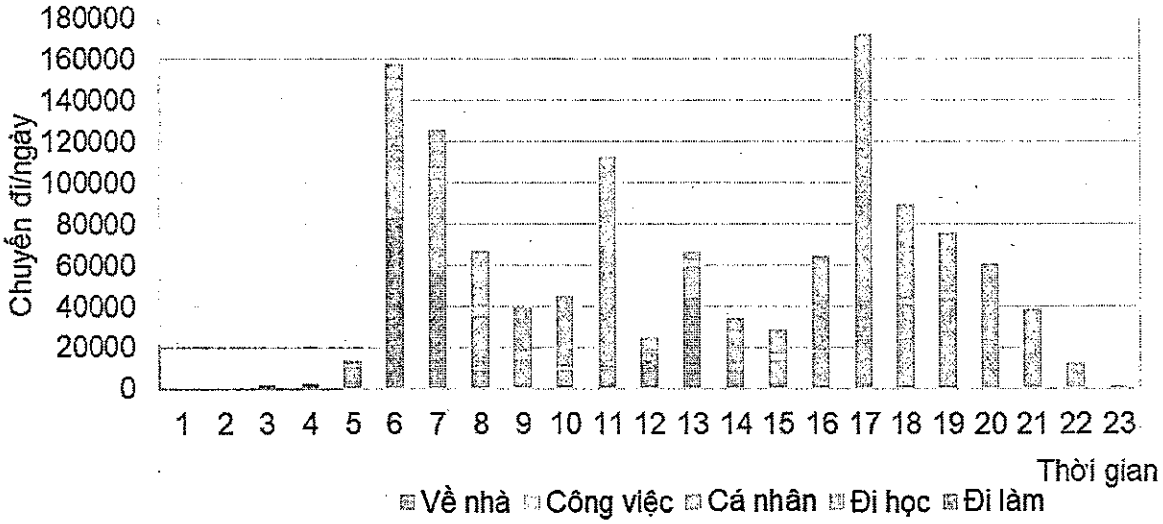
3.11.2.3. Mô hình phân bổ nhu cầu giao thông theo thời gian

Kết quả khảo sát thực tế cho thấy số lượng chuyến đi phân bổ khác nhau theo các khoảng thời gian trong ngày, tập trung phần lớn vào một số khoảng thời gian như: buổi sáng từ 7h00 – 8h30, buổi trưa từ 10h45 – 11h45, buổi chiều từ 16h45 – 18h45. Trong đó số chuyến đi tập trung lớn nhất vào khoảng thời gian từ 17h00-18h00. Các chuyến đi bằng xe máy hoặc ô tô cá nhân cũng như taxi thường có thời gian chuyến đi bình quân dưới 20 phút, các chuyến đi bằng xe buýt thì thời gian dài hơn, có tới 45% chuyến đi bằng xe buýt có thời gian từ 50-60 phút.



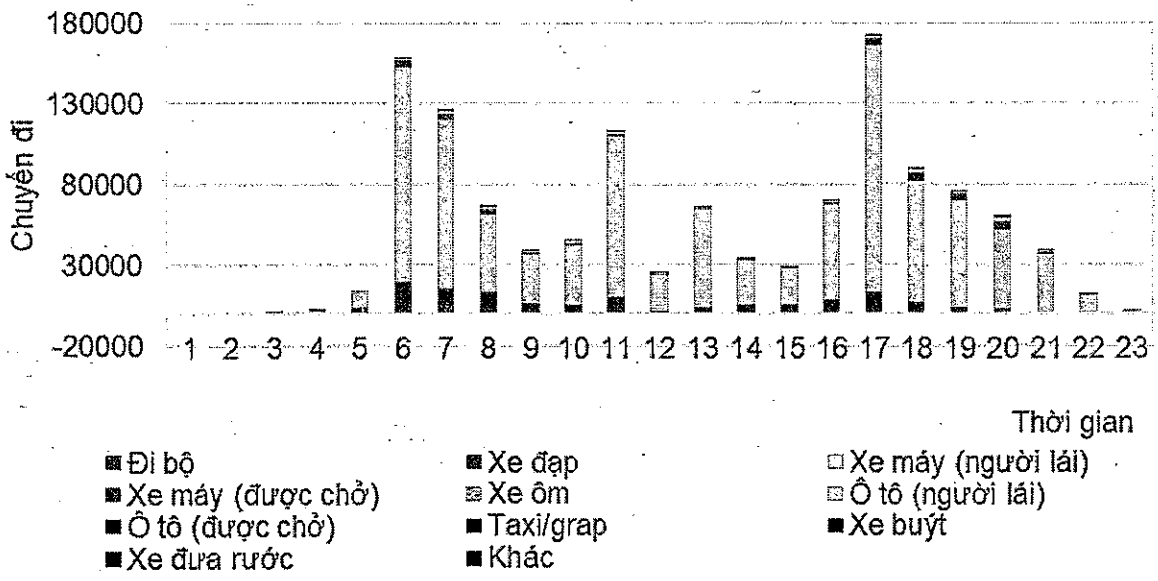
Hình 3-13 Phân bổ lưu lượng giao thông theo thời gian trong ngày

Kết quả cho thấy giờ cao điểm buổi sáng là từ 6:00 đến 7:00 và tỉ lệ giờ cao điểm là 15%. Có 3 thời điểm có mật độ đi lại cao là 6:00-7:00 sáng, 11:00-12:00 trưa và 5:00-6:00 chiều do số chuyến "về nhà" của người dân chủ yếu vào giờ cao điểm buổi trưa. Lưu lượng giao thông giờ cao điểm chiều cao hơn lưu lượng giao thông giờ cao điểm sáng. Giờ cao điểm chiều các chuyến đi chủ yếu là công việc và chuyến đi về nhà.



Hình 3-14 Phân bổ chuyến đi theo giờ và theo mục đích chuyến đi

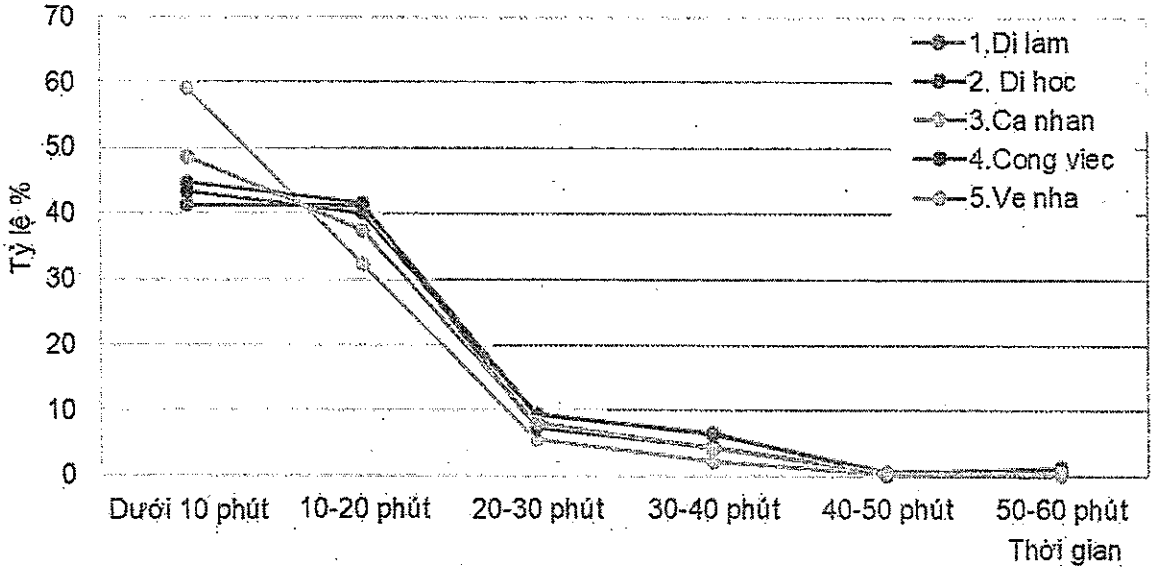
Nguồn: Phỏng vấn hộ gia đình, 2020



Hình 3-15 Phân bổ chuyến đi theo giờ và theo phương thức

Nguồn: Phỏng vấn hộ gia đình, 2020

Thời gian đi lại trung bình của người dân ở Đà Nẵng khoảng 13,5 phút, với gần 70% số chuyến đi có thời gian ít hơn 15 phút. Đà Nẵng là một đô thị trung bình và các chuyến đi phát sinh/thu hút chủ yếu là chuyến đi gần với đa số chuyến đi nằm trong khoảng 20 phút.



Hình 3-16 Tỷ lệ các chuyến đi theo thời gian chuyến đi

Nguồn: Phỏng vấn hộ gia đình

Bảng 3-25 Thời gian đi lại trung bình theo mục đích (Tỷ lệ %)

Thời gian đi lại TB		Phân bổ theo các khung thời gian			
Mục đích	**Trung bình 1 chuyến đi (phút)**	**Dưới 15 phút**	**15-30 phút**	**30-60 phút**	**Trên 60 phút**
Đi làm	14,4	63.71	27.08	7.76	1.45
Đi học	12,1	64.22	28.72	7.06	0
Cá nhân	9,8	79.96	16.6	2.94	0.49
Công việc	18,7	65.29	25.01	6.04	3.66
Về nhà	12,5	69.72	23.88	5.44	0.95
Trung bình	13,5	68.6	24.3	5.8	1.3

Nguồn: Phỏng vấn hộ gia đình, SUD, 2020

Các chuyến đi bằng xe máy, ô tô cá nhân hoặc taxi thường có thời gian đi lại ngắn dưới 20 phút. Các chuyến đi bằng xe buýt có thời gian lâu hơn: có tới 45% chuyến đi bằng xe buýt có thời gian dài hơn 20 phút.

Bảng 3-26 Thời gian chuyến đi theo phương tiện (Tỷ lệ %)

Phương thức	Thời gian chuyến đi						
	Dưới 10'	**10-20'**	**20-30'**	**30-40'**	**40-50'**	**50-60'**	**Tổng**
Đi bộ	52,19%	36,32%	5,59%	5,71%	0,08%	0,11%	100%
Xe đạp	39,32%	41,2%	11,89%	6,13%	0,65%	0,81%	100%

Phương thức	Thời gian chuyến đi						
	Dưới 10'	10-20'	20-30'	30-40'	40-50'	50-60'	Tổng
Xe máy	49,88%	37,11%	7,69%	4,15%	0,58%	0,6%	100%
Ô tô (taxi)	44,73%	42,76%	6,49%	4,93%	0	1,09%	100%
Xe buýt (xe đưa đón)		54,39%	0	0	0	45,61%	100%

Nguồn: Phỏng vấn hộ gia đình, SUD, 2020

Phân bổ chuyến đi theo phương tiện

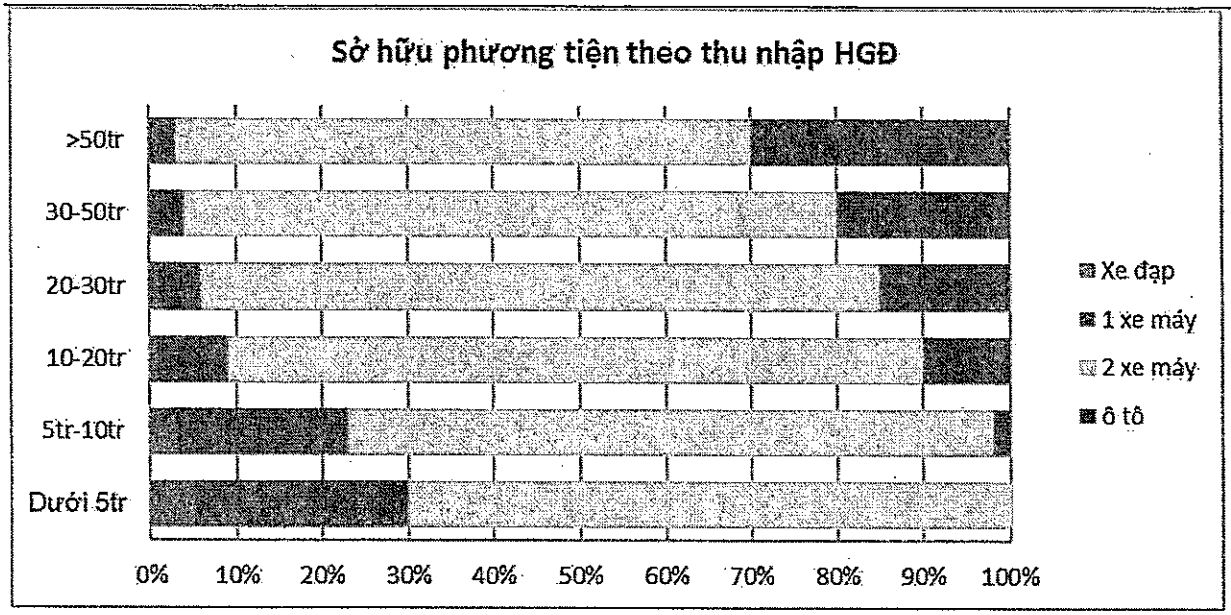
Khả năng đi lại chủ yếu phụ thuộc vào sở hữu phương tiện của người sử dụng và tỉ lệ phương thức nói chung của các chuyến đi, thể hiện số hộ gia đình theo sở hữu phương tiện và theo quận/huyện trong phạm vi khu vực nghiên cứu. Trong phạm vi khu vực nghiên cứu, 93% số hộ gia đình có xe máy và khoảng 85% trong số đó có nhiều xe máy.

Bảng 3-27 Sở hữu phương tiện theo hộ gia đình trong khu vực nghiên cứu

Quận		Sở hữu phương tiện theo hộ gia đình				
		1 xe máy	2 xe máy	Ô tô	Xe đạp	Tổng
Liên Chiểu	Tỷ lệ %	5.5%	84.6%	9.5%	0.5%	100.0%
Hải Châu	Tỷ lệ %	4.9%	76.5%	18.0%	0.6%	100.0%
Thanh Khê	Tỷ lệ %	4.7%	78.4%	16.5%	0.4%	100.0%
Ngũ Hành Sơn	Tỷ lệ %	5.6%	78.8%	15.0%	0.7%	100.0%
Cẩm Lệ	Tỷ lệ %	7.2%	81.3%	10.2%	1.3%	100.0%
Sơn Trà	Tỷ lệ %	8.9%	77.3%	12.3%	1.5%	100.0%
Hòa Vang	Tỷ lệ %	9.2%	80.8%	7.4%	2.6%	100.0%
Trung bình		**5.5%**	**77.9%**	**15.9%**	**0.7%**	**100.0%**

Nguồn: Phỏng vấn hộ gia đình, SUD, 2020

Bảng 2-26 thể hiện rõ cơ cấu thay đổi phương thức từ xe máy sang ô tô của những hộ gia đình có thu nhập tăng. Nếu với thu nhập 10-15 triệu chỉ có 2% số hộ gia đình có sở hữu ô tô thì khi thu nhập tăng lên 10-20 triệu lần tỷ lệ số hộ sở hữu ô tô gia tăng lên 10%. Trong tương lai, quá trình đô thị hóa và thu nhập hộ gia đình gia tăng ở Đà Nẵng sẽ kéo theo tỷ lệ gia tăng số hộ gia đình sở hữu phương tiện ô tô. Đây sẽ là một thách thức đáng kể về giao thông đô thị bởi vì mức độ chiếm dụng đường của ô tô gấp 4 lần xe máy trong khi hệ số sử dụng sức chứa của ô tô chỉ gấp 1,1 lần so với xe máy.



Hình 3-17 Sở hữu phương tiện theo thu nhập hộ gia đình

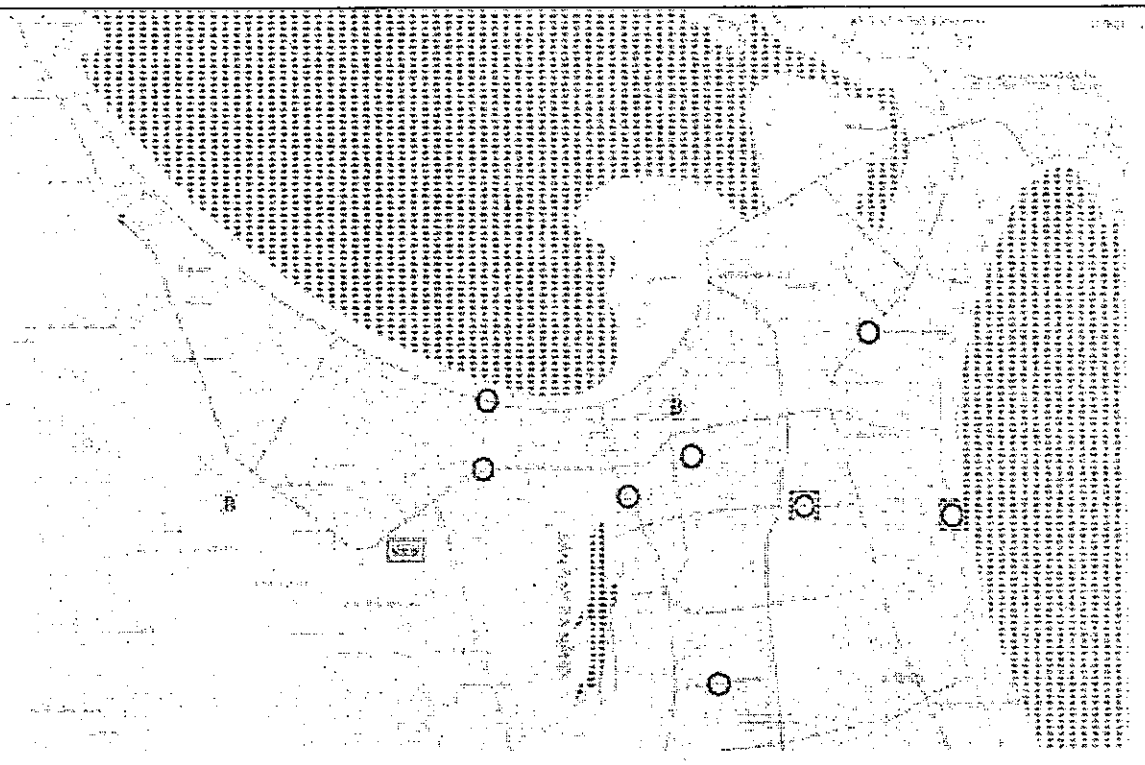
Nguồn: Phỏng vấn hộ gia đình, SUD, 2020

3.11.3. Hiện trạng lưu lượng giao thông và tốc độ lưu thông trên mạng lưới đường bộ

3.11.3.1. Lưu lượng giao thông

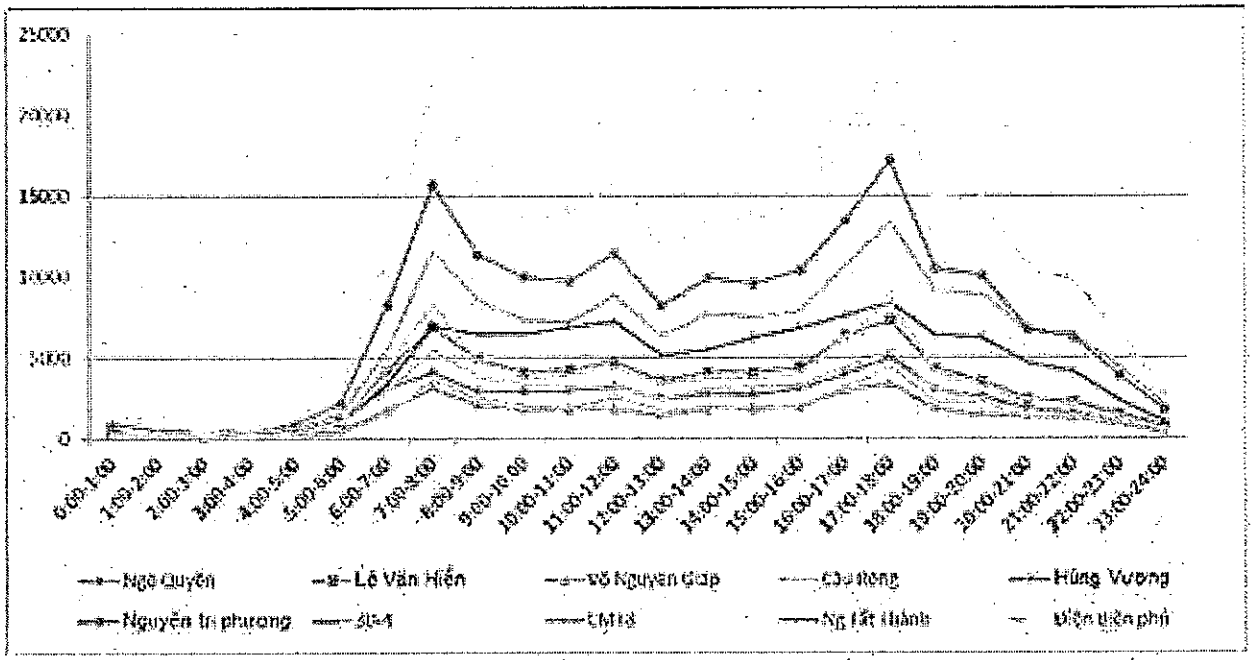
Để xem xét mức độ ảnh hưởng của nhu cầu đi lại của cá nhân lên mạng lưới đường, nghiên cứu tiến hành khảo sát lưu lượng giao thông trên các nút giao thông trọng điểm trên địa bàn thành phố và tính toán lưu lượng tại các hướng tiếp cận vào nút, vị trí khảo sát xem Hình 2-29.

Lưu lượng giao thông của cả 2 hướng tại 10 điểm khảo sát trên các trục chính trên các tuyến đường tiếp cận vào nút trong 24 giờ xem Hình 2-30. Kết quả khảo sát cho hấy cao điểm ở Đà Nẵng tập trung vào 2 khung giờ: 7-8h sáng và 17-18h chiều. Lưu lượng giao thông đông nhất trên đường Điện Biên Phủ với trung bình hơn 20 nghìn phương tiện trên một giờ cao điểm theo cả hai hướng. Tiếp theo các tuyến khác có lưu lượng đông là Nguyễn Tri Phương và Cầu Rồng. Các tuyến còn lại có lưu lượng thấp hơn.



Hình 3-18 Vị trí khảo sát lưu lượng giao thông

Nguồn: Khảo sát lưu lượng giao thông, SUD, tháng 1/2021



Hình 3-19 Lưu lượng giao thông trên các tuyến đường chính tiếp cận vào nút

Nguồn: Khảo sát lưu lượng giao thông, SUD, tháng 1/2021

3.11.3.2. Tốc độ lưu thông của phương tiện

Vận tốc của ba loại phương thức xe máy, ô tô và xe buýt được khảo sát trên các trục đường chính của khu vực lõi nhằm đánh giá các tác động của lưu lượng giao thông lên các trục đường.

Vận tốc trung bình của xe máy, ô tô và xe buýt được trình bày trong Bảng 2-27. Xe máy có vận tốc trung bình cao nhất tại tất cả các tuyến, bình quân là 28,26, tiếp theo đó là ô tô với vận tốc bình quân là 25,8km/h và cuối cùng là xe buýt với vận tốc trung bình 21,6 km/h.

Bảng 3-28 Vận tốc trung bình trên các hướng tuyến VTHKCC giờ cao điểm

STT	Hướng tuyến	V xe máy	V ô tô (km/h)	V xe buýt
1	Lê Văn Hiến	35.4	33.8	27.7
2	Nguyễn Tri Phương	32.9	31.0	25.6
3	Nguyễn Tất Thành	28.8	27.9	22.7
4	CMT8	29.2	22.7	20.8
5	Nguyễn Văn Linh	32.1	28.8	24.4
6	Ngô Quyền	32.8	30.6	25.4
7	Điện Biên Phủ	26.3	24.0	20.1
	Trung bình	31.1	28.4	23.8

Vận tốc phương tiện lưu thông trên các trục đường của Đà Nẵng còn tương đối ổn định và các tuyến đường vẫn đảm bảo khả năng đáp ứng. Tuy nhiên, với quy mô dân số gia tăng, trong tương lai Đà Nẵng có thể không tránh khỏi những bất cập của một hệ thống giao thông bởi lượng cung không gia tăng nhiều nhưng cầu sẽ gia tăng theo cấp số nhân.

3.12. Hiện trạng cao độ nền và thoát nước mưa

3.12.1. Hiện trạng cao độ nền

Địa hình Thành phố Đà Nẵng cao từ Trung tâm và phía Tây thành phố (sân bay Đà Nẵng và núi Phước Tường). Từ đó, thấp dần xuống, phía Bắc là vịnh Đà Nẵng, phía Đông và phía Nam là sông Hàn.

Độ dốc địa hình từ 0.002÷0.005. Đây là địa hình có độc dốc thuận lợi cho việc thoát nước mặt của thành phố Đà Nẵng.

Các khu vực của thành phố được san nền với với tần suất san nền P=5% và cơ bản tận dụng tối đa địa hình hiện trạng trên cơ sở đồ án điều chỉnh quy hoạch chung thành phố Đà Nẵng đến năm 2030 đã được Thủ tướng Chính phủ phê duyệt tại Quyết định số 2357/QĐ-TTg ngày 04/12/2013.

Khu vực khu đô thị cũ, các khu đô thị mới, các khu công nghiệp và các khu dân cư hiện trạng hầu hết đã được xây dựng trên cao độ đảm bảo không bị ảnh hưởng của lũ lụt hoặc đã xây dưng theo cao độ khống chế của quy hoạch chung xây dựng. Một số khu vực ngập úng khi xảy ra mưa lớn phần lớn là cục bộ, chủ yếu tại khu vực nội đô do địa hình thấp và hệ thống thoát nước không đảm bảo khẩu độ, xuống cấp, một phần do vướng mắc trong công tác giải phóng mặt bằng nên hệ thống thoát nước chưa được đầu tư đồng bộ.

Những khu vực dự kiến phát triển ở phía Nam thành phố thuộc huyện Hòa Vang phần lớn là đất nông nghiệp, do vậy có cốt hiện trạng thấp và thường bị ngập lụt vào mùa mưa.

Đánh giá hiện trạng san nền:

Toàn bộ các khu vực của thành phố đã được san nền với tần suất P=5% theo đồ án điều chỉnh quy hoạch chung thành phố Đà Nẵng đến năm 2030 đã được thủ tướng phê duyệt tại QĐ số 2357/QĐ-TTg ngày 4/12/2013 Về việc phê duyệt quy hoạch chung thành phố Đà Nẵng đến năm 2030, tầm nhìn đến 2050.

Tần suất san nền P=5% này được lựa chọn hoàn toàn phù hợp với quá trình triển khai xây dựng cơ sở hạ tầng các khu dân cư, khu đô thị mới trong những năm vừa qua. Tuy nhiên tần suất này chưa phù hợp quy định trong QCVN 01:2019/BXD đối với đô thị loại 1.

Đánh giá các khu vực ngập của thành phố:

Đối với những khu vực đô thị cũ như Hải Châu, Thanh Khê và những khu vực đô thị mới đã được QH xây dựng cao độ nền (Liên Chiểu; Nam Cẩm Lệ;, Sơn Trà; Ngũ Hành Sơn) hầu hết đảm bảo không ngập với chu kỳ 20 năm (P=5%), chỉ có một số khu vực bị ảnh hưởng cục bộ như:

- Khu Đầm Rong- Hải Hồ: Có cốt xây dựng thấp hơn so với mực nước lũ từ 15cm-20cm.

- Khu vực phường Hòa Cường Nam: Khu vực đường Nguyễn Bình; Trần Đăng Ninh; Nguyễn Xuân Nhĩ có cốt xây dựng thấp hơn mực nước lũ từ 1,0m-1,5m.

- Khu vực Hòa Thọ Đông (giáp cầu Đỏ): Khu vực này một số nơi có cao độ san nền thấp hơn mực nước lũ khoảng 0,5m-1,5m.

- Khu đô thị phía Nam cầu Cẩm Lệ (giáp sông Cẩm lệ): có cao độ xây dựng thấp hơn mực nước lũ từ 0,5m-1,0m.

- Khu vực Ngũ hành Sơn (2 bên sông Cổ Cò); có cao độ nền xây dựng thấp hơn mực nước lũ từ 30cm-50cm

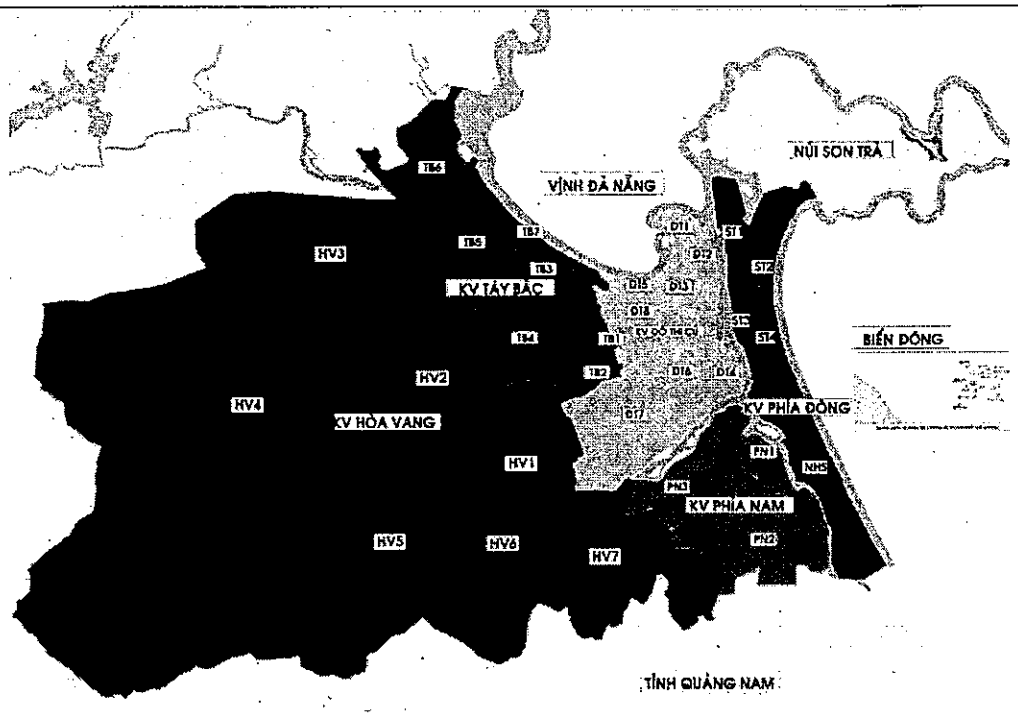
Đối với khu vực chưa được quy hoạch cao độ nền: Khu vực Hòa Vang, với chu kỳ mưa 20 năm, các khu vực ven sông thuộc các xã Hòa Tiến, Hòa Khương, Hòa Nhơn, Hòa Châu, Hòa Bắc có cao trình thấp hơn mực nước sẽ bị ngập từ 0.5-2m.

3.12.2. Hiện trạng thoát nước mưa

Thành phố Đà Nẵng là thành phố đồng bằng ven biển có cao độ trung bình khu vực đã phát triển đô thị từ 2.5-6m, nhìn chung thuận lợi về thoát nước. Hướng thoát nước của thành phố hiện đổ ra sông Hàn và ra biển, ở một số khu vực nước thoát được tập trung vào hồ trước khi đổ ra sông, biển.

- Địa hình tự nhiên thành phố Đà Nẵng tương đối thuận lợi cho việc thoát nước mưa. Chiều dài các tuyến thoát nước nước mưa nhìn chung là ngắn, xả nước ra sông Hàn; hệ thống sông Cu Đê, hệ thống sông Cầu Đỏ, Cẩm Lệ, Vĩnh Điện, Cổ Cò. Tuy nhiên, do hạ lưu khá bằng phẳng, thượng lưu là vùng đồi núi độ dốc lớn cộng với cửa xả hạ lưu bị khống chế bởi mực nước sông và triều nên ảnh hưởng đến khả năng thoát nước khi triều lên gặp mưa lớn.

- Hệ thống thoát nước Thành phố được chia thành 5 khu vực: Khu vực đô thị cũ, khu vực Tây Bắc, khu vực phía Đông, khu vực phía Nam và khu vực Hòa Vang. Ranh giới chi tiết khu vực sẽ được hiệu chỉnh sau khi cập nhật số liệu khảo sát, số liệu địa hình... Bản đồ phân chia lưu vực hiện trạng khu vực đô thị Thành phố Đà Nẵng được thể hiện trong hình sau:



Hình 3-20 Sơ đồ phân chia lưu vực

Nguồn: Thuyết minh tổng hợp Điều chỉnh quy hoạch chung Thành phố Đà Nẵng đến năm 2030, tầm nhìn đến năm 2045.

(1) Khu vực trung tâm: hướng thoát nước ra sông Phú Lộc, sông Cẩm Lệ, sông Hàn và vịnh Đà Nẵng

(2) Khu vực Tây Bắc: hướng thoát nước ra kênh Đa Cô, hồ Trung Nghĩa, hồ Hòa Phú, sông Phú Lộc, sông Cu Đê, vịnh Đà Nẵng thông qua hệ thống thoát nước.

(3) Khu vực phía Đông: hướng thoát nước ra sông Hàn, sông Cổ Cò, biển Đông thông qua hệ thống thoát nước.

(4) Khu vực phía Nam: hướng thoát nước ra sông Hàn, sông Cổ Cò, sông Vĩnh Điện, sông Cẩm Lệ thông qua hệ thống thoát nước.

(5) Khu vực Hòa Vang: nước mưa thoát theo tự nhiên qua các kênh mương hiện trạng và đổ vào các sông Túy Loan, sông Cẩm Lệ, sông Vĩnh Điện.

Đánh giá hiện trạng thoát nước mưa

Hiện nay, khu vực đô thị hiện trạng cơ bản đáp ứng khả năng thoát nước. Tuy nhiên, một số khu vực bị ngập cục bộ do hệ thống thoát nước chưa đảm bảo: khẩu độ nhỏ, không đồng bộ; xuống cấp, không được duy tu nạo vét; thiếu cửa thu, cửa thu bị lấp; địa hình thấp, chưa có hệ thống thoát nước.

Khu vực chưa xây dựng (khu vực Hòa Vang): khu vực này chủ yếu là đồi núi và khu ruộng trũng. Các tuyến đường cắt ngang qua khu vực (cao tốc, QL14B, QL14G, đường tránh hầm Hải Vân, đường vành đai phía nam, các đường ĐH,...) được bố trí các cống qua đường thoát nước. Một số cống không đảm bảo thoát nước gây ngập lụt.

CHƯƠNG 4. DỰ BÁO NHU CẦU GIAO THÔNG, CÁC CHỈ TIÊU KINH TẾ KỸ THUẬT, QUỸ ĐẤT DÀNH CHO GIAO THÔNG

4.1. Mục tiêu

Trên cơ sở hiện trạng giao thông thành phố và quy hoạch chung 359 đã phê duyệt, xây dựng mô hình dự báo nhu cầu giao thông quy hoạch đến 2030 tầm nhìn đến 2045.

4.2. Dự báo nhu cầu giao thông

4.2.1. Phương pháp dự báo

Phương pháp dự báo sử dụng trong báo cáo này vẫn dựa trên mô hình mô phỏng giao thông 4 bước truyền thống. Bản chất của phương pháp này là quá trình tính toán gồm nhiều bước với mục đích chuyển đổi nhu cầu đi lại để thực hiện các hoạt động KTXH thành lưu lượng giao thông lên mạng đường. Nội dung cơ bản của phương pháp đó được thực hiện theo trình tự bốn bước như sau:

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

Bước 2: Phân bổ vận tải giữa các vùng với nhau (thực chất là xây dựng mô hình hấp dẫn chuyến đi giữa các vùng)

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.

Bước 4: Phân bổ nhu cầu vận tải trên mạng lưới đường.

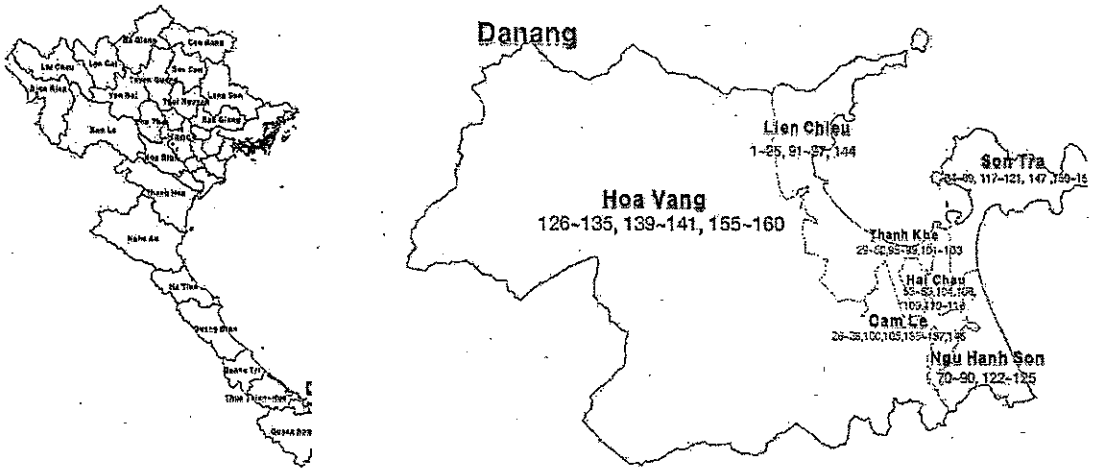
Kết quả của mô hình là lưu lượng giao thông theo từng loại phương tiện trên mạng lưới đường. Mô hình giao thông được thực hiện với sự hỗ trợ của phần mềm mô phỏng VISUM (PTV-VISUM) và được tính cho năm hiện tại và năm tương lai 2030.

4.2.2. Xây dựng mô hình mô phỏng cập nhật 2023

Do việc thu thập số liệu thông qua khảo sát OD đòi hỏi kinh phí lớn nên trong báo cáo này nhóm nghiên cứu không tiến hành khảo sát OD để xây dựng mô hình mô phỏng 2023 mà chủ yếu dựa trên việc cập nhật số liệu kinh tế xã hội kết hợp dựa trên mô hình OD đã được thực hiện trong quá khứ. Phương pháp tiến hành như sau:

4.2.2.1. Phân vùng giao thông và mạng lưới

Dựa trên các mô hình đã có, mô hình giao thông 2023 được cập nhật với 169 vùng, trong đó 164 vùng thuộc Đà Nẵng và 5 vùng bên ngoài



Hình 4-1 Phân vùng giao thông trong mô hình

Số lượng cụ thể các phân vùng như sau:

Bảng 4-1 Phân vùng giao thông trong mô hình giao thông 2023

District	Zone	District	Zone
Liên Chiểu	001~025	Hải Châu	138
	091~097		146
	144		152~153
Cẩm Lệ	026~028		107~108
	100	Sơn Trà	064~069
	105		117~121
	136~137		147
	145		150~151
Thanh Khê	029~052	Ngũ Hành Sơn	070~090
	098~099		122~125
	101~103	Hòa Vang	126~135
Hải Châu	053~063		139~141
	104		155~160
	106	Huế, Hội An	142~143
	109	IZ Điện Ngọc, Uni_Việt Hàn	148~149
	110~116	Phía Nam	154

4.2.2.2. Xây dựng mô hình đi lại cho hành khách

Mô hình được sử dụng là mô hình giao thông 4 bước, cụ thể như sau: (a) Mô hình thu hút và phát sinh chuyến đi: để ước tính số lượng chuyến đi được tạo ra và thu hút tới mỗi khu vực; (b) Mô hình phân phối chuyến đi: để ước tính số chuyến đi giữa các khu vực; (c) Mô hình Chia sẻ phương thức vận tải: để ước tính số chuyến đi được thực hiện bằng các phương thức vận tải khác nhau; và (d) Mô hình Phân bổ Giao thông: để ước tính số chuyến đi trên đường theo các phương thức vận tải khác nhau.

Bước 1: Mô hình phát sinh thu hút

Mô hình phát sinh thu hút được xây dựng dựa trên các yếu tố kinh tế xã hội năm 2023 theo các mô hình lý thuyết sau:

Mô hình phát sinh nhu cầu giao thông: $G_i = \sum \alpha_k * S_{ki} + \beta$

Mô hình thu hút nhu cầu giao thông $A_j = \sum \alpha_k * S_{kj} + \beta$

Mô hình đi lại nội vùng $T_{ii} = \alpha * G_i * A_j$

Trong đó:

G_i, A_j: Phát sinh từ vùng I, thu hút đến vùng j

T_{ii}: Nhu cầu đi lại nội vùng, từ vùng i đến vùng j

S_{ki}: thông số kinh tế xã hội k của vùng i

α, β: thông số của mô hình

Bảng 4-2 Các thông số của mô hình phát sinh thu hút

Tên thông số	Giá trị	Độ lệch chuẩn	t-Stat
Hằng số	263.72	156.05	4.25
Dân số	1.3	170.54	0.48
Số lao động	2.12	366.9	-0.46
Số sinh viên	2.055	0.30	9.26
Giá trị $R^2 = 0.862$			

Nguồn: Nhóm nghiên cứu xây dựng dựa trên các nghiên cứu BRT 2012, KOTI 2021

Bước 2: Mô hình phân bổ chuyến đi theo vùng

Phân bổ chuyến đi theo vùng được xây dựng theo mô hình trọng lực, cụ thể như sau:

$$T_{ij} = k * \frac{G_i^{\alpha} * A_j^{\beta}}{d_{ij}^{\gamma}}$$

Trong đó

T_{ij}: số lượng chuyến đi từ vùng i đến vùng j

d_{ij}: trở kháng từ vùng i đến vùng j

k, α, β, γ: Các thông số của mô hình

Bảng 4-3 Thông số mô hình phân bổ chuyến đi theo vùng

Thời gian di chuyển	< 5 min	5-10 min	10-15 min	> 15 min
a	0.38	0.4	0.38	0.33
b	0.38	0.4	0.39	0.33
g	-0.25	0.14	0.2	0.5
k	0.28	0.11	0.1	0.1
				$R^2 = 0.925$

Nguồn: Nhóm nghiên cứu xây dựng dựa trên các nghiên cứu BRT 2012, KOTI 2021

Bước 3: Mô hình phân bổ phương thức vận tải

Mô hình phân bổ phương thức vận tải được xây dựng dựa trên mô hình chi phí chung. Theo mô hình thì loại phương tiện nào có chi phí đi lại nhỏ nhất giữa hai cặp i-j sẽ được lựa chọn.

$$C_{ijm} = t_{ijm} * VOT_m + \frac{d_{ij} * VOC_m + PC_m}{OP_m}$$

Trong đó:

C_{ijm}: Tổng chi phí khi di chuyển bằng phương thức vận tải m khi đi từ i đến j

t_{ijm}: Thời gian đi lại bằng phương thức vận tải m từ i đến j

VOT_m: Giá trị thời gian của phương thức vận tải m

VOC_m: Chi phí vận hành của phương thức vận tải m

PC_m: Chi phí đậu xe của phương thức vận tải m

OP_m: Mức độ chất tải của phương thức m

Mô hình lựa chọn phương thức vận tải m được áp dụng theo mô hình logit như sau:

$$U_i = \alpha + \beta * C_{ijm}$$

Các thông số của mô hình không tính đến sự có mặt của MRT/LRT như sau:

Bảng 4-4 Các thông số của mô hình không có MRT/LRT

Phương thức vận tải	a	b
Xe đạp	1.35	-0.85
Xe máy	0.95	-3.84
Ô tô	0.315	-1.02
Xe buýt	1.54	-8.75
Xe khách	1.23	2.50

Nguồn: Nhóm nghiên cứu xây dựng dựa trên các nghiên cứu BRT 2012, KOTI 2021

Trong trường hợp có MRT/LRT đi vào vận hành thì các thông số của mô hình như sau:

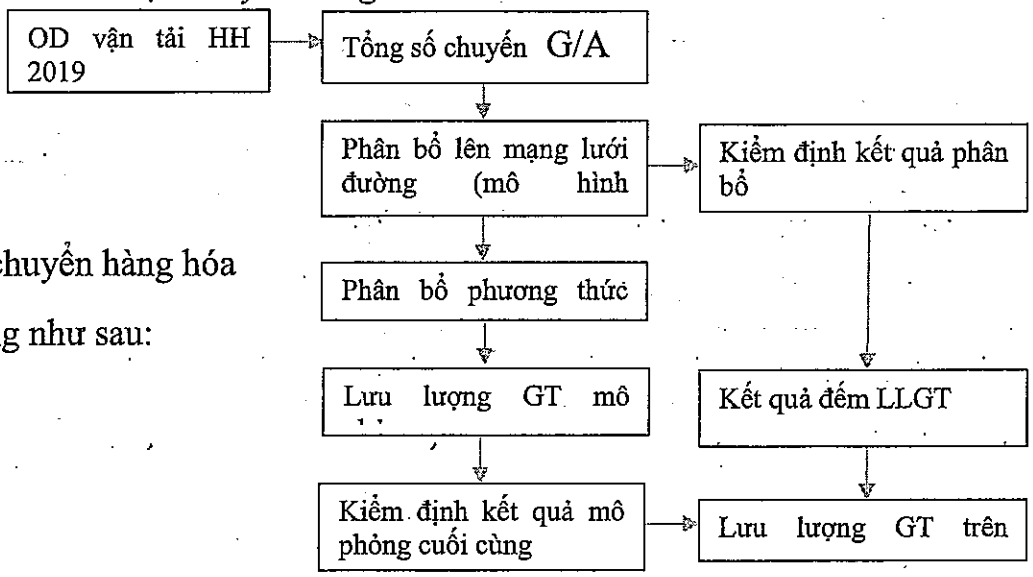
Bảng 4-5 Các thông số của mô hình chuyển đổi phương thức vận tải khi có MRT/LRT

Phương thức	Thời gian	Chi phí	Biến giả
Chuyển đổi từ ô tô sang MRT/LRT	-0.00010	-0.228	1.003
Chuyển đổi từ xe máy sang MRT/LRT	-0.00106	-0.655	-0.0015
Switch from bus to MRT/LRT	-0.00032	-0.424	-0.0090
R^2 điều chỉnh	0.31	0.58	0.49

Nguồn: Nhóm nghiên cứu xây dựng dựa trên các nghiên cứu BRT 2012, KOTI 2019

4.2.2.3. Xây dựng mô hình vận chuyển hàng hóa

Mô hình vận chuyển hàng hóa được xây dựng như sau:



Bước 1. Mô hình phát sinh và thu hút chuyến xe hàng

Tương tự như mô hình phát sinh thu hút của hành khách, mô hình phân bổ của hàng hóa cũng tương tự như mô hình của hành khách, được xây dựng dựa trên các yếu tố kinh tế xã hội

Mô hình phát sinh $G_i = \sum \alpha_k * S_{ki} + \beta$

Mô hình thu hút $A_j = \sum \alpha_k * S_{kj} + \beta$

Chuyến xe nội vùng $T_{ii} = \alpha * G_i * A_j$

Trong đó

G_i, A_j: Chuyến xe phát sinh từ vùng I, chuyến đi thu hút đến vùng j

T_{ii}: Số chuyến xe nội vùng

S_{ki}: Các yếu tố kinh tế xã hội k của vùng i

α, β: Tham số của mô hình

Tỷ trọng hàng hóa từ năm cơ sở được xem xét để dự báo bằng cách sử dụng tỷ lệ tăng trưởng trung bình và xu hướng tốc độ tăng trưởng tổng sản phẩm quốc nội khu vực (GRDP) của các ngành sơ cấp và thứ cấp.

Bảng 4-6 Thông số của mô hình phân bổ hàng hóa

Biến số	Coefficients	S.E.	t-Stat	P-value
Hằng số	4103.45	757.61	5.42	.000
GRDP	496.26	19.89	24.94	.000
			$R^2 = 0.967$	

Bước 2: Phân bổ chuyến đi theo vùng

Mô hình phân phối chuyến xe sử dụng phương pháp Fratar, giả định rằng mô hình thực hiện chuyến đi trong tương lai sẽ giữ nguyên như trong năm cơ sở. Ngoài ra, lưu lượng giao thông sẽ tăng theo sự phát triển của các khu vực tạo và thu hút. Tính toán cho chuyến đi trong tương lai kết thúc sử dụng công thức sau:

$$t'_{ij} = t_{ij} * \frac{G_i}{g_i} * \frac{A_j}{a_j} * \frac{\sum_{k=1}^{n} t_{ik}}{\sum_{k=1}^{n} \left(\frac{A_k}{a_k}\right) * t_{ik}},$$

Phương pháp Fratar yêu cầu bảng OD của năm cơ sở và chuyến đi trong tương lai kết thúc. Mô hình tạo chuyến đi sẽ tạo ra các điểm kết thúc chuyến đi trong tương lai và việc cân bằng sẽ được thực hiện do tổng giá trị phát sinh và thu hút sẽ khác nhau. Phân tích đã sử dụng dữ liệu từ nghiên cứu của KOTI 2019 cho các chuyến xe hàng hóa trong thành phố và sử dụng dữ liệu từ Kearney cho các chuyến xe hàng hóa liên tỉnh.

Bước 3: Phân bổ phương thức vận tải

Vẫn sử dụng mô hình logit, phân bổ phương thưc vận tải như sau

$$P_{(i,m)} = \frac{\exp(\mu_m V_i)}{\exp(\mu_{road} * V_{road}) + \exp(\mu_{rail} * V_{rail})}$$

Trong đó:

P_i: Phân bổ phương thức vận tải i

μ_{road}: Biến logsum cho phương thức vận tải m

V_m: Mô hình lựa chọn phương thức vận tải m

Bước 4: Mô hình phân bổ lên mạng lưới đường

Việc phân phối lưu lượng trên mạng lưới đường bộ được thực hiện dựa trên dữ liệu OpenStreetMap (OSM), bao gồm các liên kết và nút. Dữ liệu đầu vào bao gồm dung lượng của các liên kết và tốc độ của luồng lưu lượng miễn phí.

$$t = t_0 (1 + \alpha(V/C)^{\beta})$$

Here, t is travel time (minutes) when traffic volume is V

t_0 : Travel time (minutes) at free flow speed

V/C : Ratio of traffic volume and capacity

α, β : Coefficient

4.2.3. Kết quả cập nhật các thông số đầu vào của mô hình

4.2.3.1. Cập nhật dự báo dân số

Bảng 4-7 Dự báo dân số qua các năm

Đơn vị: Nghìn người

Thành phố	Tổng dân số			% dân số đô thị		AARG (% /năm)	
	2022	2030	2045	2030	2045	2014-2030	2031-2045
Da Nang	1.421	1.794	2.570	95%	97%	2,74%	1,98%

Dựa trên kết quả dự báo dân số, dự báo tổng nhu cầu phát sinh thu hút của các huyện theo từng năm được thể hiện dưới bảng sau:

Bảng 4-8 Dự báo dân số theo từng quận huyện

TT	Quận, huyện	Năm 2020	Năm 2030 (Người)		Năm 2045 (Người)	
			Dân số	Dân số thường trú	Dân số	Dân số thường trú
1	Hải Châu	204.150	225.000	205.000	337.625	281.354
2	Thanh Khê	187.210	220.000	206.000	339.272	282.726
3	Liên Chiểu	203.980	279.000	245.000	403.503	336.252
4	Sơn Trà	161.550	195.000	170.000	279.981	233.318
5	Ngũ Hành Sơn	94.070	180.000	139.000	228.926	190.772
6	Cẩm Lệ	169.480	265.000	215.000	354.094	295.078
7	Hòa Vang	149.040	430.000	380.000	625.841	521.534
8	Hoàng Sa		500		1.000	
	Tổng cộng	**1.169.480**	**1.794.500**	**1.560.000**	**2.570.241**	**2.141.034**

Trong tương lai, số lượng sinh viên được cập nhật theo bảng dưới đây:

Bảng 4-9 Dự báo số lượng sinh viên năm 2030 và 2045

Đơn vị: Người

Quận	2014	2030	2045	Tỉ lệ tăng (%/năm)	
				2014-2030	2030-2045
Hai Chau	62.426	107.458,4	179.446,7	3,5%	2,6%
Thanh Khe	43.796	76.365,5	126.065,2	3,5%	2,5%
Son Tra	37.316	60.477,4	106.984,7	3,1%	2,9%
Ngu Hanh Son	21.639	36.388,9	61.831,4	3,3%	2,7%
Cam Le	24.122	40.489,1	69.392,3	3,3%	2,7%
Lien Chieu	35.803	59.794,0	102.670,6	3,3%	2,7%
Hoa Vang	36.409	63.040,0	104.997,1	3,5%	2,6%
Total	**261.510**	**444.013**	**751.388**		

Nguồn: Nhóm nghiên cứu tính toán

4.2.3.2. Dự báo số lượng việc làm

Theo thống kê 2014, Đà Nẵng có khoảng 596 nghìn việc làm. Tốc độ tăng trưởng việc làm ở Đà Nẵng trung bình 1,6%/năm trong giai đoạn từ 2014-2020. Theo đó, dự báo số lượng việc làm ở Đà Nẵng đến 2030 và 2045 như sau:

Bảng 4-10 Dự báo số lượng việc làm 2030-2045

Đơn vị: Nghìn người

Quận	2014	2030	2045	Tốc độ tăng (%/năm)	
				14-30	30-50
Hai Chau	109,56	164,34	293,9	2,57%	2,95%
Thanh Khe	99,00	148,39	265,5	2,56%	2,95%
Son Tra	82,51	123,71	221,3	2,56%	2,95%

Quận	2014	2030	2045	Tốc độ tăng (%/năm)	
				14-30	30-50
Ngu Hanh Son	40,15	60,33	107,8	2,58%	2,94%
Cam Le	57,60	86,33	154,5	2,56%	2,95%
Lien Chieu	83,90	125,84	225,2	2,57%	2,95%
Hoa Vang	67,80	101,67	182,0	2,56%	2,95%
Total	**540,517**	**810,61**	**1.450,08**		

Nguồn: Nhóm nghiên cứu

4.2.3.3. Dự báo tốc độ tăng trưởng kinh tế

Từ năm 2010, kinh tế Đà Nẵng phát triển nhanh chóng. GRDP tăng trưởng bình quân gần 8% từ năm 2010 đến năm 2019. Dịch vụ đóng góp 63,7% tổng GRDP.

So với cả nước, Đà Nẵng ghi nhận tốc độ tăng trưởng GRDP cao hơn bình quân 1,28 lần.

Tình hình dịch COVID-19 tạo ra những bất ổn về tăng trưởng kinh tế trong tương lai của Việt Nam và các tỉnh, đặc biệt là tại một thành phố du lịch như Đà Nẵng.

Liên quan đến GMP Đà Nẵng, tốc độ tăng trưởng GRDP của thành phố Đà Nẵng dự kiến đạt 9,5-10%/năm trong giai đoạn 2021-2030. Phân tích giả định rằng tốc độ tăng trưởng GRDP giai đoạn 2031-2030 vẫn ở mức 9% theo ước tính của JICA (2020).

Bảng 4-11 Dự báo tổng thu nhập nội địa RGDP của Đà Nẵng

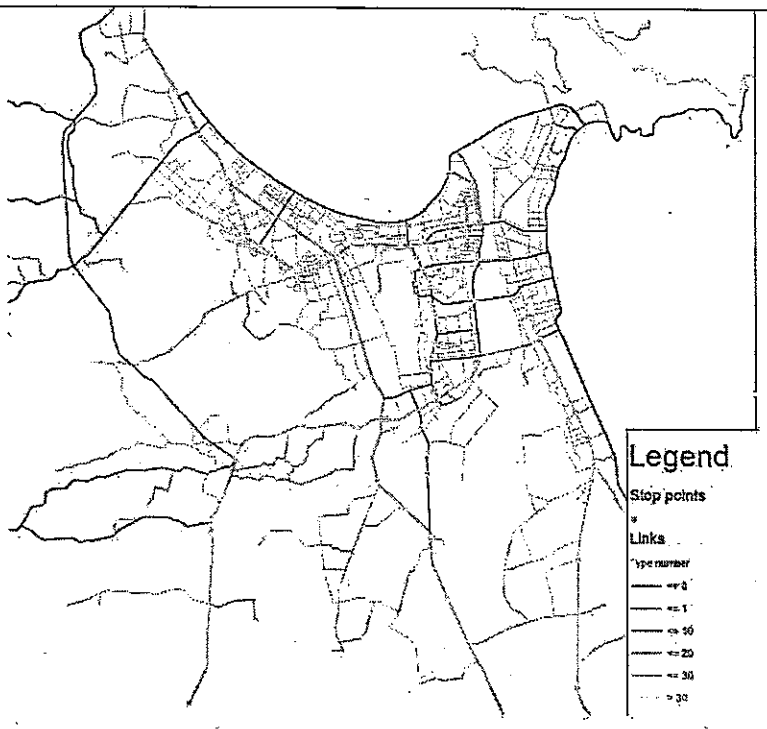
Đơn vị: tỉ đồng

	Tốc độ 2021-2030		RGDP (tỉ)		Cơ cấu các lĩnh vực, %					
					2030			2045		
	2021-2030	2031-2045	2030	2045	1	2	3	1	2	3
Da Nang	9,5%	9%	158.376	972.685	1%	19%	80%	1%	11%	88%

Nguồn: Nghiên cứu KOTI 2022

4.2.4. Mô phỏng mạng lưới đường và tính toán nhu cầu phát sinh thu hút

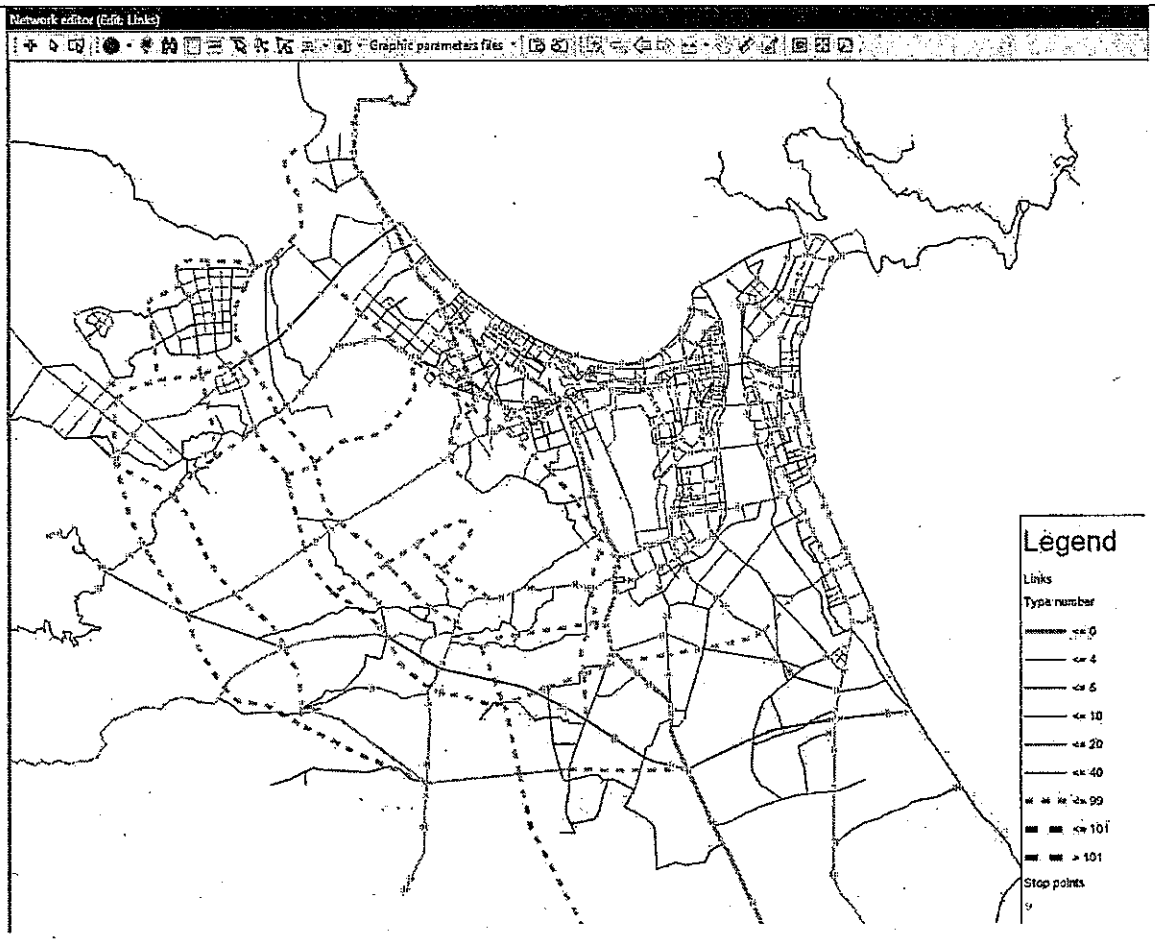
Trước khi xây dựng mô hình nhu cầu đi lại năm cơ sở 2022, nhóm nghiên cứu đã cập nhật mạng lưới đường. Mạng lưới đường bộ được chia thành quốc lộ, đường chính đô thị, đường nối và đường địa phương. Số làn xe và chiều rộng lòng đường cho các con đường hiện tại được lấy từ Sở GTVT Đà Nẵng, trong khi các con đường quy hoạch được phân tích từ GMP Đà Nẵng và cập nhật đến hiện tại



Hình 4-2 Mạng lưới đường cập nhật

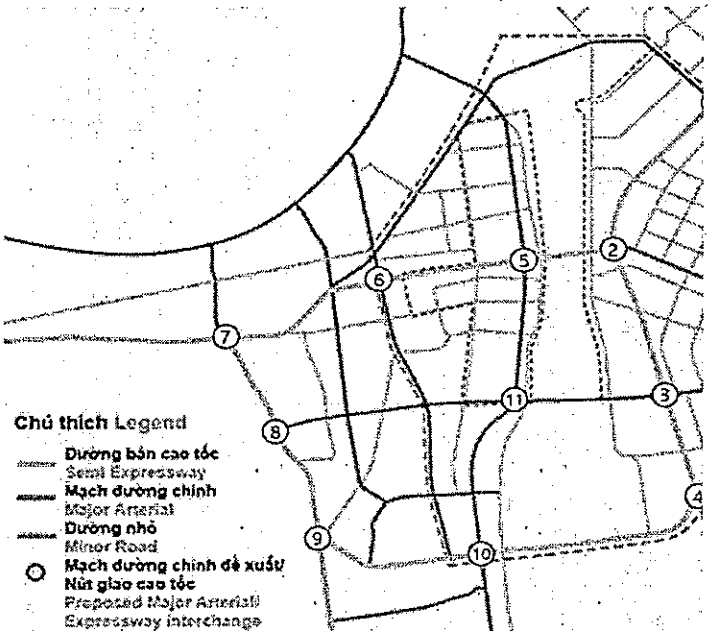
Nhóm nghiên cứu đã rà soát quy hoạch mới đang thực hiện và tiến hành cập nhật các quy hoạch đường mới đến 2030. Theo đó, danh sách các tuyến đường hoàn thành từ nay đến 2030 như sau:

- Đường vành đai nối cảng Tiên Sa, Liên Chiểu với sân bay quốc tế Đà Nẵng.
- Nâng cấp, mở rộng QL14G, QL14B.
- Đoạn nối đèo Hải Vân và cao tốc Bắc Nam.
- Kết nối đường cao tốc phía Nam với QL1A, kết nối đường vành đai phía Tây và phía Bắc đường Hồ Chí Minh.
- Xây dựng đường đối ngoại từ QL14B đến cao tốc La Sơn – Túy Loan.
- Xây dựng đường nối cao tốc La Sơn – Túy Loan và cảng Liên Chiểu.



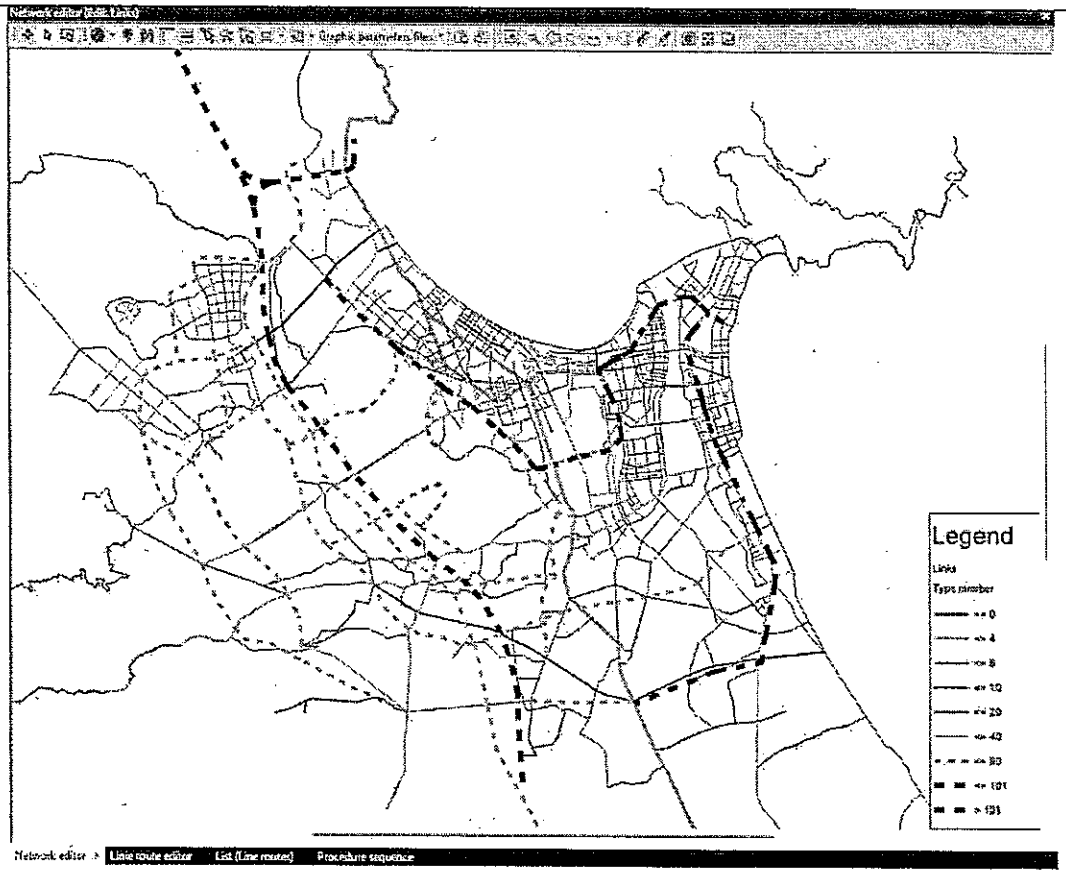
Hình 4-3 Mạng lưới đường mới vào năm 2030

Quy hoạch tổng thể cũng cập nhật lại 11 nút giao chính như hình dưới:



Hình 4-4 Danh sách 11 nút giao được mở rộng

Tiêu chuẩn xây dựng TCXDVN 104-2007 được áp dụng để mô hình hóa mạng lưới đường trong VISUM.



Hình 4-5 Mạng lưới đường năm 2050

4.2.4.1. Tính toán tổng nhu cầu phát sinh thu hút

Dựa trên kết quả chạy mô hình phát sinh thu hút ở trên, tổng nhu cầu phát sinh thu hút theo từng quận được tính như sau:

Bảng 4-12 Dự báo nhu cầu phát sinh thu hút theo quận/huyện

Đơn vị: nghìn chuyến đi

Quận/Huyện	2014		2030		2045	
	Phát sinh	Thu hút	Phát sinh	Thu hút	Phát sinh	Thu hút
Hai Chau	609	645	944	997	1,539	1,619
Thanh Khe	556	612	853	942	1,377	1,527
Son Tra	442	463	711	745	1,198	1,255
Ngu Hanh Son	221	213	346	335	570	554
Cam Le	323	289	496	441	803	704
Lien Chieu	457	418	723	664	1,200	1,107
Hoa Vang	390	354	584	529	925	835
Bên ngoài	98	102	112	118	124	130
Tổng	**2.999**	**3.096**	**4.657**	**4.770**	**7.612**	**7.737**

Nguồn: Nhóm nghiên cứu

4.2.4.2. Dự báo phân bổ chuyến đi theo vùng

Phân bổ chuyến đi theo vùng được tính toán dựa trên mô hình trọng lực, theo các thông số đã được tính toán ở trên. Kết quả như sau:

Bảng 4-13 Mô hình phân bổ chuyến đi năm 2030

Đơn vị: Nghìn chuyến đi

Quận/Huyện	Hai Chau	Thanh Khe	Son Tra	Ngu Hanh Son	Cam Le	Lien Chieu	Hoa Vang	Others
Hai Chau	412	191	127	42	50	51	44	27
Thanh Khe	175	394	88	28	44	65	40	18
Son Tra	127	96	342	27	26	30	26	37
Ngu Hanh Son	49	34	32	180	16	13	15	8
Cam Le	70	68	38	20	232	30	38	1
Lien Chieu	69	97	42	15	28	442	30	1
Hoa Vang	59	58	35	18	35	28	331	20
Others	36	3	43	5	10	6	5	5
Tổng	**997**	**942**	**745**	**335**	**441**	**664**	**529**	**118**

Bảng 4-14 Phân bổ chuyến đi năm 2045

Đơn vị: Nghìn chuyến đi

	Hai Chau	Thanh Khe	Son Tra	Ngu Hanh Son	Cam Le	Lien Chieu	Hoa Vang	Others
Hai Chau	676	311	215	70	81	85	71	30
Thanh Khe	285	635	148	46	71	108	63	19
Son Tra	214	161	597	46	44	52	42	43
Ngu Hanh Son	80	56	54	300	25	21	24	9
Cam Le	114	109	63	32	374	49	60	1
Lien Chieu	113	158	71	25	46	739	47	1
Hoa Vang	96	93	58	30	56	46	522	22
Others	40	3	49	6	11	6	5	4
Tổng	**1.619**	**1.527**	**1.255**	**554**	**709**	**1.107**	**835**	**130**

4.2.4.3. Dự báo phân bổ phương thức vận tải

Các phương thức vận tải được dự báo trong trạng thái không có các giải pháp can thiệp theo hướng phát triển giao thông bền vững. Theo đó, các phương thức vận tải cơ giới bao gồm xe máy, ô tô con và xe buýt. Đối với hệ thống xe buýt, chỉ có 12 xe buýt trợ giá hoạt động từ năm 2014 đến năm 2045. Phương tiện cá nhân tiếp tục chiếm ưu thế trong nhu cầu đi lại.

Bảng 4-15 Dự báo phân bổ phương thức vận tải trong trường hợp không có các giải pháp can thiệp theo hướng bền vững

Phương thức	2030	2045	Thay đổi
Xe máy	85,42%	78,12%	-7,30%
Ô tô con	11,32%	17,77%	6,45%
Xe buýt	0,5%	0,7%	0,20%
Các phương thức khác	2,81%	3,44%	0,63%

4.2.5. Mô phỏng giao thông công cộng

Để ước tính tác động của việc đưa vào sử dụng MRT và LRT đối với việc chuyển đổi phương thức, nhóm nghiên cứu đã sử dụng kết quả của cuộc khảo sát Stated Preference **(SP) được thực** hiện tại Đà Nẵng vào năm 2021. Một cuộc khảo sát dựa trên bảng câu hỏi đã được thực hiện để xem xét cách người dân Đà Nẵng có thể ứng phó với các kịch bản chính sách khác nhau. Những người được hỏi được phỏng vấn về khả năng chuyển đổi phương thức mà họ sẽ sử dụng để thực hiện chuyến đi của mình, xác định các phương thức thay thế và cung cấp thông tin cơ bản về từng phương thức, bao gồm thời gian đi lại và chi phí đi lại, chi phí đỗ xe và phí cầu đường (nếu có). Lựa chọn chế độ được tiết lộ được coi là chế độ cơ sở. Sau đó, người trả lời được trình bày những thay đổi giả định về chi phí và thời gian đi lại của các phương thức có sẵn và giả định (MRT và LRT). Khảo sát do KOTI quản lý và SUD thực hiện vào năm 2021.

Khảo sát được thực hiện với từng nhóm đối tượng bao gồm người sử dụng xe máy, ô tô và xe buýt. Kết quả được thể hiện dưới đây:

Bảng 4-16 Các phương án giả định về lựa chọn phương thức vận tải đối với người đi ô tô

Travel Time	Passenger Car	MRT/LRT	Passenger Car	MRT/LRT
Less than 20 min	Passenger Car Travel Cost: 18,000 VND Travel Time: 15 minutes	MRT/LRT Travel Cost: 9,900-11,700 VND Travel Time: 14 minutes	48%	52%
20~40 min	Passenger Car Travel Cost: 36,000 VND Travel Time: 30 minutes	MRT/LRT Travel Cost: 12,900 VND Travel Time: 27 minutes	31%	67%
More than 40 min	Passenger Car Travel Cost: 54,000 VND Travel Time: 45 minutes	MRT/LRT Travel Cost: 14,200 VND Travel Time: 41 minutes	48%	52%

Bảng 4-17 Các phương án giả định về lựa chọn phương thức vận tải đối với người đi xe máy

Travel Time	Motorcycle	MRT/LRT	Motorcycle	MRT/LRT
Less than 20 min	Motorcycle Travel Cost: 5,500 VND Travel Time: 15 minutes	MRT/LRT Travel Cost: 6,100-7,200 VND Travel Time: 11-14 minutes	66%	34%
20~40 min	Motorcycle Travel Cost: 11,000 VND Travel Time: 30 minutes	MRT/LRT Travel Cost: 6,800-8,000 VND Travel Time: 21-27 minutes	19%	81%
More than 40 min	Motorcycle Travel Cost: 16,500 VND Travel Time: 45 minutes	MRT/LRT Travel Cost: 7,500-8,800 VND Travel Time: 32-41 minutes	21%	79%

Bảng 4-18 Các phương án giả định với hành khách đi buýt

Travel Time	Bus	MRT/LRT	Bus	MRT/LRT
Less than 20 min	Bus Travel Cost: 6,000 VND Travel Time: 15 minutes	MRT/LRT Travel Cost: 6,600-7,800 VND Travel Time: 11-14 minutes	29%	71%
20~40 min	Bus Travel Cost: 6,500 VND Travel Time: 30 minutes	MRT/LRT Travel Cost: 7,300-8,600 VND Travel Time: 21-27 minutes	37%	63%
More than 40 min	Bus Travel Cost: 7,000 VND Travel Time: 45 minutes	MRT/LRT Travel Cost: 8,100-9,500 VND Travel Time: 32-41 minutes	37%	63%

Dựa trên những kết quả này, nhóm nghiên cứu đã phát triển mô hình lựa chọn chế độ và sử dụng mô hình VISUM để cung cấp hình ảnh trực quan về kết quả. Kết quả mô hình hóa phát triển giao thông công cộng được thể hiện dưới đây:

Bảng 4-19 Các thông số của mô hình lựa chọn phương thức vận tải

Hạng mục	Mô hình ô tô và MRT/LRT	Mô hình xe máy và MRT/LRT	Mô hình xe buýt v
Thời gian	-0,00010(-2,5)	-0,00106(-6,9)	-0,00032(-11,1)
Chi phí	-0,228(-15,5)	-0,655(-13,4)	-0,424(-12,9)
Dummy of vehicle ownership	1,003(7,3)	-0,0015(0,07)	-0,0090(13,6)
Số mẫu	1.341	3.000	2.250
Chỉ số phù hợp	0,31	0,58	0,49

4.2.6. Kết quả dự báo

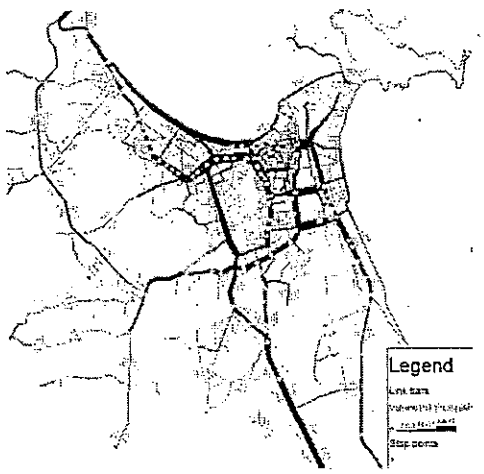
4.2.6.1. Kịch bản dự báo

Có nhiều kịch bản có thể được đưa ra, trong nội dung này chúng tôi đề cập một số giải pháp có tính chất khả thi và phù hợp với các đô thị ở Việt Nam:

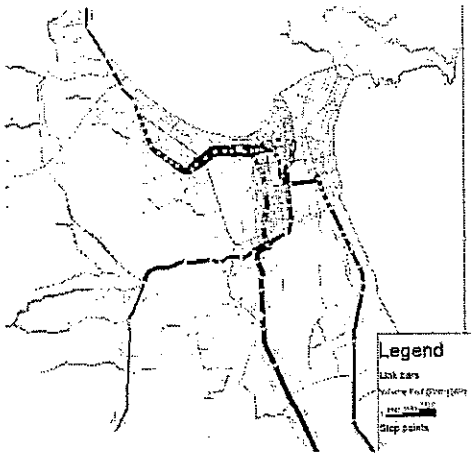
Các kịch bản này đồng nhất với các kịch bản được đề xuất tính toán trong Quy hoạch thành phố Đà Nẵng thời kỳ 2021-2030, tầm nhìn đến 2050, như bảng bên dưới.

Kịch bản	2030	2045
Kịch bản Do-nothing (KB0)	GTCC chỉ có xe buýt thường	GTCC cũng chỉ có xe buýt, tốc độ phát triển trung bình.
Kịch bản 1 : Phát triển GTCC (KB1)	VTHKCC có hệ thống xe buýt thường và xe buýt CLC, có 3 tuyến LRT	Hệ thống MRT/LRT phát triển theo quy hoạch gồm 11 tuyến
Kịch bản 2: Phát triển GTCC và Có thêm các giải pháp kiểm soát xe cá nhân (KB2)	VTHKCC có hệ thống xe buýt thường và xe buýt CLC, có 3 tuyến LRT. Có các giải pháp tăng cường quản lý đậu xe khu vực Hải Châu và Thanh Khê	Hệ thống MRT/LRT phát triển theo quy hoạch gồm 11 tuyến Thiết lập hệ thống thu phí tại khu vực quận Hải Châu và Thanh Khê, mức thu phí dự kiến cho ô tô 120.000đ và xe máy là 20.000.

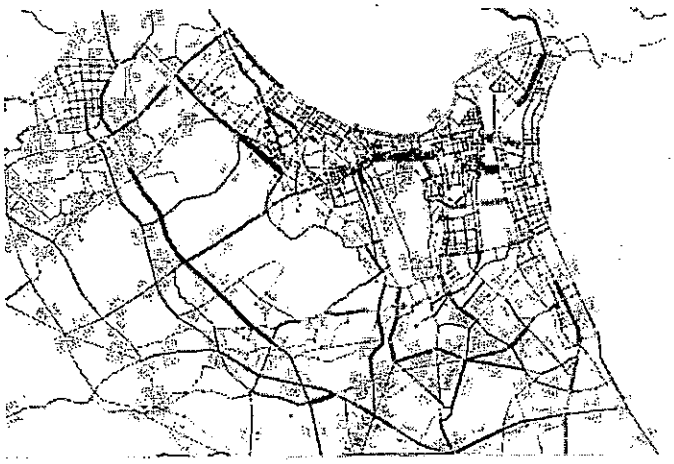
4.2.6.2. Kết quả dự báo kịch bản KB0 – Do - nothing



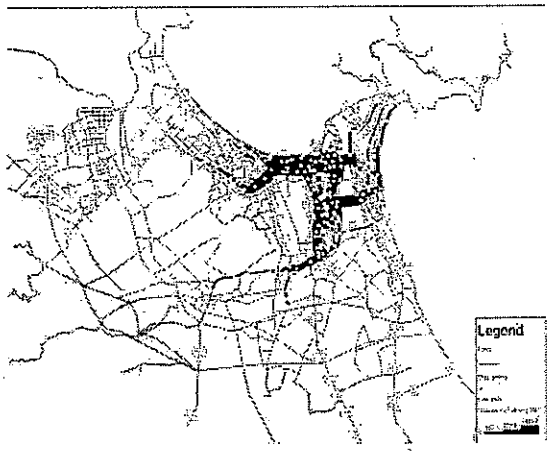
2022 Mạng lưới giao thông năm cơ sở



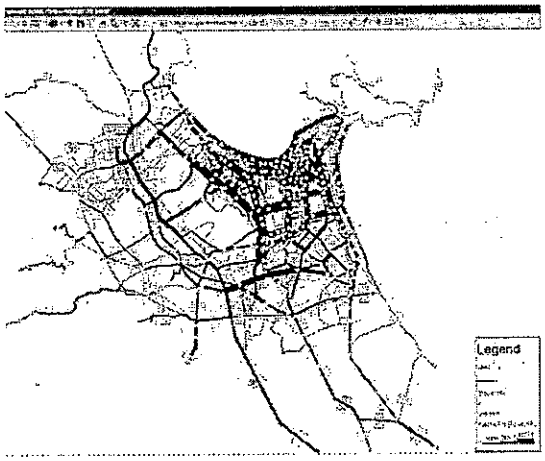
2022 Mạng lưới xe buýt năm cơ sở



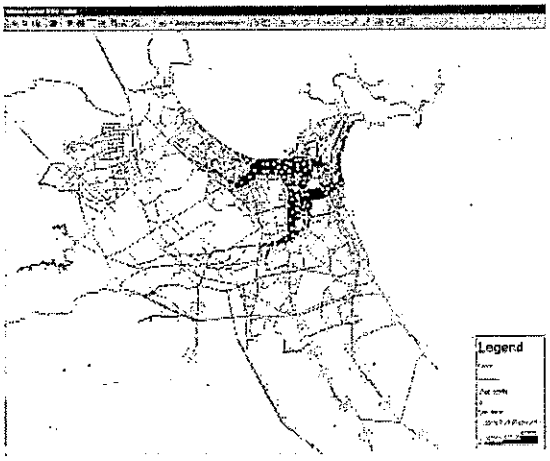
2030 Mô hình năm 2030



Mô hình GTCC năm 2030



2045 Mô hình giao thông năm 2045



2045 Mô hình GTCC năm 2045

Hình 4-6 Phân bổ lưu lượng giao thông qua các năm – kịch bản Do nothing (KB 0)

Kết quả mô phỏng cho thấy:

- *Trường hợp vẫn cho phép đậu đỗ xe trên đường như hiện trạng*

* Đến năm 2030:

+ Các tuyến đường trục chính đã tiến đến mức cận ùn tắc như: Trường Sa, Võ Nguyên Giáp, Đống Đa, Trần Phú, Điện Biên Phủ, Ông Ích Khiêm, Hoàng Diệu…

+ Đường Lê Độ sẽ quá tải nên cần tính đến giải pháp nâng cao quy mô hướng tuyến này để tránh bị ùn tắc.

+ Đường Lê Trọng Tấn cần có giải pháp hạn chế đậu đỗ xe để tăng khả năng thông hành và mở rộng lên 4 làn xe.

+ Cầu Sông Hàn đến 2030 vẫn chưa bị quá tải, nhưng từ 2030-2035 cần có hầm chui Sông Hàn để giảm tải cho cầu Sông Hàn.

* Đến năm 2045:

+ Các tuyến đường trục chính sẽ đến mức ùn tắc: Nguyễn Tất Thành, Võ Nguyên Giáp, Trường Sa, Đống Đa, Vân Đồn, Trần Phú, 29/3, Vành Đai Tây 1 (Hoà Xuân), Điện Biên Phủ, Hoàng Diệu…

+ Cầu Sông Hàn đến 2045 sẽ bị quá tải, nên cần bố trí hệ thống biển báo phân luồng giao thông sang Cầu Rồng - Võ Văn Kiệt nhằm giảm tải cho cầu Sông Hàn. Kèm theo tăng cường hệ thống GTCC xung quanh cũng sẽ làm giảm bớt lưu lượng qua cầu Sông Hàn.

- *Khi không xét đến đậu đỗ xe trên đường:*

+ Đến năm 2045 cơ bản các tuyến đường khu vực trung tâm đều ở phục vụ mức độ D cận E (mức hệ số >0,8-0,85) như Điện Biên Phủ, Ông Ích Khiêm, Hoàng Diệu, Trần Phú, Đống Đa, Nguyễn Tri Phương, Nguyễn Hữu Thọ, Lê Duẩn, Nguyễn Tất Thành, Trần Cao Vân ….. Đường Lê Độ sẽ quá tải.

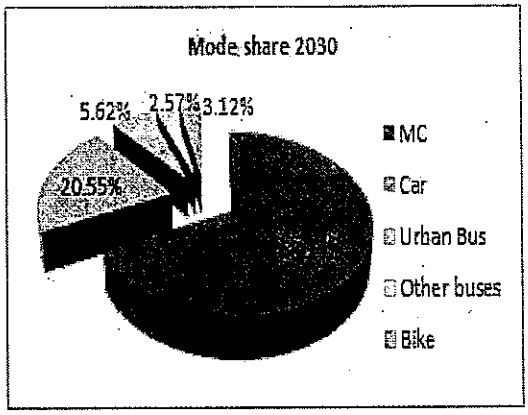
+ Cầu Sông Hàn đến 2045 sẽ đến mức phục vụ E (mức ùn), nên cần bố trí hệ thống biển báo phân luồng giao thông sang Cầu Rồng - Võ Văn Kiệt nhằm giảm tải cho cầu Sông Hàn. Kèm theo tăng cường hệ thống GTCC xung quanh cũng sẽ làm giảm bớt lưu lượng qua cầu Sông Hàn.

+ Các tuyến đường khác vẫn đảm bảo nhu cầu giao thông.

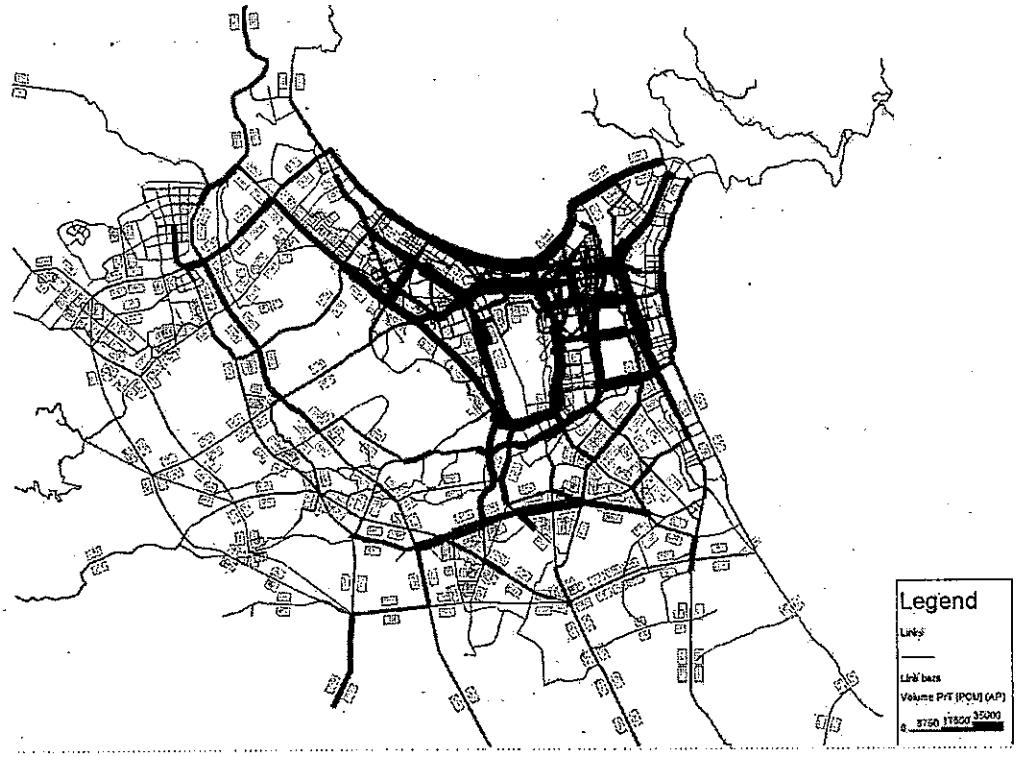
4.2.6.3. Kết quả dự báo lưu lượng giao thông năm 2030 – KB 1

Theo KB1, năm 2030 thị phần GTCC đáp ứng khoảng 8,2% tổng nhu cầu đi lại. Xe máy chiếm tỉ lệ 68,1% và ô tô là 20,55%. Kết quả được thể hiện như hình dưới :

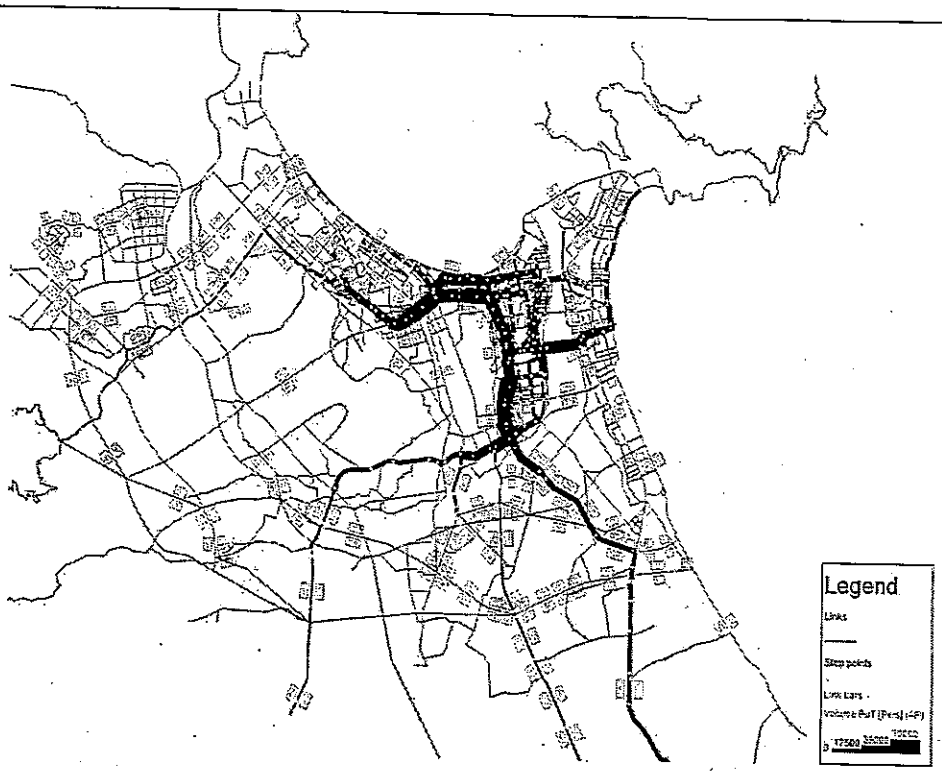
Phương thức		Trips	Mode share
Tổng số		**4,657,147**	100%
Cá nhân	Xe máy	3,173,340	68.14%
	Ô tô	957,218	20.55%
Công cộng	Urban Bus/LRT	261,680	5.62%
	Xe khách	119,457	2.57%
Phi cơ giới	Xe đạp	145,451	3.12%



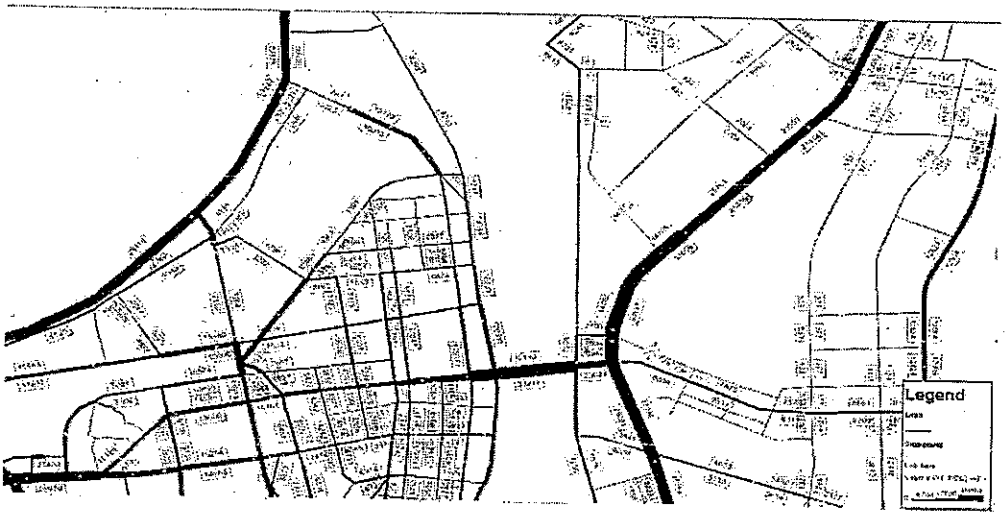
Bảng 4-20 Dự báo thị phần phương thức vận tải năm 2030 – có xe buýt và 3 tuyến LRT



Hình 4-7 Mô phỏng nhu cầu giao thông cá nhân năm 2030 KB1



Hình 4-8 Mô phỏng nhu cầu giao thông công cộng năm 2030 gồm bus và MRT/LRT KB1

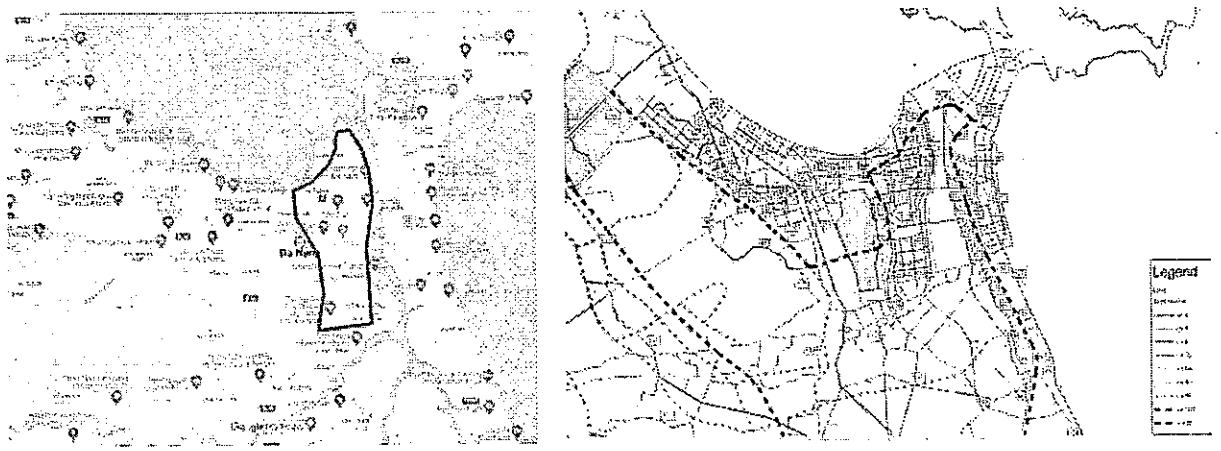


Hình 4-9 Dự báo lưu lượng giao thông trên các trục đường khu vực trung tâm năm 2030 KB1

4.2.6.4. Kết quả dự báo nhu cầu giao thông năm 2030 – KB2

Theo kịch bản giả định, nếu có các chính sách can thiệp tích cực của thành phố, đến năm 2030 về giao thông công cộng thành phố sẽ có 3 tuyến LRT/MRT. Bên

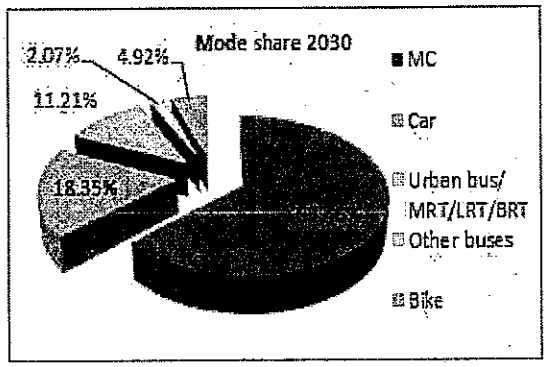
cạnh đó, các giải pháp quản lý giao thông cũng sẽ được thực hiện bằng cách xây dựng khu vực quản lý đậu xe. Khu vực quản lý đậu xe được đề xuất như sau :



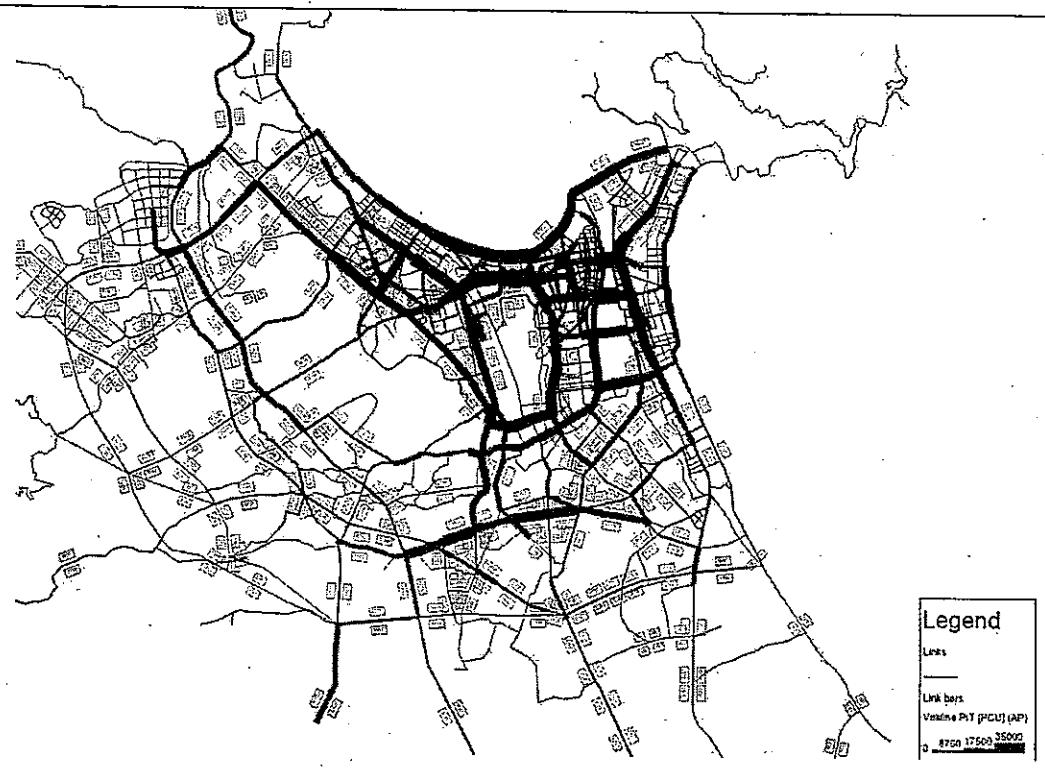
Hình 4-10 Khu vực quản lý đậu xe đề xuất

Theo đó, kết quả dự báo nhu cầu đi lại như sau :

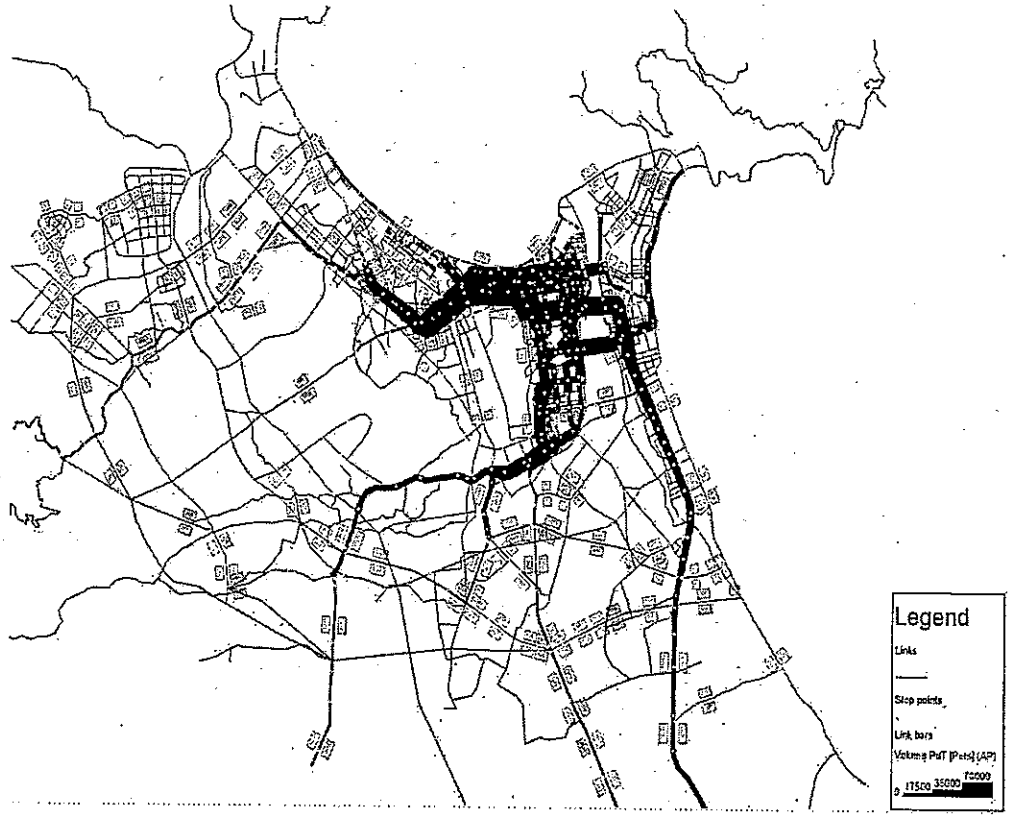
Phương thức		Số chuyến đi	Mode share
Tổng số		**4,657,147**	100%
Cá nhân	Cá nhân	2,955,425	63.46%
	Car	854,586	18.35%
Công cộng	Công cộng	522,066	11.21%
	Other buses	94,403	2.07%
Phi cơ giới	Phi cơ giới	229,132	4.92%



Bảng 4-21 Phân bổ phương thức vận tải năm 2030 – KB 2



Hình 4-11 Mô phỏng lưu lượng giao thông cá nhân năm 2030 – KB2.



Hình 4-12 Mô phỏng nhu cầu GTCC năm 2030 – KB 2

Từ các kết quả trên có thê thấy rằng nếu ở kịch bản 0 thành phố chỉ có xe buýt thì tỉ lệ đi lại bằng giao thông công cộng năm 2030 là 2,5%, sẽ nâng lên 5,6% nếu

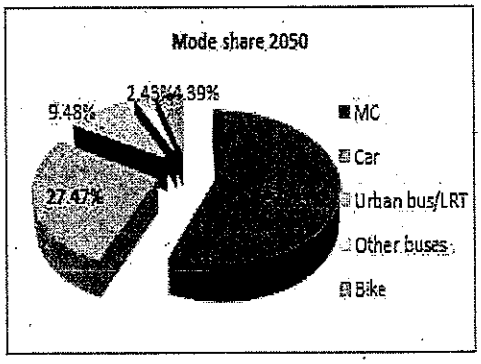
có phát triển MRT/LRT (KB1) và nếu có các giải pháp phát triển GTCC khối lớn và quản lý đậu xe (KB2) thì tỉ lệ đi lại bằng vận tải công cộng trên toàn thành phố sẽ là 18,35%. Tương ứng với tỉ lệ đó thì tỉ lệ đi lại bằng giao thông cá nhân cũng giảm. Trường hợp không đủ nguồn lực đầu tư các tuyến GTCC khối lớn thì cần từng bước bố trí các phương tiện GTCC bánh lốp (buýt) trên các lộ trình đường sắt đô thị đã quy hoạch vừa để tạo thói quen sử dụng GTCC cho người dân và đáp ứng tiêu chí sử dụng giao thông công cộng toàn thành phố.

4.2.6.5. Kết quả dự báo nhu cầu giao thông năm 2045 – KB 1

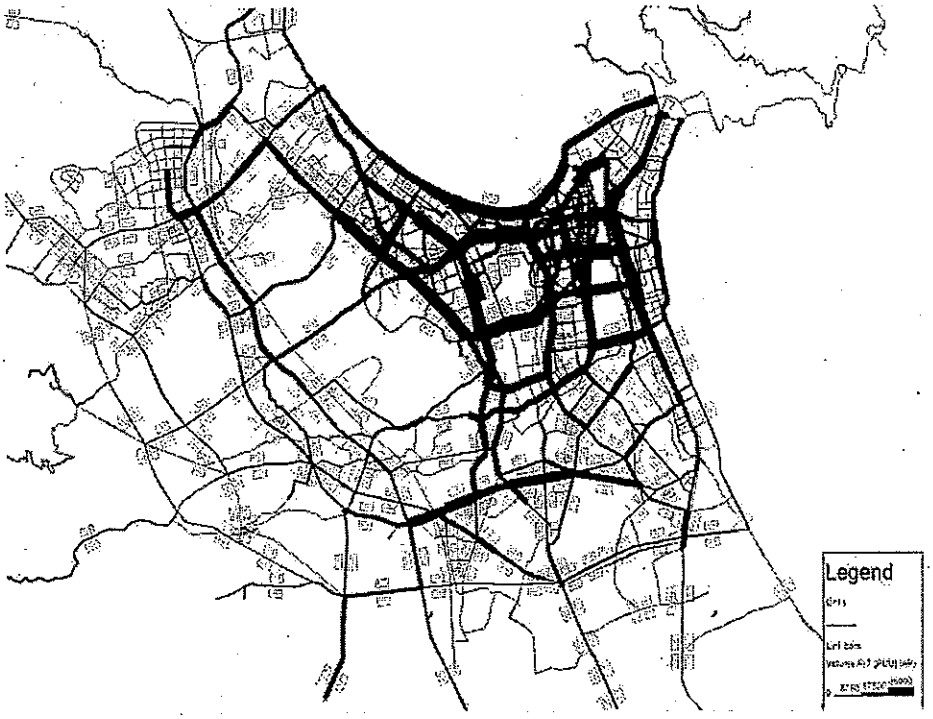
Theo kịch bản 1 năm 2045 thì thành phố sẽ phát triển hệ thống vận tải công cộng khối lớn MRT/LRT theo quy hoạch. Dự kiến thành phố sẽ có khoảng 11 tuyến MRT/LRT đi vào hoạt động.

Kết quả mô hình mô phỏng như sau:

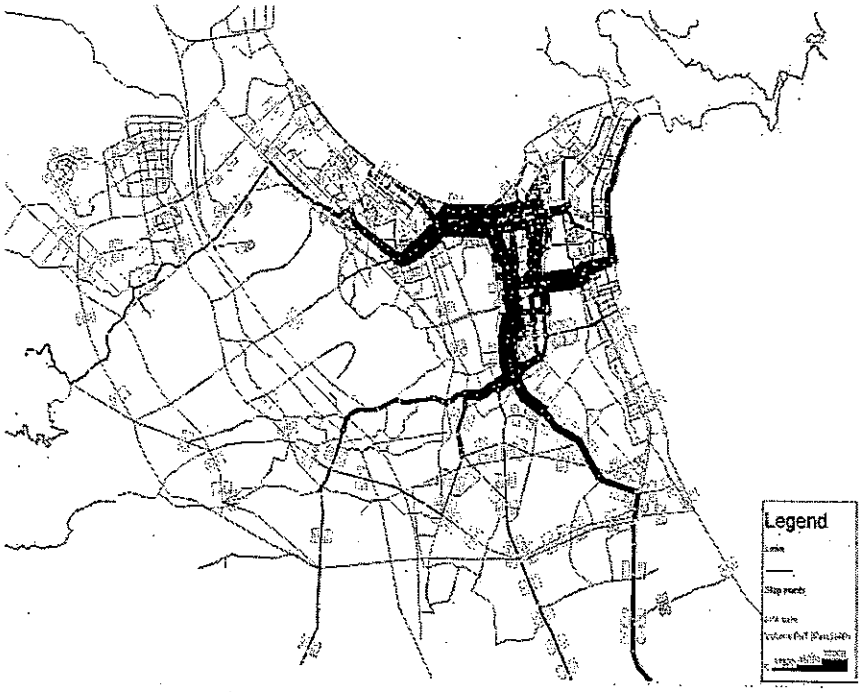
Mode		Trips	Modeshare
Total		**7,612,151**	100%
Cá nhân	Cá nhân	4,280,313	56.23%
	Ô tô con	2,091,058	27.47%
Công cộng	Công cộng	721,632	9.48%
	Xe khác	184,975	2.43%
Phi cơ giới	Xe đạp	334,173	4.39%



Bảng 4-22 Kết quả phân bổ phương thức vận tải năm 2045 – KB 1



Hình 4-13 Kết quả phân bổ lưu lượng giao thông xe cá nhân năm 2045 theo KB1



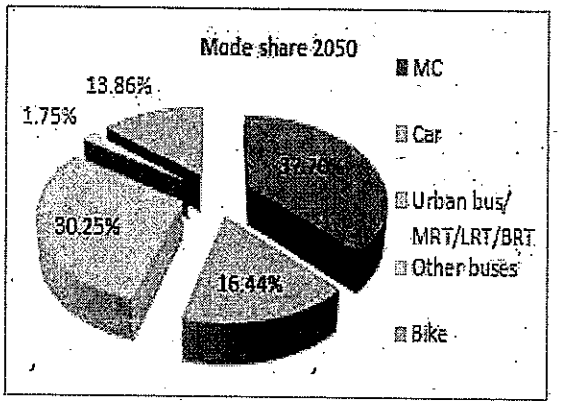
Hình 4-14 Phân bố lưu lượng giao thông công cộng năm 2045 theo KB1

4.2.6.6. Kết quả phân bố lưu lượng giao thông năm 2045 theo KB2

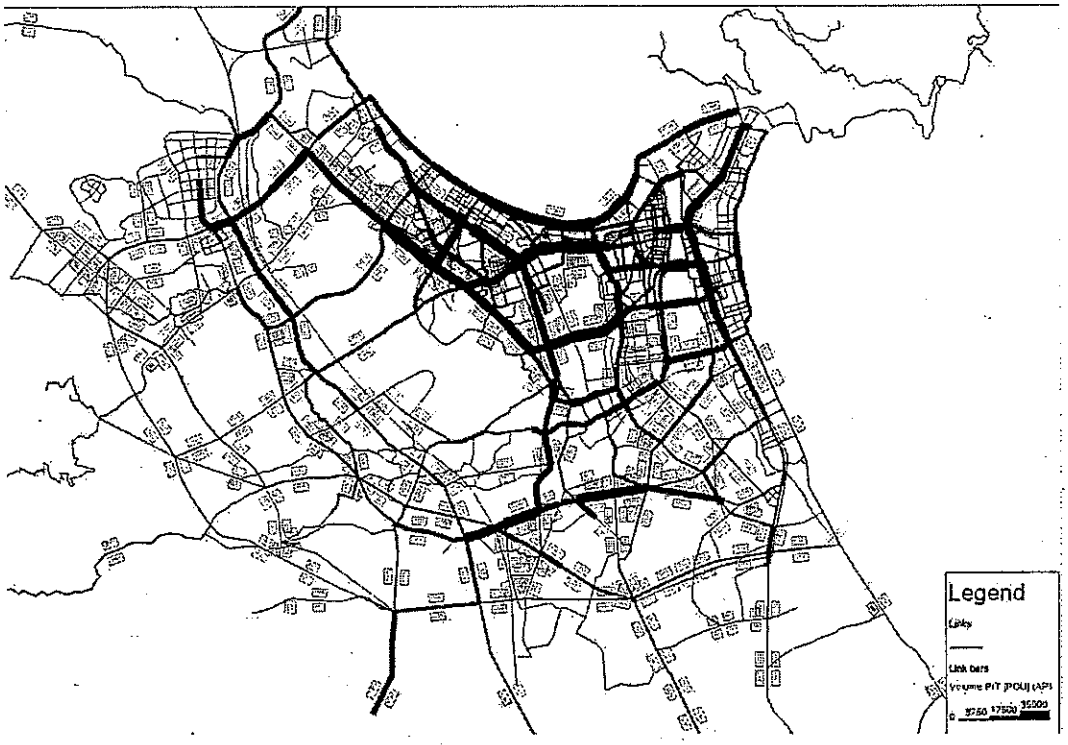
Kịch bản 2 là kịch bản hệ thống giao thông công cộng được triển khai đúng như quy hoạch bao gồm mạng lưới xe buýt và mạng lưới LRT/MRT đi vào hoạt động đủ 11 tuyến. Ngoài ra, thành phố đưa vào triển khai hệ thống thu phí trong khu vực trung tâm thành phố bao gồm hai quận Hải Châu và Thanh Khê,, mức thu phí dự kiến với ô tô là 120.000đ (tính theo giá hiện tại) và xe máy là 20.000đ (tính theo giá hiện tại). Vùng thu phí tương tự như vùng quản lý đậu xe được đưa vào kịch bản năm 2030 ở trên.

Theo đó, kết quả mô phỏng nhu cầu năm 2045 theo KB2 như sau :

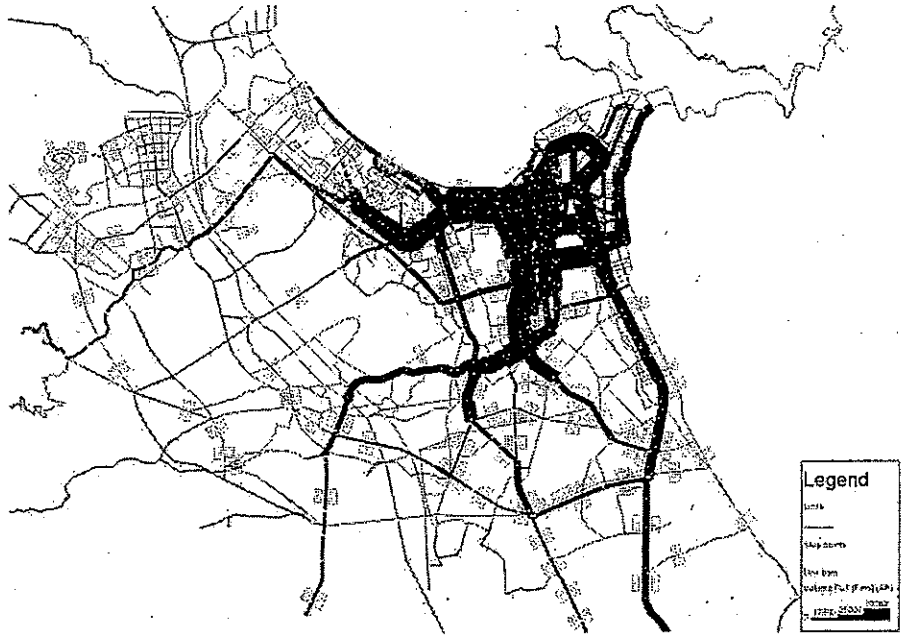
Phương thức		Trips	Mode share
Tổng		7,612,151	100%
Cá nhân	Cá nhân	2,869,781	37.70%
	Ô tô con	1,251,438	16.44%
Công cộng	Công cộng	2,302,676	30.25%
	Other buses	133,213	1.75%
Phi cơ giới	Phi cơ giới	1,055,044	13.86%



Bảng 4-23 Kết quả dự báo phân bổ phương thức vận tải năm 2045 – KB2



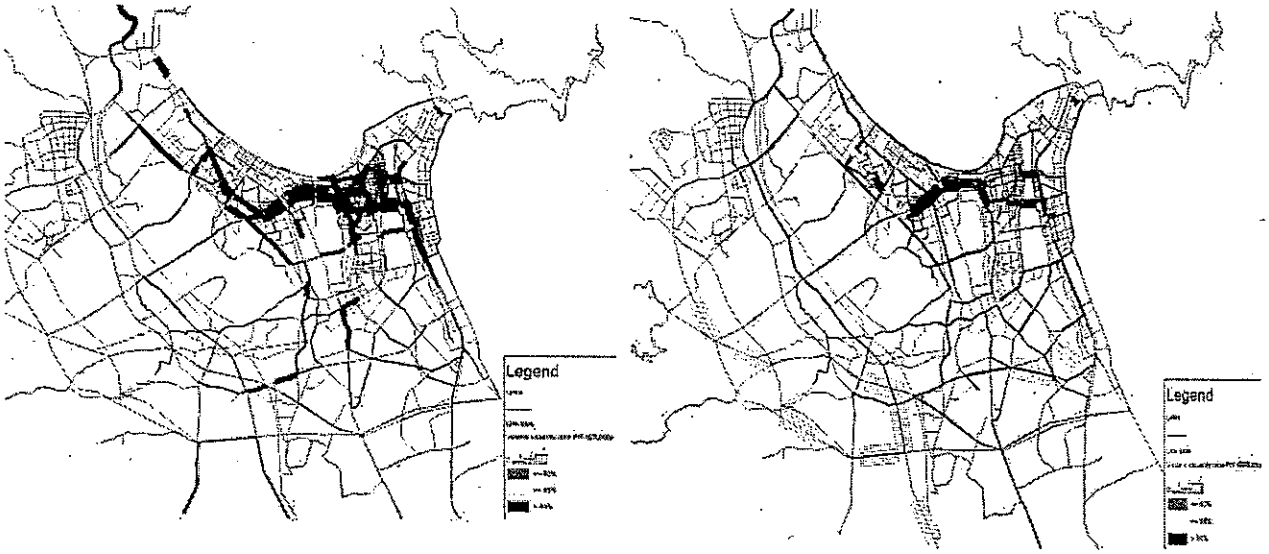
Hình 4-15 Kết quả phân bổ nhu cầu giao thông xe cá nhân năm 2045 – KB2



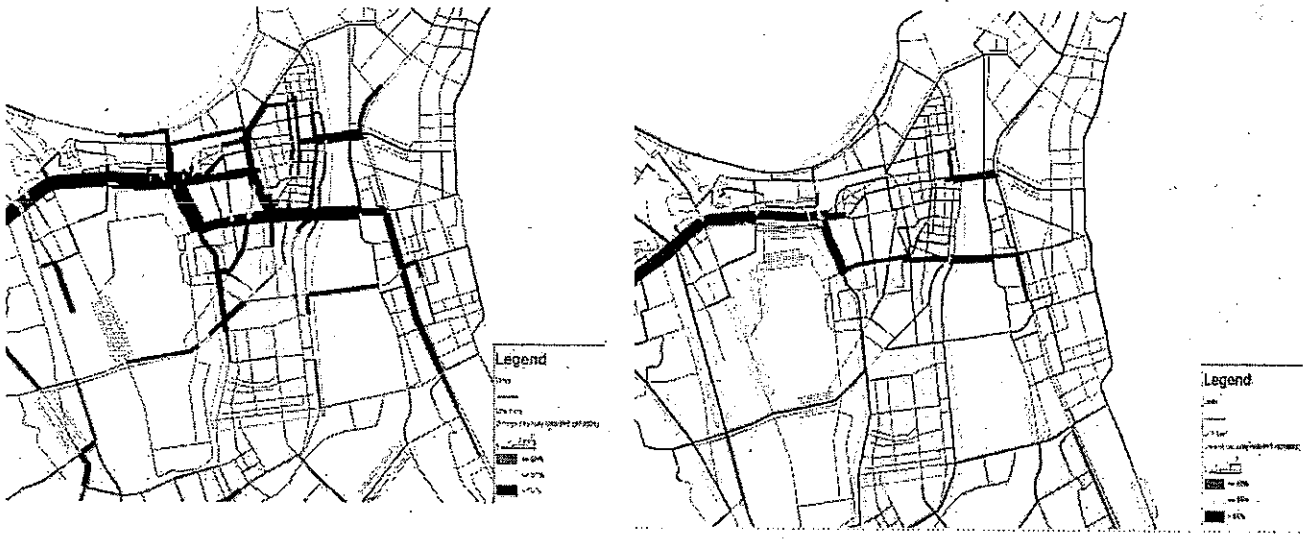
Hình 4-16 Kết quả phân bổ nhu cầu giao thông công cộng năm 2045 – KB2

Theo kết quả mô phỏng tại năm 2045, nếu thành phố chỉ có xe buýt (KB0) thì tỉ lệ đáp ứng của GTCC khoảng 3% , nếu thành phố đầu tư phương tiện khối lớn theo quy hoạch (KB1) thì tỉ lệ đáp ứng của GTCC sẽ là 9, 48%. Còn nếu thành phố phát triển cả MRT/LRT kết hợp với giải pháp thu phí ở 2 quận Hải Châu và Thanh Khê (KB2) thì tỉ lệ đáp ứng của GTCC là 30,2%. Điều này cho thấy để hạn chế việc

sử dụng phương tiện cá nhân thì cần các giải pháp kết hợp giữa phát triển giao thông công cộng và các chính sách quản lý phương tiện cá nhân.



Hình 4-17 So sánh hệ số khả năng thông hành v/c theo KB0 và KB 1 năm 2045



Hình 4-18 So sánh hệ số khả năng thông hành theo 2 kịch bản KB0 và KB1 năm 2045 – khu vực trung tâm thành phố

Ngoài ra để có thể đánh giá được tác động của các kịch bản đến kịch bản ban đầu – KB0, nhóm nghiên cứu đã tiến hành so sánh ảnh hưởng của các chính sách phát triển GTCC và kiểm soát phương tiện cá nhân. Hình trên là kết quả mô phỏng về hệ số khả năng thông hành (v/c) theo 2 kịch bản : KB0 là hoàn toàn chỉ có xe buýt và KB1 là có MRT/LRT. Kết quả cho thấy vào năm 2045 mức độ ùn tắc sẽ diễn ra ở nhiều các tuyến đường trong khu vực trung tâm nếu thành phố chỉ có xe buýt.

4.2.7. Kết quả dự báo vận tải hàng hóa

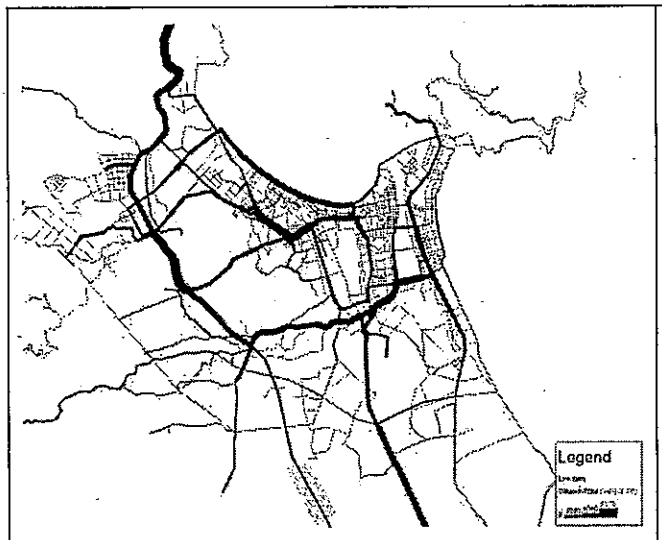
4.2.7.1. Các giả định

Nghiên cứu nhằm mục đích đánh giá tác động của việc phát triển ga đường sắt vận chuyển hàng hóa được đề xuất bằng cách di dời và tăng cường các công trình đường sắt vận chuyển hàng hóa hiện có tại ga Đà Nẵng, đồng thời kết nối đường sắt mới đến các bến cảng Liên Chiểu được đề xuất. Để đơn giản hóa việc đánh giá, các giả định sau đây được đưa ra:

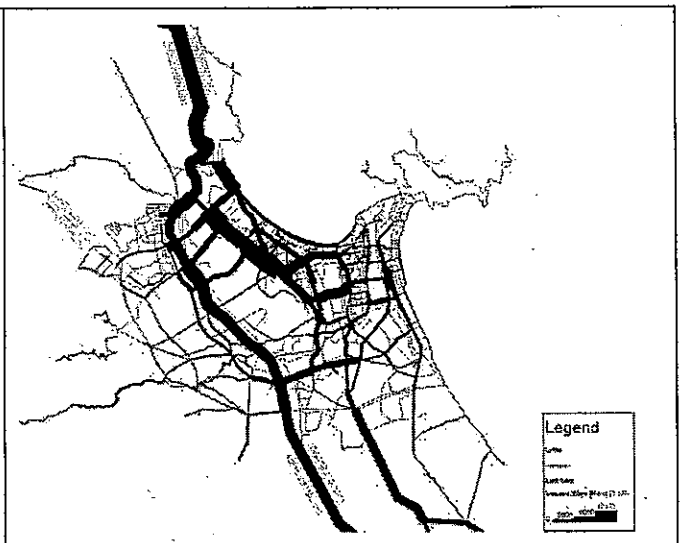
- Việc di dời ga đường sắt được đề xuất sẽ ảnh hưởng đến nhu cầu vận chuyển hàng hóa liên tỉnh thành phố vì nhiều hàng hóa sẽ được vận chuyển trên đường sắt do kết nối tốt hơn từ cảng.

- Việc di dời ga đường sắt sẽ không ảnh hưởng đến nhu cầu vận tải hàng hóa trong thành phố vì đường sắt chỉ phục vụ cho vận tải hàng hóa liên tỉnh.

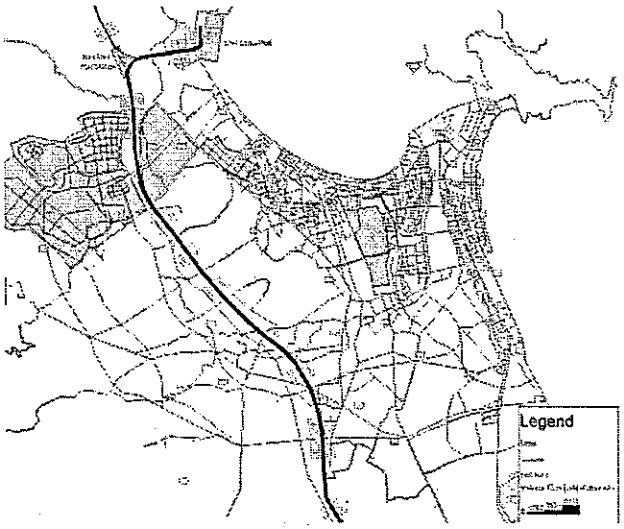
4.2.7.2. Kết quả dự báo



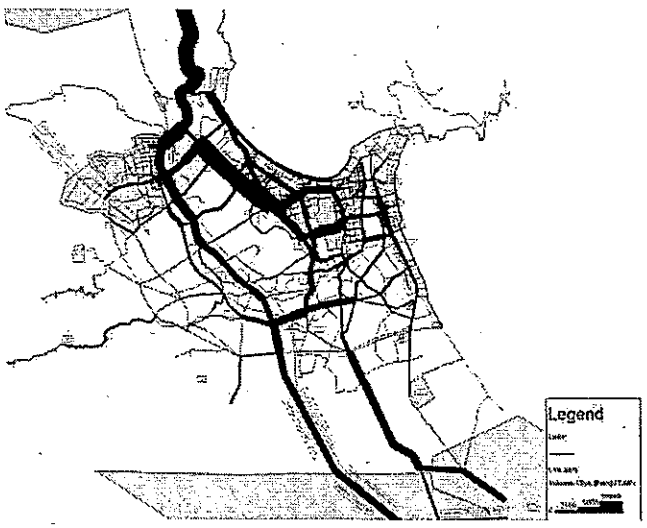
Mô phỏng xe tải 2022 CHƯA CÓ cảng Liên Chiểu



Mô phỏng xe tải 2045 CÓ cảng Liên Chiểu KB0



Mô phỏng lưu lượng vận tải đường sắt (đã di chuyển)



Mô phỏng dòng xe tải năm 2045 có cảng Liên Chiểu KB2

Hình 4-19 Các kết quả đối với mô phỏng xe tải qua các năm

Kết quả mô phỏng đối với xe tải cho thấy lượng xe tải kết nối với cảng Liên Chiểu khá lớn. Các giải pháp phát triển GTCC và thu phí xe cá nhân tại khu vực trung tâm không tác động nhiều đến luồng xe tải vì phạm vi hoạt động chủ yếu của xe tải ngoài vùng thu phí. Không có sự khác nhau nhiều theo 2 kịch bản KB0 và KB2 vào năm 2045.

4.3. Các chỉ tiêu kinh tế kỹ thuật, quỹ đất dành cho giao thông

4.3.1. Chỉ tiêu phát triển kết cấu hạ tầng giao thông

4.3.1.1. Mật độ đường bộ

Mạng lưới đường đối ngoại gồm:

- Đường cao tốc quốc gia;

- Các tuyến đường quốc lộ;

Mạng lưới đường đô thị gồm:

- Đường trục đô thị: Có chức năng giao thông chính của đô thị. Đường trục chính được nối liên thông với hệ thống đường đối ngoại;

- Đường liên khu vực: có chức năng kết nối giữa các khu vực gần nhau. Đường liên khu vực được nối với đường trục đô thị;

- Đường chính khu vực: Phục vụ giao thông có ý nghĩa nội bộ các khu vực, các quận của đô thị;

Mật độ đường đảm bảo theo QCVN 01:2021/BXD như sau:

Bảng 4-24 Quy định về khoảng cách và mật độ đường đô thị

Cấp đường	Loại đường	Khoảng cách hai đường (m)	Mật độ đường (km/km^2)
Cấp đô thị	1. Đường cao tốc đô thị	4 800 - 8 000	0,4 - 0,25
	2. Đường trục chính đô thị	2.400 - 4 000	0,83 - 0,5
	3. Đường chính đô thị	1 200 - 2 000	1,5 - 1,0
	4. Đường liên khu vực	600 - 1 000	3,3 - 2,0
Cấp khu vực	5. Đường chính khu vực	300 - 500	6,5 - 4,0
	6. Đường khu vực	250 - 300	8,0 - 6,5
Cấp nội bộ	7. Đường phân khu vực	150 - 250	13,3 - 10
	8. Đường nhóm nhà ở, vào nhà	không quy định	không quy định
	9. Đường xe đạp		
	10. Đường đi bộ		

Nguồn : QCVN 01 :2021

Trên cơ sở so sánh mật độ đường giao thông thành phố Đà Nẵng và các thành phố lớn khác trên thế giới như Tokyo, Singapore, London, Copenhagen, Brussels và Đài Bắc, năm 2045 thành phố Đà Nẵng phấn đấu đạt mật độ đường cao tốc từ 45-50 km/1 triệu dân.

Hệ thống trục chính đô thị bao gồm các đường chính chạy từ Bắc-Nam và đường chạy từ Đông – Tây dựa vào các tuyến đường chính hiện có. Hệ thống đường trục chính kết nối liên khu vực của thành phố nên cần hạn chế và kiểm soát giao cắt với các trục nội thị. Đối với các trục đô thị, các đường liên khu vực chưa xây dựng có lưu lượng dự báo lớn và đủ quỹ đất hoặc có khả năng giải phóng mặt bằng thì tiến hành xây dựng mới với MCN theo tiêu chuẩn;

Đối với các trục đô thị, các đường liên khu vực đã xây dựng có mặt cắt ngang nhỏ nhưng có lưu lượng dự báo tương đối lớn thì phải mở rộng, nâng cấp đảm bảo theo tiêu chuẩn thiết kế;

Đối với các trục đô thị, các đường liên khu vực đã xây dựng theo chỉ giới, đảm bảo lưu lượng giao thông theo kết quả dự báo hoặc không có khả năng mở rộng theo tiêu chuẩn thiết kế thì được kiến nghị giữ nguyên, xem xét tổ chức giao thông một chiều.

Quy định về tổ chức quảng trường giao thông, chỗ giao nhau của đường đô thị phải tuân thủ QCVN 07-4:2023/BXD.

4.3.1.2. Tỉ lệ đất giao thông

Theo Luật giao thông đường bộ 2008. Tỷ lệ quỹ đất giao thông đô thị so với đất xây dựng đô thị phải bảo đảm từ 16% đến 26%. Chính phủ quy định cụ thể tỷ lệ quỹ đất phù hợp với loại đô thị.

Các chỉ tiêu kỹ thuật bám theo Nhiệm vụ quy hoạch đã phê duyệt, phù hợp với Quy hoạch chung thành phố Đà Nẵng đến năm 2030, tầm nhìn đến năm 2045 (được duyệt tại QĐ số 359/QĐ-TTg ngày 15/3/2021), và Quy chuẩn quy hoạch QCVN01:2021/BXD.

- Theo quy chuẩn QCVN01:2021/BXD: *chỉ tiêu đất giao thông (không bao gồm giao thông tĩnh) tính đến đường liên khu vực: 6%, tính đến đường khu vực: 13%.*
- Theo Quy hoạch chung thành phố Đà Nẵng đến năm 2030, tầm nhìn đến năm 2045 và nhiệm vụ quy hoạch chuyên ngành giao thông đô thị được duyệt: *tỷ lệ đất giao thông đô thị (tính đến đường liên khu vực) đạt 9-10%, tỷ lệ đất cho giao thông tĩnh đạt 3-4% diện tích đất xây dựng đô thị. Tỷ lệ vận chuyển hành khách công cộng đạt 10-25% (gồm xe buýt đô thị, xe buýt kế cận, các phương thức vận tải công cộng và bán công cộng khác)*

Trong đồ án này chỉ quy hoạch tỷ lệ 1/10.000 và quy hoạch đến đường chính khu vực (cao hơn cấp đường khu vực) nên lấy chỉ tiêu tỉ lệ đất giao thông tính đến đường liên khu vực 9%.

4.3.1.3. Giao thông tĩnh

Theo QCVN 01:2021/BXD, chỉ tiêu diện tích tính toán đất bãi đỗ xe toàn đô thị được tính theo quy mô dân số:

Quy mô dân số đô thị (1000 người)	Tiêu chuẩn theo dân số (m^2/người)
> 150	4,0
50 - 150	3,5
< 50	2,5

Tỉ lệ đất giao thông tĩnh đạt (3-4)% diện tích đất xây dựng đô thị

4.3.1.4. Vận tải hành khách công cộng

- Theo QCVN 01:2021/BXD, mật độ mạng lưới giao thông công cộng tối thiểu 2km/km2 đất xây dựng đô thị.
- Tỉ lệ vận chuyển hành khách công cộng đạt 10-25%.

4.3.2. Quỹ đất dành cho giao thông

Quỹ đất dành cho giao thông theo quy hoạch bao gồm: đất dành cho phát triển kết cấu hạ tầng giao thông đường bộ, đường thủy nội địa, đường sắt, đường biển, hàng không (bao gồm cả phần nền và phần diện tích dành cho hành lang an toàn giao thông), đất dùng cho các nhà ga, bến cảng, sân bay, bến xe, bãi đỗ,...

Hiện nay các khu vực trung tâm (phân khu ven vịnh, sân bay, đổi mới sáng tạo, ven vịnh) quỹ đất để phát triển giao thông rất hạn chế; các khu mới như phân khu công nghệ cao đã được quy hoạch hầu như gần hết quỹ đất, phân khu sườn đồi, lõi xanh phần lớn là đất rừng và đất quốc phòng. Để đảm bảo các chỉ tiêu về tỉ lệ đất giao thông (tính đến đường liên khu vực), mật độ đường (đến đường chính khu vực)

đảm bảo theo quy định như đã nêu trên (mục 4.3.1) cần phát triển thêm mạng lưới giao thông về phía tây nam.

CHƯƠNG 5. QUY HOẠCH HỆ THỐNG GIAO THÔNG ĐỐI NGOẠI

5.1. Giao thông đường bộ

5.1.1. Cơ sở định hướng phát triển các tuyến đường bộ đối ngoại

Các quy hoạch có ảnh hưởng lớn tới định hướng phát triển đường bộ đối ngoại trên địa bàn thành phố Đà Nẵng, gồm có:

- Quy hoạch chung thành phố Đà Nẵng đến năm 2030, tầm nhìn đến năm 2045 được phê duyệt theo Quyết định số 359/QĐ-TTg của Thủ tướng Chính phủ ngày 15/3/2021 (gọi tắt là QHC 359);

- Quy hoạch mạng lưới đường bộ quốc gia thời kỳ 2021-2030, tầm nhìn tới 2050 được phê duyệt theo Quyết định số 1454/QĐ-TTg của Thủ tướng Chính phủ ngày 1/9/2021 (gọi tắt là Quy hoạch đường bộ quốc gia sau 2020);

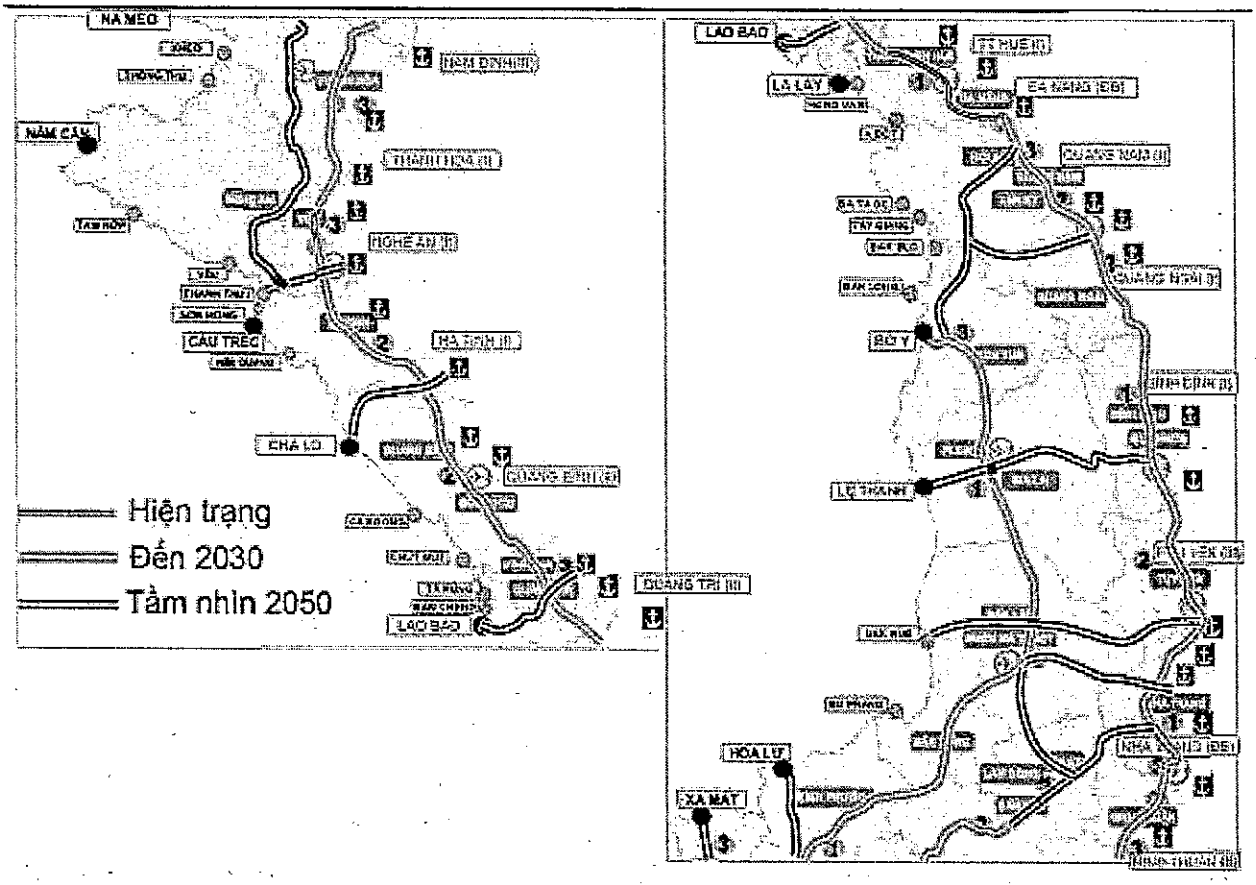
Các định hướng quy hoạch đường bộ đối ngoại trên địa bàn thành phố Đà Nẵng được tổng hợp trong bảng dưới đây:

Bảng 5-1 Định hướng quy hoạch giao thông đối ngoại trên địa bàn TP Đà Nẵng

Nội dung	Quy hoạch chung 359 [a]	Quy hoạch đường bộ quốc gia sau 2020[b]
CT01: Cao tốc Bắc – Nam phía Đông	- Hướng tuyến: cơ bản theo hướng tuyến đường hiện tại (cao tốc Đà Nẵng – Quãng Ngãi và cao tốc La Sơn – Túy Loan) - Quy mô và tiến trình đầu tư: không đề cập cụ thể	- Hướng tuyến: cơ bản theo hướng tuyến đường hiện tại, gồm 3 đoạn: ▪ La Sơn (Thừa Thiên Huế) – Hòa Liên (Đà Nẵng); ▪ Hòa Liên – Túy Loan (Đà Nẵng) ▪ Đà Nẵng – Quảng Ngãi - Quy mô: 6 làn xe - Tiến trình đầu tư: đến thời điểm phê duyệt đồ án QHCN GT này đoạn Hòa Liên – Túy Loan đang được thi công hoàn thiện.
CT.02: Cao tốc Bắc Nam phía Tây	Không có	- Hướng tuyến: Đoạn đi qua địa phận Đà Nẵng trùng với cao tốc Bắc Nam phía Đông (CT.01)
CT21: Đà Nẵng – Thạch Mỹ - Ngọc Hồi – Bờ Y (Kon Tum)	Không có	- Hướng tuyến: từ thành phố Đà Nẵng đi cửa khẩu Bờ Y (Kon Tum) dài 281 km - Quy mô: 4 làn xe - Tiến trình đầu tư: sau 2030, dự kiến hướng tuyến đã điều chỉnh vào phần đất của tỉnh Quảng Nam.
Quốc lộ	- Hướng tuyến: cơ bản theo	- Hướng tuyến: cơ bản theo tuyến

Nội dung	Quy hoạch chung 359 [a]	Quy hoạch đường bộ quốc gia sau 2020[b]
14B	tuyến đường hiện tại - Quy mô: 6 làn xe - Định hướng: tiếp tục xây dựng, nâng cấp đoạn từ Túy Loan đến cầu Hà Nha (Huyện Đại Lộc, tỉnh Quảng Nam đạt quy mô đường trục chính đô thị với 6 làn xe	đường hiện tại - Quy mô: đường thiết kế cấp III-IV với 2-4 làn xe - Định hướng: một trong các tuyến quốc lộ chính yếu của khu vực miền Trung
Quốc lộ 14G	- Hướng tuyến: cơ bản theo tuyến đường hiện tại - Quy mô: đường cấp III, đồng bằng. - Định hướng: nâng cấp đoạn từ huyện Hòa Vang đi Tây Giang (Quảng Nam)	- Hướng tuyến: cơ bản theo tuyến đường hiện tại - Quy mô: đường cấp IV với 2 làn xe - Định hướng: một trong các tuyến quốc lộ thứ yếu của khu vực miền Trung
Đường bộ ven biển	Không có	- Điểm đầu: Ranh giới Thừa Thiên Huế với TP Đà Nẵng – ngã ba giữa QL.1 với đường Nguyễn Tất Thành. - Điểm cuối: Ranh giới TP Đà Nẵng và tỉnh Quảng Nam. - Chiều dài dự kiến: 52km. - Quy mô tối thiểu: đường cấp III, IV. Các đoạn đi trùng quốc lộ theo quy mô quốc lộ, các đoạn còn lại theo quy hoạch tỉnh.
Bến xe khách liên tỉnh	Sẽ có 04 bến xe như sau: - Bến xe phía Bắc mới tại cụm công nghiệp Thanh Vinh với diện tích khoảng 34 ha; - Bến xe phía Tây mới tại khu vực nhà máy xi măng Hoàng Khương với diện tích khoảng 13 ha. - Bến xe phía Nam: được duy trì và phát triển - Bến xe trung tâm sẽ được chuyển đổi để phục vụ giao thông công cộng	Không nằm trong phạm vi quy hoạch

Nguồn: (a) Quyết định số 359/QĐ-TTg ngày 15/3/2021 và Thuyết minh quy hoạch; (b) Quyết định số 1454/QĐ-TTg ngày 1/9/2021 và Thuyết minh quy hoạch.



Hình 5-1 Định hướng quy hoạch mạng lưới cao tốc khu vực miền Trung và Tây Nguyên

Nguồn : Thuyết minh quy hoạch mạng lưới đường bộ quốc gia thời kỳ 2021-2030, tầm nhìn tới 2050

Theo bảng tổng hợp trên, có thể rút ra một số điểm giống và khác nhau về quy hoạch các tuyến cao tốc và quốc lộ trên địa bàn thành phố Đà Nẵng như sau:

- Về hướng tuyến: có sự thống nhất giữa Quy hoạch chung 359 và Quy hoạch mạng lưới đường bộ quốc gia sau 2020;

- Về quy mô mặt cắt ngang: điểm khác biệt giữa QHC 359 và Quy hoạch mạng lưới đường bộ quốc sau 2020 nằm ở quy mô mặt cắt ngang của tuyến QL.14B. Đề xuất phương án quy hoạch QL14B như sau: quy mô mặt cắt ngang 6 làn xe theo QHC 359. Quy mô 6 làn xe đã được phê duyệt dự án tại quyết định số 1735/QĐ-BGTVT ngày 27/12/2022 của Bộ GTVT, phê duyệt thiết kế bản vẽ thi công tại quyết định số 512/QĐ-SGTVT ngày 06/9/2023 của Sở Giao thông vận tải TP Đà Nẵng.

- Về tuyến đường bộ ven biển: Tuân thủ theo Quy hoạch mạng lưới đường bộ quốc sau 2020, đoạn từ ranh giới Thừa Thiên Huế với TP Đà Nẵng – ngã ba giữa QL.1 với đường Nguyễn Tất Thành trùng với QL.1, quy mô theo QL.1. Các đoạn còn lại từ ngã ba QL1 – Nguyễn Tất Thành đến ranh giới tỉnh Quảng Nam (trục

đường Nguyễn Tất Thành – cầu Thuận Phước – Lê Đức Thọ - Hoàng Sa – Võ Nguyên Giáp – Trường Sa) là các đường trong đô thị, quy mô cụ thể ở Chương 6: "Quy hoạch hệ thống giao thông đô thị".

5.1.2. Đề xuất phương án phát triển đường bộ đối ngoại

Dựa trên các phân tích hiện trạng và cơ sở định hướng quy hoạch đường bộ đối ngoại, phương án đề xuất quy hoạch như sau:

5.1.2.1. Đường cao tốc

➢ **Cao tốc Bắc – Nam (CT.01)**

Tuyến cao tốc Bắc Nam phía Đông và phía Tây (gọi chung là cao tốc Bắc Nam) có hướng tuyến cơ bản theo tuyến hiện trạng.

Theo quy hoạch chung 359, định hướng đến năm 2030, quy mô cao tốc Bắc – Nam đoạn qua địa phận Đà Nẵng như sau :

- Tuyến đường cao tốc Đà Nẵng – Quảng Ngãi theo hiện trạng đang khai thác với quy mô 4 làn xe nền đường rộng 24,25m, với chiều dài qua địa phận Đà Nẵng dài 7,8km kết nối Đà Nẵng tại nút giao thông khác mức Túy Loan.

- Tuyến đường cao tốc La Sơn (Thừa Thiên Huế) – Túy Loan (Đà Nẵng) hiện trạng đang khai thác với quy mô 2 làn xe, kết nối với đường cao tốc Đà Nẵng - Quảng Ngãi tại nút giao Túy Loan. Hiện nay, đoạn Hòa Liên – Túy Loan đang được triển khai thi công mở rộng lên 4 làn xe, bề rộng nền đường 22m và có tuyến đường gom dọc hai bên cao tốc. (Theo QĐ số 1324/QĐ-BĐHCM ngày 25/5/2023).

- Dọc tuyến cao tốc Hòa Liên – Túy Loan và cao tốc Đà Nẵng – Quảng Ngãi, quy hoạch đường gom 2 bên, quy mô 2 làn xe có vỉa hè. Vị trí đường gom và cao tốc phải có khoảng dự trữ để mở rộng cao tốc lên 6 làn xe trong tương lai.

Sau năm 2030, các tuyến cao tốc qua địa phận Đà Nẵng được mở rộng lên 6 làn xe (theo Quy hoạch mạng lưới đường bộ thời kỳ 2021-2030, tầm nhìn đến năm 2050).

5.1.2.2. Đường quốc lộ

- Quốc lộ 1: Đoạn qua Đà Nẵng từ Hải Vân đến giáp Quảng Nam có tổng chiều dài 36,2km. Đường QL1 hiện có và kết hợp phần Đường hầm Hải Vân thông qua đường Tạ Quang Bửu dài 1,84km tạo thành trục liên kết Bắc và Nam. Hướng tuyến và quy mô theo hiện trạng, cụ thể như sau:

+ Tuyến đường đèo Hải Vân đoạn từ giáp huyện Phú Lộc, tỉnh TT Huế qua địa phận Đà Nẵng đến đường Nguyễn Văn Cừ (Km914+125), có quy mô 2 làn xe.

+ Đoạn từ đoạn từ Nguyễn Văn Cừ đến nút giao Ngã ba Huế giữ nguyên theo hiện trạng, quy mô 6 làn xe.

+ Đoạn từ ngã ba Huế đến nút giao với đường ĐT.605: tuyến QL1 giữ nguyên theo hiện trạng, 6 làn xe, có bố trí tuyến LRT5 trên cao đi theo tuyến đường sắt hiện trạng sát QL1.

+ Đoạn từ nút giao đường ĐT.605 đến bến xe phía Nam: tuyến QL1 giữ nguyên theo hiện trạng và các quy hoạch hiện có, trong đó mặt đường 6 làn xe có bố trí tuyến LRT5 đi trên cao tại dải phân cách giữa.

+ Đoạn từ bến xe phía Nam đến Quảng Nam: giữ nguyên hiện trạng, quy mô 6 làn xe.

+ Đường Tạ Quang Bửu: kết nối quốc lộ 1 và đường tránh nam hầm, hiện trạng 4 làn xe, quy hoạch mở rộng quy mô lên 6 làn xe.

- Hầm Hải Vân: hầm dài nhất ở Đông Nam Á có chiều dài 6.28km, nằm trên quốc lộ 1 giữa Đà Nẵng và Thừa Thiên Huế ở miền Trung. Hiện nay hầm đã hoàn thành giai đoạn 2 và đưa vào khai thác (từ đầu năm 2021). Hầm được giữ nguyên theo hiện trạng, quy mô 4 làn xe.

- Quốc lộ 14B: đoạn qua Đà Nẵng dài 32,126km, từ cảng Tiên Sa đến giáp huyện Đại Lộc, Quảng Nam, trong đó:

+ Đoạn Km0+00 (Cảng Tiên Sa) – Nút giao Nguyễn Phan Vinh (Km4+438), giữ nguyên hiện trạng, quy mô 6 làn xe.

+ Đoạn Nút giao Nguyễn Phan Vinh (Km4+438) – nút giao đường Trần Thánh Tông (Km6+631), giữ nguyên hiện trạng, quy mô 10 làn xe.

+ Đoạn nút giao đường Trần Thánh Tông (Km6+631) – Nút giao Hồ Xuân Hương (Km12+292), giữ nguyên hiện trạng 10 làn xe, có bố trí MRT trên cao tại dải phân cách giữa.

+ Đoạn nút giao Hồ Xuân Hương (Km12+292) – nút giao cao tốc Đà Nẵng Quảng Ngãi Km24+100, giữ nguyên hiện trạng 6 làn xe, có bố trí LRT trên cao tại dải phân cách giữa.

+ Đoạn Km24+100 - Km32+126 (giáp Quảng Nam) dài 8,026km đang được triển khai thi công mở rộng lên 6 làn xe, nền đường 34m (Theo quyết định số 1735/QĐ-BGTVT ngày 27/12/2022 của Bộ Giao thông vận tải). Quy hoạch định hướng bố trí tuyến LRT trên dải phân cách giữa đi đến bến xe phía Tây, không đi vào Quảng Nam.

- Quốc lộ 14G đoạn qua địa bàn thành phố dài khoảng 23Km, hiện trạng có bề rộng mặt đường 4,5 - 9,0m. Quy hoạch quy mô 02 đến 04 làn xe, bề rộng mặt đường (7-16)m. Đồng thời tiếp tục phối hợp thực hiện phân cấp, điều chuyển thành đường địa phương để quản lý, phát triển.

- QL14D: Theo Quyết định số 1454/QĐ-TTg ngày 01/09/2021 về việc phê duyệt quy hoạch mạng lưới đường bộ thời kỳ 2021-2020, tầm nhìn đến năm 2050, tuyến QL14D dài khoảng 75km, quy hoạch đường cấp III-IV, 2-4 làn xe. Tuyến đường QL14D không nằm trong phạm vi địa giới hành chính của TP Đà Nẵng, tuy nhiên đây là tuyến quốc lộ quan trọng kết nối hành lang Đông – Tây với cụm cảng Đà Nẵng qua cửa khẩu Nam Giang (tỉnh Quảng Nam). Đề xuất nâng cấp QL14D cấp III, quy mô 2-4 làn xe để tăng tính liên kết vùng với các tỉnh Vùng kinh tế trọng điểm miền Trung.

- Tuyến đường tránh Nam Hải Vân:

+ Đoạn từ cửa phía Nam hầm đường bộ Hải Vân đến nút giao đường nối cảng dài 3,4km, giữ nguyên hướng tuyến và mặt cắt theo hiện trạng 4 làn xe, tương ứng đường cấp II.

+ Đoạn từ nút giao đường nối cảng đến cao tốc La Sơn – Túy Loan (nút Hòa Liên) dài 6,1km, giữ nguyên hướng tuyến theo hiện trạng, nâng cấp mở rộng quy mô lên 6 làn xe, đường cấp II.

5.1.2.3. Đường tỉnh lộ

- Đường tỉnh ĐT601: tổng chiều dài 37,14km.

+ Đoạn từ Km0+00 (ĐT.602) – Km2+000: Hướng tuyến theo QHC359, quy mô 4 làn xe, nền đường 28m, định hướng đường chính đô thị.

+ Đoạn từ Km2+000 – Km4+640: Tuyến đi qua khu vực dân cư đông đúc, việc mở rộng quy mô tuyến sẽ ảnh hưởng đến dân sinh dọc tuyến. Do đó quy mô tuyến được giữ nguyên hiện trạng, định hướng đường chính đô thị.

+ Đoạn còn lại: quy mô tuyến giữ nguyên hiện trạng, 2-3 làn xe, định hướng đường liên khu vực.

- Đường tỉnh ĐT602: hướng tuyến theo hiện trạng với chiều dài 9,18km.

+ Đoạn từ đường Nguyễn Lương Bằng đến đường Vành đai 2 (Vành đai Tây 2) hiện nay đã hoàn thành cải tạo nâng cấp với nền đường 36,5m, 6 làn xe. Định hướng đường chính đô thị.

+ Đoạn từ đường Vành đai 2 (Vành đai Tây 2) đến đường Vành đai (Vành đai Tây) sẽ tiếp tục nâng cấp thành đường chính đô thị với 6 làn xe.

- Đường tỉnh ĐT605: đoạn tuyến đi trùng với tuyến Vành đai 2 (Vành đai phía tây 2), quy mô theo đường Vành đai 2, đường trục chính đô thị. Đoạn còn lại giữ nguyên hiện trạng, định hướng đường liên khu vực.

Bảng 5-2 Quy hoạch các tuyến đường bộ đối ngoại

TT	Tuyến đường đối ngoại	Chiều dài dự kiến (km)	Quy mô tối thiểu (làn xe)	Lộ trình đầu tư	
				2022-2030	2031-2045
I	**Cao tốc Bắc Nam (CT.01)**				
1	La Sơn (Thừa Thiên Huế) - Hòa Liên (Đà Nẵng)	29,4	6	MR (4 làn)	MR (6 làn)
2	Hòa Liên - Túy Loan (Đà Nẵng)	12,05	6	MR (4 làn)	MR (6 làn)
3	Đà Nẵng - Quảng Ngãi	7,8	6		MR (6 làn)
II	**Quốc lộ 1A**	38	6		
III	**Quốc lộ 14B**	32,1	6		
	Đoạn Km0+00 (Cảng Tiên Sa) - Km24+100	24,1	6		
	Đoạn Km24+100 - Km32+126 (giáp Quảng Nam)	8	6	MR (6 làn)	
IV	**Quốc lộ 14G**	22,64	2-4	MR	
V	**Đường tránh nam hầm Hải Vân**				
	Đoạn từ cửa nam hầm Hải Vân đến đường nối cảng	3,4	4		
	Đoạn từ đường nối cảng đến cao tốc (nút Hòa Liên)	6,1	6	MR	
VI	**ĐT.601**				
	ĐT.601 mới đoạn từ ĐT.602 đến ĐT.601 hiện trạng	2,0	4	XM	
	Đoạn từ ĐT.601 hiện trạng đến cuối tuyến	35,7	2-3		
VII	**ĐT.602**				
	Đoạn từ Vành đai tây 2 đến Vành đai tây	10,36	6	MR	
VIII	**ĐT.605**	5,8	4-6	MR	

MR: Mở rộng; XM: Xây mới

5.2. Giao thông đường sắt

5.2.1. Cơ sở định hướng phát triển

Các quy hoạch có ảnh hưởng lớn tới định hướng phát triển đường sắt đối ngoại trên địa bàn thành phố Đà Nẵng, gồm có:

- Quy hoạch chung thành phố Đà Nẵng đến năm 2030, tầm nhìn đến năm 2045 được phê duyệt theo Quyết định số 359/QĐ-TTg của Thủ tướng Chính phủ ngày 15/3/2021 (gọi tắt là Quy hoạch chung 359);

- Quy hoạch mạng lưới đường sắt quốc gia thời kỳ 2021-2030 và tầm nhìn tới năm 2050 được phê duyệt theo Quyết định số 1769/QĐ-TTg ngày 19/10/2021 (gọi tắt là Quy hoạch đường sắt quốc gia sau 2020).

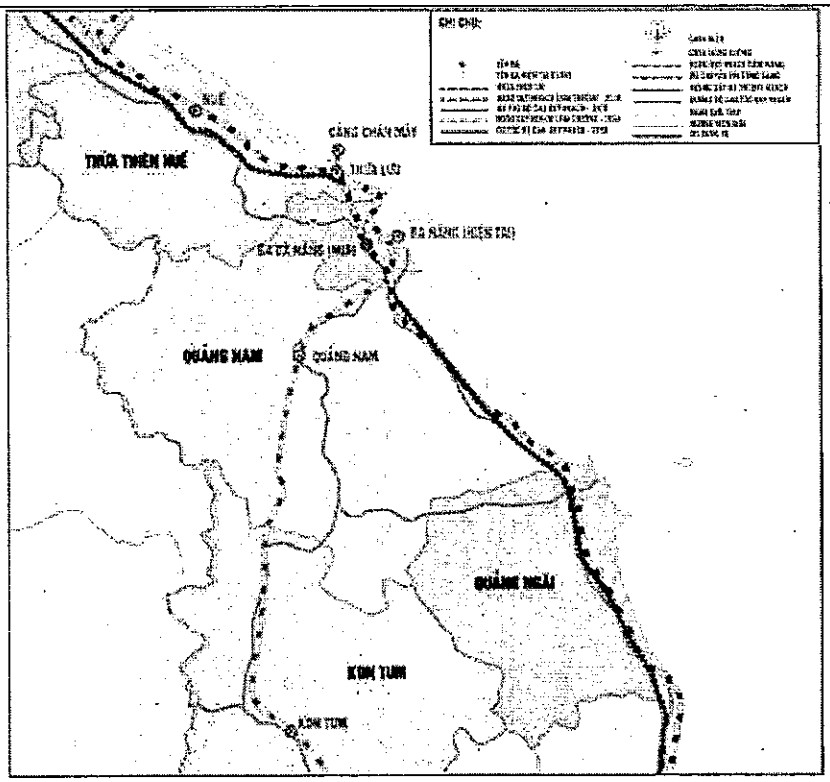
Các định hướng quy hoạch đường sắt đối ngoại trên địa bàn thành phố Đà Nẵng được tổng hợp trong bảng dưới đây:

Bảng 5-3 Định hướng quy hoạch đường sắt đối ngoại trên địa bàn TP Đà Nẵng

Nội dung	Quy hoạch chung 359 [(a)]	Quy hoạch đường sắt quốc gia sau 2020[(b)]
1. Đường sắt quốc gia Bắc Nam loại thường	- Di dời ga Đà Nẵng hiện trạng ra khỏi trung tâm thành phố. Xây dựng tuyến đường sắt quốc gia Bắc Nam đoạn qua địa bàn thành phố đi chung hành lang với tuyến đường sắt tốc độ cao trên trục Bắc - Nam. - Ga khách Đà Nẵng mới đặt tại khu đất thuộc xã Hòa Sơn, huyện Hòa Vang, thành phố Đà Nẵng, cách trục đường Bà Nà - Suối Mơ khoảng 1,1km về phía Bắc. - Phát triển tại khu vực ga Kim Liên cũ thành Ga hàng hóa đường sắt phục vụ Cảng Liên Chiểu.	Di dời ga Đà Nẵng ra khỏi trung tâm thành phố, cải tuyến chạy song song về phía Đông đường bộ cao tốc, trong cùng hành lang với đường sắt tốc độ cao. Xây dựng ga hàng hóa Kim Liên mới; xây dựng, cải tạo ga Lệ Trạch; phát triển tại khu vực ga Kim Liên cũ thành Ga hàng hóa đường sắt phục vụ Cảng Liên Chiểu; xây dựng nhánh đường sắt nối xuống cảng Liên chiểu để khai thác hàng hóa.
2. Đường sắt quốc gia Tây Nguyên	Không có	- Hướng tuyến: Đà Nẵng – Kon Tum – Gia Lai – Đắk Lắk – Đắk Nông – Bình Phước

Nội dung	Quy hoạch chung 359 (a)	Quy hoạch đường sắt quốc gia sau 2020(b)
loại thường		- Quy mô: dài khoảng 550 km, ray đơn khổ ray 1435 mm - Tiến trình đầu tư: sau 2030
3. Đường sắt tốc độ cao trên trục Bắc - Nam	- Hướng tuyến: tuyến chạy song song về phía Đông đường cao tốc và đi chung hành lang với tuyến đường sắt Bắc Nam loại thường - Vị trí ga: cùng vị trí với ga đường sắt Bắc Nam loại thường (ga khách Đà Nẵng mới). - Tổng diện tích đất dành cho khu ga Đà Nẵng và khu phát triển đô thị tích hợp khoảng 300ha, trong đó dự kiến diện tích khu ga hành khách khoảng 30ha, Depot đường sắt cao tốc khoảng 60ha.	Cập nhật phương án quy hoạch theo Quy hoạch chung 359 - Tiến trình đầu tư: hai đoạn Hà Nội – Vinh và TPHCM-Nha Trang sẽ được ưu tiên xây dựng trong giai đoạn 2021-2030. Trong khi đó, đoạn Vinh – Đà Nẵng được xem xét trong giai đoạn đến năm 2040 và đoạn Đà Nẵng – Nha Trang vào năm 2050. Như vậy, tuyến đường sắt TĐC qua địa phận Đà Nẵng dự kiến vận hành đầy đủ vào năm 2050.
4. Kết nối đường sắt với các phương thức vận tải khác	- Kết nối ga Đà Nẵng mới với cảng hàng không quốc tế Đà Nẵng thông qua đường sắt đô thị - Xây dựng nhà ga hàng hóa tại khu vực Kim Liên để kết nối với cảng Liên Chiểu	Định hướng quy hoạch các ga có kết nối đường sắt chuyên dùng với cảng biển có khối lượng lớn và có nhu cầu thu gom, giải toả hàng hoá bằng đường sắt như Nghi Sơn, Vũng Áng, Liên Chiểu, Vân Phong, Hiệp Phước,...

Nguồn: (a) Quyết định số 359/QĐ-TTg ngày 15/3/2021 và Thuyết minh quy hoạch; (b) Quyết định số 1769/QĐ-TTg ngày 19/10/2021 và Thuyết minh quy hoạch.



Hình 5-2 Định hướng quy hoạch đường sắt quốc gia & tốc độ cao trên địa bàn thành phố Đà Nẵng

Nguồn: Thuyết minh QH mạng lưới đường sắt quốc gia thời kỳ 2021-2030, tầm nhìn tới 2050

Theo Tờ trình và Thuyết minh quy hoạch đường sắt quốc gia sau 2020, Bộ GTVT đã tiến hành dự báo nhu cầu giao thông cho đường sắt trên hành lang Bắc Nam (đi qua địa phận thành phố Đà Nẵng) bằng mô hình dự báo bốn bước. Kết quả dự báo cho thấy khối lượng hàng hóa vận chuyển bằng đường sắt trên đoạn tuyến Vinh – Đà Nẵng và Đà Nẵng – Nha Trang đạt khoảng 3 triệu tấn vào năm 2030, chiếm khoảng 1,1% thị phần vận chuyển hàng hóa liên tỉnh. Với sản lượng hành khách trên hai đoạn tuyến Vinh – Đà Nẵng và Đà Nẵng – Nha Trang đạt khoảng 4.5 triệu khách vào năm 2030, chiếm khoảng 3,6-3,7% thị phần vận chuyển hành khách liên tỉnh. Lưu ý rằng đường sắt tốc độ cao trên trục Bắc - Nam chưa đi vào hoạt động vào năm 2030 trên hai đoạn tuyến Vinh – Đà Nẵng và Đà Nẵng – Nha Trang vào năm 2030, dự kiến đi vào hoạt động là năm 2050.

Từ bảng tổng hợp trện có thể rút ra một số nhận xét sau :

- Về hướng tuyến của ĐSQG loại thường và ĐSTĐC, đã có sự thống nhất giữa QHC 359 và Quy hoạch mạng lưới đường sắt quốc gia 2020 về việc tuyến đường sắt tốc độ cao trên trục Bắc - Nam trong cùng hành lang với tuyến đường sắt quốc gia Bắc – Nam loại thường; và cải tuyến đường sắt quốc gia Bắc Nam loại thường chạy

song song với đường bộ cao tốc Bắc Nam ở phía Đông. Xây dựng một tuyến đường sắt nhánh kết nối vào ga hàng hóa Kim Liên.

- Việc kết nối đường sắt chuyên dùng với cảng Liên Chiểu đã được định hướng trong QHC 359 và Quy hoạch mạng lưới đường sắt quốc gia sau 2020.

5.2.2. Định hướng, giải pháp phát triển đường sắt quốc gia trên địa bàn Thành phố

Dựa trên các phân tích hiện trạng và cơ sở định hướng quy hoạch đường sắt đối ngoại, phương án đề xuất quy hoạch như sau:

5.2.2.1. Tuyến đường sắt tốc độ cao trên trục Bắc - Nam và tuyến đường sắt quốc gia Bắc Nam loại thường

a) Tuyến đường sắt tốc độ cao trên trục Bắc - Nam

Về hướng tuyến, đề xuất phương án tuyến đường sắt tốc độ cao trên trục Bắc - Nam và đường sắt thường đi cùng hành lang và vị trí nhà ga (phù hợp theo đồ án điều chỉnh Quy hoạch chung thành phố Đà Nẵng đến năm 2030, tầm nhìn đến năm 2045 đã được Thủ tướng Chính phủ phê duyệt và theo Quyết định số 1769/QĐ-TTg ngày 19/10/2021 phê duyệt quy hoạch mạng lưới đường sắt thời kỳ 2021-2030 và tầm nhìn đến năm 2050). Trên địa bàn thành phố Đà Nẵng, sau khi vượt đèo Hải Vân, hướng tuyến cơ bản đi về phía Đông và gần với đường bộ cao tốc Đà Nẵng - Quảng Ngãi. Để không ảnh hưởng đến khả năng phát triển cũng như mở rộng đô thị về phía Tây thành phố, tuyến đường sắt tốc độ cao trên trục Bắc - Nam chạy qua địa bàn thành phố Đà Nẵng không giao cắt đồng mức với mạng lưới giao thông của thành phố.

Vị trí ga đường sắt tốc độ cao trùng với ga Đà Nẵng mới (của tuyến đường sắt quốc gia Bắc – Nam loại thường) sau khi di dời, vị trí ga mới tại khu vực phía Bắc nút giao giữa đường Bà Nà – Suối Mơ với đường bộ cao tốc thuộc khu vực xã Hòa Sơn, huyện Hòa Vang.

b) Tuyến đường sắt quốc gia Bắc – Nam loại thường

Đường sắt quốc gia Bắc Nam loại thường sau khi cải tuyến sẽ nằm về phía Đông tuyến đường bộ cao tốc và tuyến đường sắt tốc độ cao trên trục Bắc Nam. Lý do: theo Quy hoạch mạng lưới tuyến đường sắt quốc gia sau 2020, tuyến đường sắt quốc gia Bắc Nam loại thường đi ở phía Đông của tuyến đường sắt tốc độ cao trên trục Bắc - Nam đoạn qua địa phận tỉnh Thừa Thiên Huế. Tại khu vực tiếp giáp giữa Thừa Thiên Huế và Đà Nẵng là khu vực núi nên hướng tuyến của hai tuyến này

không thể giao cắt chéo nhau tại khu vực này. Do đó, tuyến đường sắt quốc gia Bắc Nam loại thường sẽ tiếp tục đi song song về phía Đông của tuyến đường sắt tốc độ cao trên trục Bắc - Nam đoạn qua địa phận thành phố Đà Nẵng.

Tuyến đường sắt quốc gia Bắc Nam loại thường và tuyến đường sắt tốc độ cao trên trục Bắc - Nam chạy cùng hành lang sau khi vượt hầm Hải Vân mới sẽ chạy song song tuyến đường bộ cao tốc Bắc Nam về phía Đông đến ga Đà Nẵng mới tại xã Hòa Sơn, huyện Hòa Vang. Hai (02) tuyến đường sắt này đi tiếp đến khu công nghiệp Hòa Cầm mở rộng, qua sông Cầu Đỏ (cách cầu Đỏ khoảng 3km về phía Tây), đi tiếp đến địa bàn xã Hòa Tiến, huyện Hòa Vang sang địa phận tỉnh Quảng Nam, đến đây thì tuyến đường sắt quốc gia Bắc Nam loại thường nhập lại với đường sắt quốc gia hiện tại.

Khổ đường sắt quốc gia Bắc Nam loại thường được quy hoạch như sau::

- Giai đoạn 2021-2030: xây dựng đường đơn, khổ 1000mm bởi theo QH mạng lưới đường sắt quốc gia sau 2020 thì tuyến ĐSQG Bắc Nam vẫn được định hướng là tuyến đường sắt đơn với khổ 1000mm trong giai đoạn 2021-2030. Khi cải tuyến ĐSQG trên địa bàn TP Đà Nẵng sẽ xây dựng đường đơn khổ 1000mm để đảm bảo vận hành thông suốt tàu Bắc Nam trên toàn tuyến. Đối với phần đường sắt cũ đi trong nội thành Đà Nẵng đề xuất sau khi bóc dỡ thì chuyển thành đường sắt đô thị.

- Giai đoạn sau 2030: Theo quy hoạch đường sắt quốc gia trong QĐ 1769/QĐ-TTg ngày 19/10/2021 không đề cập mở rộng khổ đường sắt quốc gia hiện tại. Xây dựng hầm Hải Vân mới theo các quy hoạch đã có trước đây. Theo Quyết định 2477/QĐ-BGTVT ngày 9/7/2015 về Phê duyệt Quy hoạch chi tiết hiện đại hóa tuyến đường sắt Bắc Nam đã đề xuất xây dựng hầm mới cho đường sắt Quốc gia đoạn qua đèo Hải Vân.

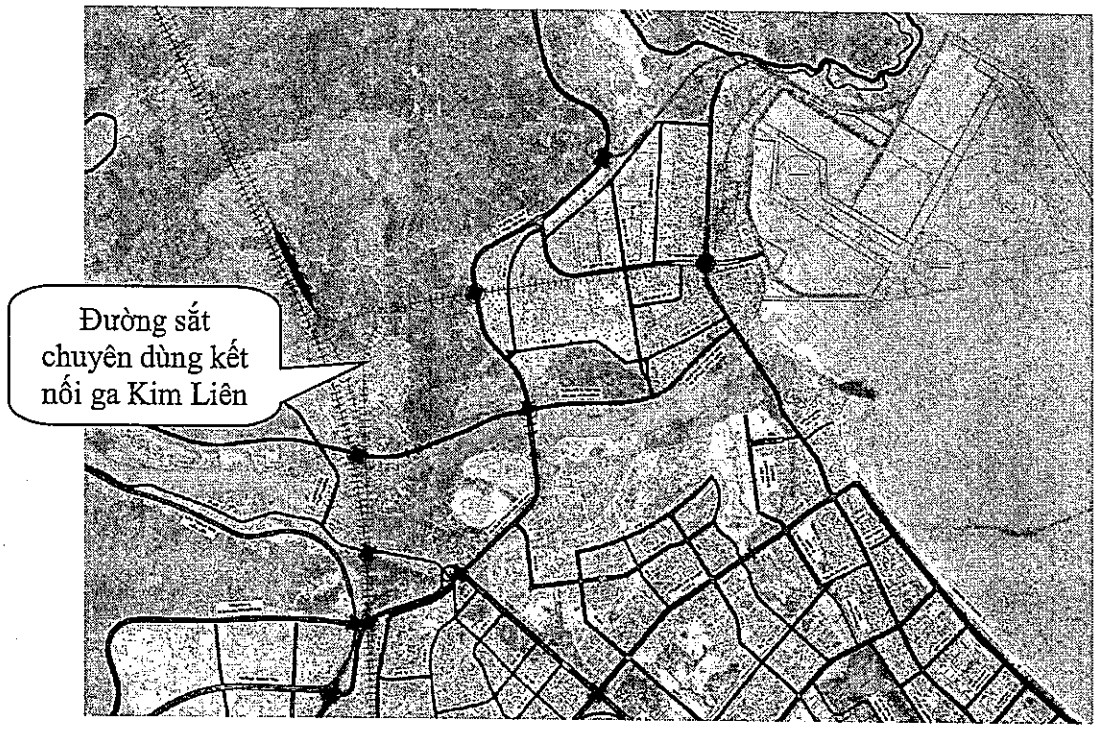
c) Tuyến nhánh đường sắt kết nối với ga Kim Liên

Quy hoạch tuyến nhánh đường sắt kết nối với ga Kim Liên. Để hạn chế giao cắt đường sắt với đường bộ, đề xuất hướng tuyến đi sát ranh phía nam của đường Tạ Quang Bửu, sau đó rẽ trái để kết nối với ga Kim Liên.

- Giai đoạn 2021-2030: xây dựng đường đơn khổ 1000mm để kết nối ga Kim Liên với tuyến ĐSQG Bắc Nam đoạn đi qua địa phận Đà Nẵng (sau khi được cải tuyến).

- Giai đoạn sau 2030: đường đơn khổ 1000mm theo Qúyết định số 1769/QĐ-TTg ngày 19/10/2021 phê duyệt quy hoạch mạng lưới đường sắt thời kỳ 2021-2030 và tầm nhìn đến năm 2050. Do tuyến đường sắt hiện có không đề cập mở rộng

đường thành khổ 1435mm, việc kết nối sẽ thông qua các ga để chuyển đổi khổ đường.

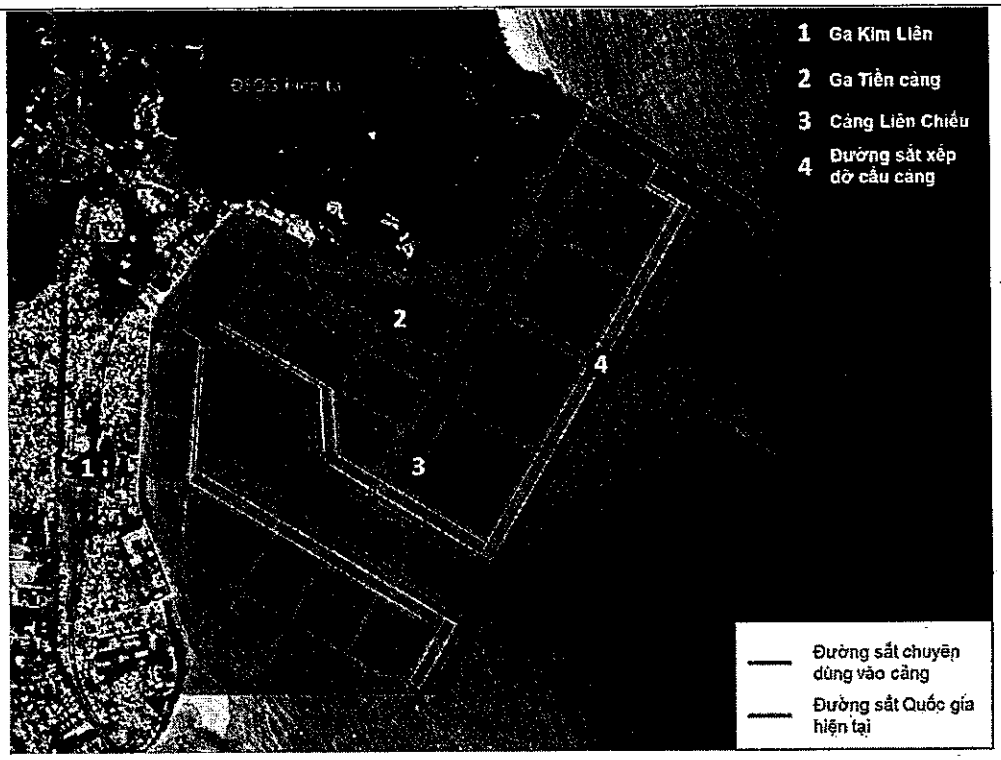


Hình 5-3 Tuyến đường sắt chuyên dùng kết nối ga Kim Liên

Nguồn : Tư vấn lập quy hoạch

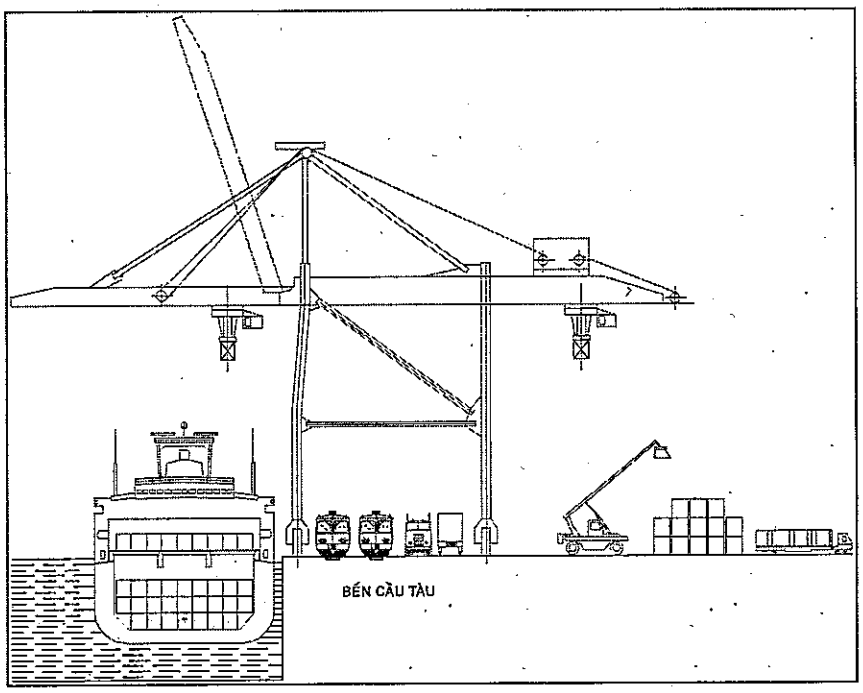
d) Tuyến đường sắt kết nối với cảng Liên Chiểu

Quy hoạch tuyến nhánh đường sắt chuyên dụng kết nối ga Kim Liên với cảng biển Liên Chiểu, xây dựng đường đơn khổ 1000mm để phù hợp Quyết định số 1769/QĐ-TTg ngày 19/10/2021 phê duyệt quy hoạch mạng lưới đường sắt thời kỳ 2021-2030 và tầm nhìn đến năm 2050. Do tuyến đường sắt hiện có không đề cập mở rộng đường thành khổ 1435mm, việc kết nối sẽ thông qua các ga để chuyển đổi khổ đường.



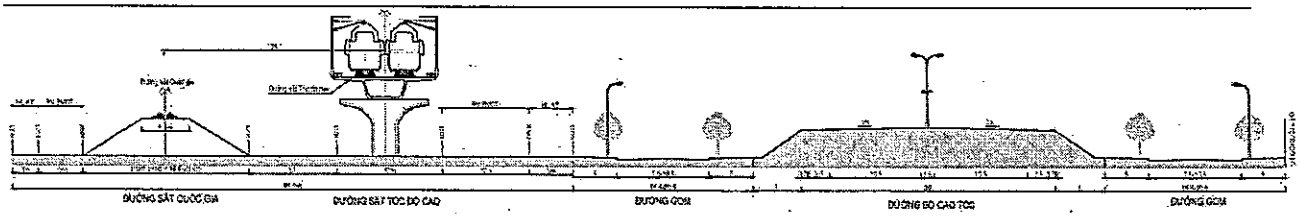
Hình 5-4 Định hướng phương án hướng tuyến của tuyến nhánh kết nối ga Kim Liên

Nguồn: Tư vấn lập quy hoạch



Hình 5-5 Minh họa mặt cắt xếp dỡ trực tiếp với đường sắt từ cầu tàu

Nguồn: Báo cáo Di dời ga đường sắt Đà Nẵng, TRICC., JSC, 2023



Hình 5-6 Mặt cắt ngang điển hình của các tuyến đường bộ cao tốc Đà Nẵng – Quảng Ngãi, đường sắt tốc độ cao trên trục Bắc - Nam và đường sắt quốc gia Bắc Nam (theo hướng tuyến nhìn từ Bắc xuống Nam).

Nguồn: Tư vấn lập quy hoạch

Bảng 5-4 Tổng hợp quy hoạch các tuyến đường sắt

TT	Tuyến đường sắt trong địa phận TP Đà Nẵng	Chiều dài dự kiến[1] (km)	Khổ đường (mm)	Quy mô	Lộ trình đầu tư	
					2021-2030	Sau 2030
1	ĐSQG Bắc Nam loại thường	28	1.000 và 1.435	Đường đơn	CT (khổ 1000mm)	MR (khổ 1435mm)
2	ĐS tốc độ cao Bắc Nam	28	1.435	Đường đôi		XM
3	ĐSQG Bắc Nam loại thường – nhánh kết nối ga Kim Liên	4	1.000	Đường đơn	XM (khổ 1000mm)	
4	ĐS chuyên dụng kết nối cảng Liên Chiểu với ga Kim Liên	2	1.000	Đường đơn		XM (khổ 1000mm)

(1): Chỉ tính chiều dài đoạn tuyến trong địa phận thành phố Đà Nẵng

CT: Cải tạo; MR: Mở rộng; XM: Xây mới

Lưu ý: Theo Khoản 2, Điều 14 của Luật Đường sắt 2017, đường sắt quốc gia đầu tư mới có khổ đường 1.435mm. Mặc dù tiến hành xây dựng mới đoạn tuyến ĐSQG Bắc Nam loại thường trong địa phận TP Đà Nẵng và tuyến nhánh kết nối ga Kim Liên, nhưng đây chỉ là các dự án mang tính cải tạo của tuyến ĐSQG Bắc Nam (Hà Nội – Hồ Chí Minh). Do đó, các đoạn tuyến này có thể triển khai xây dựng theo khổ đường 1000mm trong giai đoạn 2021-2030 để đảm bảo vận hành thông suốt tàu trên tuyến ĐSQG Bắc Nam.

Nguồn: Tư vấn lập quy hoạch

Bảng 5-5 Đường sắt - Ước tính quỹ đất và vốn đầu tư

TT	Tuyến đường sắt trong địa phận TP Đà Nẵng	Quỹ đất (ha)		Vốn đầu tư		Nguồn vốn
		2021-2030	Sau 2030	2021-2030	Sau 2030	
1	ĐSQG Bắc Nam loại thường	78,4		168	84	NSNN, TN
2	ĐSQG Bắc Nam loại thường – Tuyến nhánh kết nối ga Kim Liên	8,64		24	12	NSNN, TN
4	ĐS tốc độ cao trên trục Bắc Nam		103,6		5040	NSNN, TN, ODA

Ước lượng theo suất vốn đầu tư từ Quyết định số 65/QĐ-BXD. Suất vốn đầu tư xây dựng đường sắt bao gồm các chi phí cần thiết để xây dựng 1km đường sắt theo khổ 1m hoặc khổ 1,435 m (gồm nền đường và mặt đường), chưa bao gồm chi phí cho thiết bị, tín hiệu, chiếu sáng và biển báo.

Nguồn: Tư vấn lập quy hoạch

5.2.3. Định hướng, giải pháp phát triển các ga đường sắt

5.2.3.1. Ga Đà Nẵng:

Giữ nguyên phương án quy hoạch theo Quyết định 359, cụ thể di dời ga Đà Nẵng hiện nay ra khỏi trung tâm thành phố. Ga hành khách Đà Nẵng mới đặt tại khu đất thuộc xã Hòa Sơn, huyện Hòa Vang, thành phố Đà Nẵng, phía Đông Bắc nút giao đường Bà Nà – Suối Mơ với đường bộ cao tốc (cách nút giao khoảng 2,3km), gắn với việc hình thành hệ thống trung tâm thương mại dịch vụ là động lực cho phát triển khu vực phía Tây.

Chức năng và quy mô ga Đà Nẵng quy hoạch như sau:

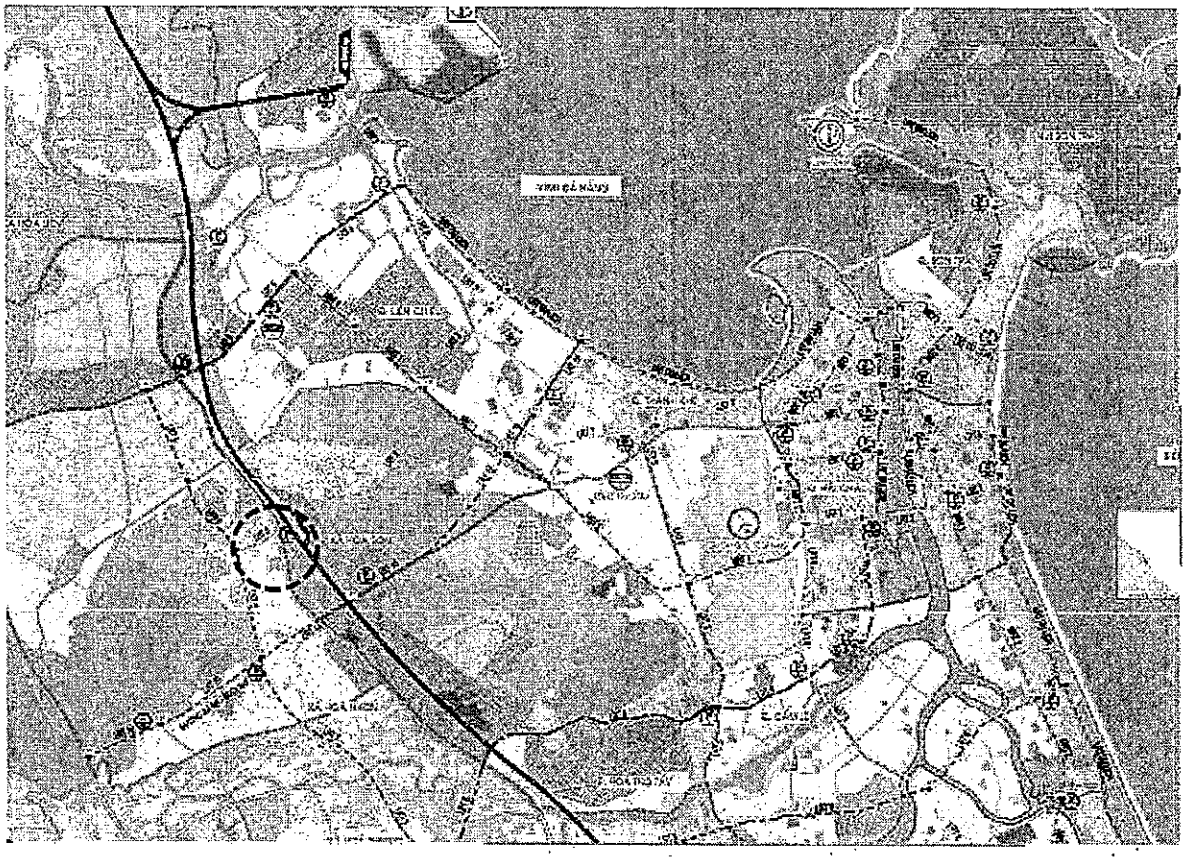
- Chức năng chính của ga Đà Nẵng mới là ga đầu mối hành khách, kỹ thuật và lập tàu. Ga Đà Nẵng mới sẽ kết hợp với ga khách của tuyến đường sắt cao tốc Bắc Nam, lại vừa là đầu mối kết nối với hệ thống đường sắt đô thị trên địa bàn Thành phố. Bao gồm công trình kiến trúc, hạ tầng tại khu ga tích hợp (đường sắt quốc gia, đường sắt tốc độ cao trên trục Bắc - Nam; depot, kho hàng hóa (phục vụ cho địa phương) và các công trình phụ trợ khác có liên quan.

- Quỹ đất dành cho ga Đà Nẵng mới được xác định dựa trên Báo cáo nghiên cứu tiền khả thi của Dự án đường sắt tốc độ cao trên trục Bắc Nam do Bộ GTVT lập năm 2019, Báo cáo khảo sát thu thập dữ liệu của Dự án đường sắt tốc độ cao trên trục Bắc Nam do Cơ quan hợp tác quốc tế Nhật Bản (JICA) lập năm 2019 và Báo cáo nghiên cứu tiền khả thi dự án Di dời ga đường sắt Đà Nẵng. Tổng diện tích đất dành cho khu ga Đà Nẵng mới khoảng 30ha, Depot đường sắt cao tốc khoảng 50-60 ha.

Phân kỳ đầu tư:

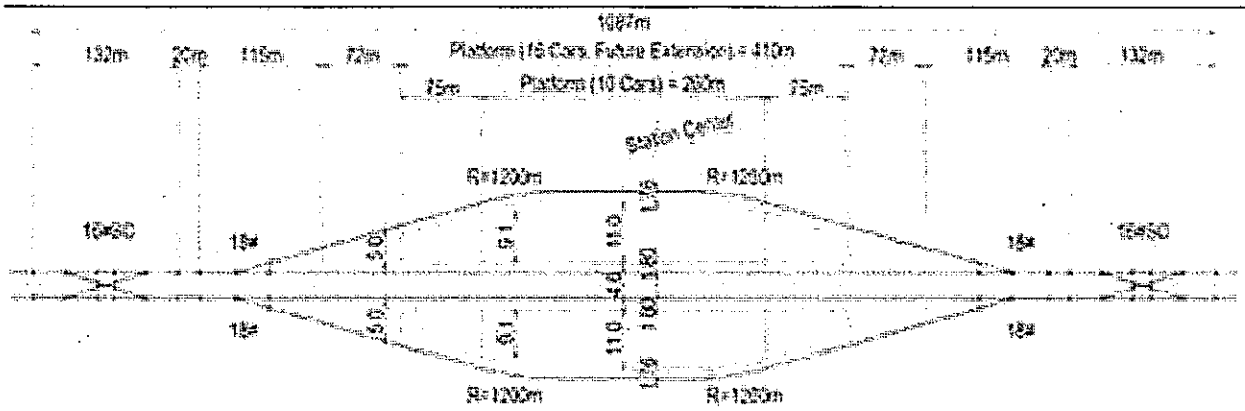
- Giai đoạn 2021-2030: xây dựng phần khu ga hành khách mới dành cho đường sắt quốc gia Bắc Nam với quy mô 9-10 ray và diện tích 5-6 ha;

- Giai đoạn sau 2030: xây dựng phần khu ga hành khách mới dành cho đường sắt tốc độ cao trên trục Bắc Nam với với diện tích 3-4 ha.



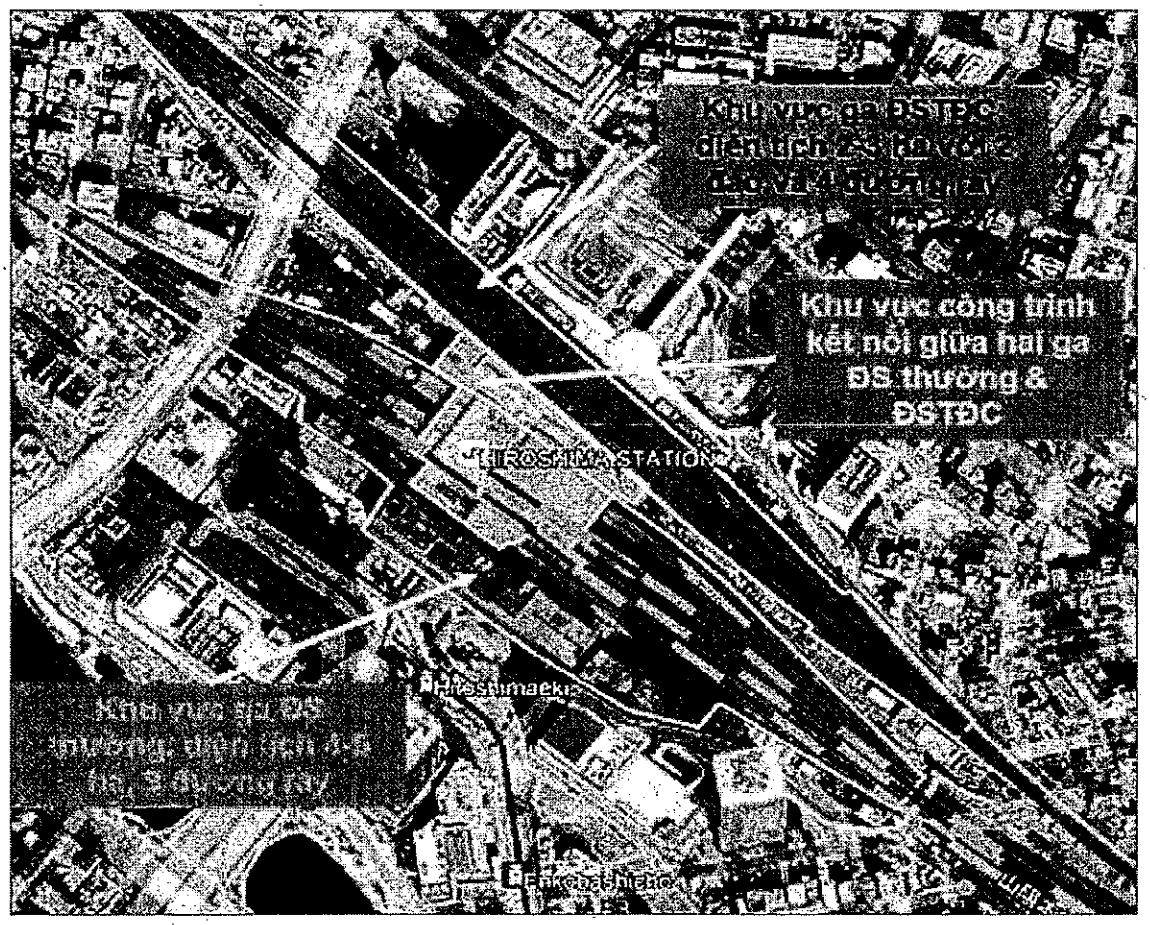
Hình 5-7 Vị trí ga Đà Nẵng mới

Nguồn: Điều chỉnh quy hoạch chung thành phố Đà Nẵng đến năm 2030, tầm nhìn đến năm 2045.



Hình 5-8 Dự thảo đề xuất ga ĐSTĐC tại Đà Nẵng với 2 đảo và 4 ray

Nguồn : JICA (2019)



Hình 5-9 Ví dụ về ga đường sắt thường kết hợp đường sắt cao tốc tại TP Hiroshima, Nhật Bản

Nguồn : Tư vấn lập quy hoạch

Theo nghiên cứu của Bộ GTVT và JICA cho tuyến đường sắt tốc độ cao trên trục Bắc - Nam cho tầm nhìn tới năm 2050, dự kiến sẽ đặt một depot của ĐSTĐC trên địa phận thành phố Đà Nẵng với diện tích khoảng 50-60 ha. Vị trí tại xã Hòa Sơn, huyện Hòa Vang

Hình 5-10 Đề xuất vị trí depot của đường sắt tốc độ cao trên trục Bắc - Nam

Nguồn : Tư vấn lập quy hoạch

Đối với quỹ đất dành cho phát triển đô thị xung quanh nhà ga ĐSTĐC và ĐSQG, kinh nghiệm quốc tế trong phát triển khu thương mại dịch vụ xung quanh nhà ga, bến xe đó là tận dung tối đa các khu đất sẵn có (hoặc có thể thu hồi được) trong phạm vi bán kính 500m – 1000m tính từ tâm nhà ga/bến xe (tức là trong cự ly có thể đi bộ được). Do đó, tùy theo vị trí thực tế của khu đất bến xe để xác định quy mô quỹ đất sẵn có xung quanh nhà ga, bến xe để có thể phát triển thương mại dịch vụ. Qua rà soát quỹ đất sẵn có nằm trong bán kính 1-km có thể tận dụng phát triển đô thị và ít phải giải phóng mặt bằng, đề xuất tổng diện tích khu đất là 175 ha, trong đó 70 ha dành cho nhà ga và depot và 105 ha dành cho phát triển đô thị xung quanh nhà ga.

5.2.3.2. Ga Kim Liên:

Ga Kim Liên hiện tại là ga trung gian có tác nghiệp xếp dỡ hàng hóa, cùng với đường nhánh vào khu kho bãi vật tư đường sắt.

Để đảm nhận được việc di dời khối lượng vận tải hàng hóa của ga Đà Nẵng hiện tại về Kim Liên và tiếp nhận di dời được toàn bộ các cơ sở, cơ quan, xí nghiệp, công ty của ngành đường sắt xung quanh ga Đà Nẵng hiện nay về đây. Ga Kim Liên cần được cải tạo, đầu tư mở rộng với quy mô rất lớn trở thành ga kỹ thuật, ga lập tàu hàng, tương lai có đường sắt nhánh nối với cảng Liên Chiểu bao gồm các hạng mục công trình cụ thể như sau:

- Hệ thống đường ga với tổng mặt bằng bao gồm:

+ Bãi đường đón gửi tàu khách đi, đến thông qua ga cùng ke hành khách, quảng trường ga 2 phía đường sắt và đường bộ;

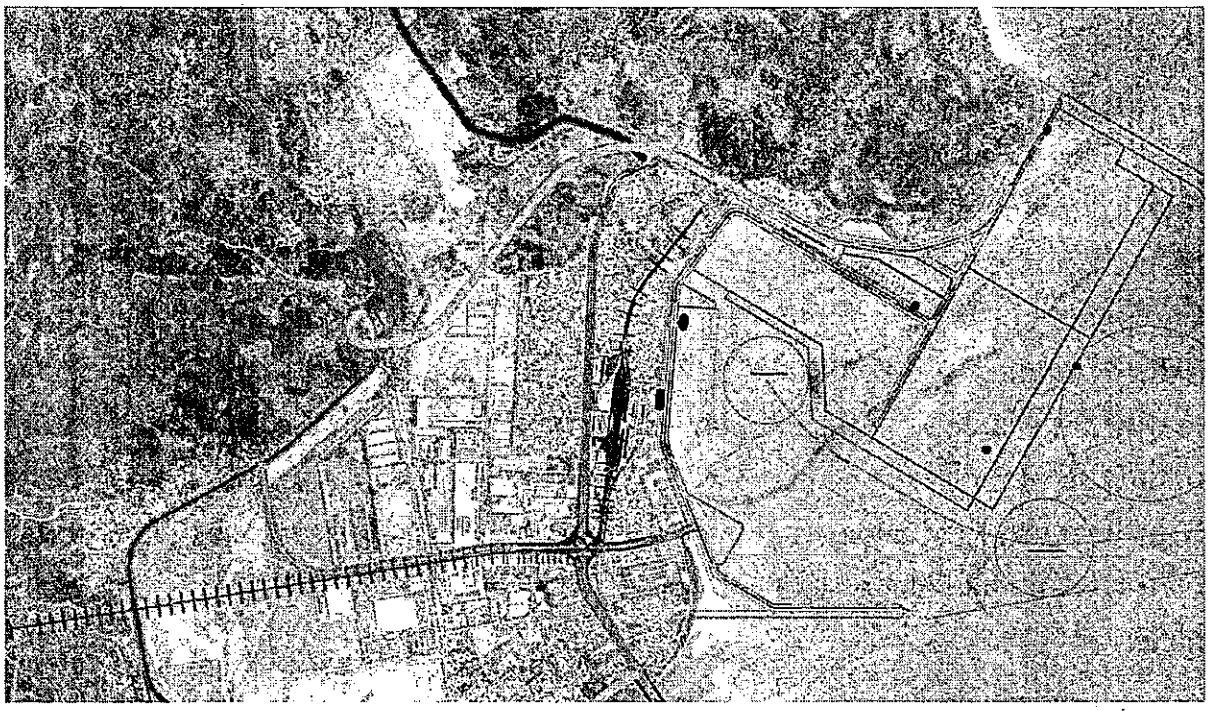
+ Bãi đường đơn gửi tàu hàng đi, đến giải lập và xếp, dỡ hàng hóa

+ Bãi đường dồn, tập kết toa xe hàng phục vụ xếp dỡ, giải lập tàu hàng và đường điều dẫn

+ Đường lánh nạn: Duy trì, giữ nguyên đường lãnh nạn dưới chân dốc đèo Hải Vân như hiện trạng.

+ Hóa trường ga, kho bãi cùng đường sắt phụ vụ xếp dỡ hàng hóa.

- Các cơ sở hạ tầng và công trình liên quan khác : cơ sở hạ tầng đường sắt, nhà xưởng, nhà làm việc, trung tâm điều hành, đường giao thông, ...
- Tổng diện tích khoảng 15,4 ha



Hình 5-11 Ga Kim Liên sau di dời tạm Ga Đà Nẵng

Nguồn : Tư vấn Quy hoạch

5.2.3.3. Ga hàng hóa mới

Sau năm 2030 xây dựng ga hàng hóa mới tại xã Hòa Liên, huyện Hòa Vang. Trung tâm logistics đường sắt cũng được bố trí gần ga này.

Sau khi ga hàng hóa mới tại xã Hòa Liên được xây dựng xong, ga Kim Liên hiện tại được chuyển thành khu logistics, kho bãi hỗ trợ cảng Liên Chiểu.

Bảng 5-6 Tổng hợp quy hoạch ga và depot đường sắt đối ngoại trên địa bàn TP. Đà Nẵng

TT	Tên ga, depo	Chức năng	Quy mô (ha)	Lộ trình đầu tư	
				2021-2030	Sau 2030
1	Ga Đà Nẵng mới	Ga đầu mối hành khách,	35		Chưa thể đề

		hàng hóa, kỹ thuật và lập tàu			cập nội dung lộ trình đầu tư sau năm 2030 do tuyến đường sắt hiện có không đề cập mở rộng thành khổ 1435mm, việc kết nối sẽ thông qua các ga để chuyển đổi khổ đường
1.1	Khu ga HK của ĐSQG		5-6	XM	
1.2	Khu ga HK của ĐSTĐC		3-4		
2	Ga Kim Liên	Vận chuyển hàng hóa của ga hiện tại và tiếp nhận toàn bộ lượng hàng hóa chuyển từ ga Đà Nẵng sau khi di dời phần ga hàng hóa về ga Kim Liên.	15,4	MR	
3	Depot của ĐSTĐC	Lưu trữ và bảo dưỡng Phương tiện (đầu máy và toa xe)	50-60		

MR: Mở rộng; XM: Xây mới

Nguồn: Tư vấn lập quy hoạch

5.3. Giao thông đường thủy

5.3.1. Cơ sở định hướng phát triển

5.3.1.1. Cơ sở pháp lý

Các quy hoạch có ảnh hưởng lớn tới định hướng phát triển đường thủy nội địa đối ngoại trên địa bàn thành phố Đà Nẵng gồm:

- Quy hoạch chung thành phố Đà Nẵng đến năm 2030, tầm nhìn đến năm 2045 theo Quyết định số 359/QĐ-TTg của Thủ tướng Chính phủ ngày 15/3/2021 (gọi tắt là Quy hoạch chung 359);

- Quy hoạch kết cấu hạ tầng đường thủy nội địa thời kỳ 2021-2030, tầm nhìn đến năm 2050 theo Quyết định số 1829/QĐ/TTg của Thủ tướng Chính phủ ngày 31/10/2021 (gọi tắt là Quy hoạch đường thủy nội địa quốc gia sau 2020).

- Kế hoạch phát triển vận tải hành khách đường thủy nội địa trên địa bàn thành phố Đà Nẵng đến năm 2025, định hướng đến năm 2030 theo Quyết định số 3273/QĐ-UBND ngày 19/12/2022.

- Quyết định số 67/QĐ-UBND ngày 06/1/2016 của UBND thành phố Đà Nẵng về việc phê duyệt Sơ đồ vị trí đón trả khách và neo đậu tàu thuyền trên địa bàn thành phố Đà Nẵng.

Các định hướng quy hoạch phát triển đường thủy nội địa quốc gia trên địa bàn thành phố Đà Nẵng được tổng hợp dưới đây.

Bảng 5-7 Định hướng phát triển đường thủy nội địa quốc gia trên địa bàn thành phố Đà Nẵng

Nội dung	Quy hoạch chung 359 [a]	Quy hoạch đường thủy nội địa quốc gia sau 2020[b]
Hành lang vận tải thủy ven biển		Quy hoạch hành lang vận tải thủy ven biển từ Quảng Ninh đến Kiên Giang, khối lượng vận tải 62,5-70 triệu tấn phục vụ nhu cầu vận tải các tỉnh. Trong đó riêng khu vực miền Trung từ Thanh Hóa đến Bình Thuận có 11 tuyến vận tải chính và các sông khác có khả năng khai thác vận tải thủy ven biển, khối lượng vận tải 15-18 triệu tấn.
Tuyến vận tải thủy	Phát triển ba tuyến vận tải thủy nội địa: + Tuyến sông Hàn – sông Cổ Cò – sông Thu Bồn + Tuyến sông Hàn - Sông Vĩnh Điện - Sông Thu Bồn + Tuyến vịnh Đà Nẵng – hòn Sơn Chà - Cù Lao Chàm	Tuyến cửa sông Hàn (Đà Nẵng) - cảng Kỳ Hà, dài khoảng 123km, bao gồm: - Đoạn từ cửa sông Hàn đến hạ lưu cầu sông Hàn; cấp I, dài khoảng 4km; - Đoạn từ hạ lưu cầu sông Hàn đến hạ lưu cầu Nguyễn Văn Trỗi; cấp III, dài khoảng 2,4 km; - Đoạn từ hạ lưu cầu Nguyễn Văn Trỗi đến ngã 3 Vĩnh Điện; cấp IV, dài khoảng 3 km; - Đoạn từ ngã ba sông Hàn - Vĩnh Điện Cẩm Lệ đến ngã ba sông Thu Bồn (sông Vĩnh Điện); cấp IV, dài 22,3km. - Đoạn từ ngã ba Vĩnh Điện đến cảng Hội An; cấp V, dài khoảng 14,5km; - Đoạn từ cảng Hội An đến cảng Kỳ Hà; cấp IV, dài khoảng 77,1km.
Tuyến đường thủy nội địa	Phát triển các tuyến đường thủy qua sông Hàn, sông Túy Loan, sông Yên, sông Cu Đê, sông Cổ Cò, quanh bán	Sông Hàn – Vĩnh Điện (chuyển thành luồng địa phương khi đủ tiêu chí, điều kiện rà soát, sửa đổi bổ sung Nghị định số 08/2021/NĐ-CP). Phạm vi tuyến từ

Nội dung	Quy hoạch chung 359 [a]	Quy hoạch đường thủy nội địa quốc gia sau 2020[b]
	đảo Sơn Trà,...	ngã ba sông Thu Bồn đến Đèn xanh đập Nam – Bắc dài 31,7km và cấp I tới IV theo từng đoạn.
Cụm cảng hàng hóa	Không đề cập	Đến năm 2030: Cụm cảng Đà Nẵng, trên sông Hàn, sông Vĩnh Điện, cỡ tàu 400 tấn, công suất 500 tấn/năm, nhu cầu sử dụng đất 500 ha.
Cụm cảng hành khách/bến thủy nội địa	Quy hoạch 38 vị trí bến thủy nội địa phục vụ du lịch, cụ thể: -Tuyến du lịch sông Hàn: 8 vị trí. -Tuyến du lịch sông Cu Đê – sông Trương Định: 4 vị trí. -Tuyến du lịch sông Cổ Cò – sông Cái: 5 vị trí. -Tuyến du lịch sông Cẩm Lệ - sông Túy Loan – sông Yên: 6 vị trí. - Tuyến du lịch xung quanh bán đảo Sơn Trà: 15 vị trí.	Đến năm 2030: Cụm cảng khách Đà Nẵng, trên sông Hàn, sông Vĩnh Điện, cỡ tàu 250 ghế, công suất 250 nghìn lượt HK/năm, nhu cầu sử dụng đất 2,5 ha.

Nguồn: (a) Quyết định số 359/QĐ-TTg ngày 15/3/2021 và Thuyết minh quy hoạch; (b) Quyết định số 1829/QĐ/TTg và Thuyết minh quy hoạch.

5.3.1.2. Về quy hoạch các vị trí cảng, bến thủy nội địa

Đến năm 2021, UBND thành phố đã phê duyệt 40 vị trí quy hoạch cảng, bến thủy nội địa, trong đó 23/40 bến thuộc dự án chủ đầu tư và 16/40 bến do thành phố đầu tư hoặc kêu gọi đầu tư. Đến nay đã tổ chức xây dựng 06 bến, gồm:

Bến DHC Marina (Y3);

Bến tại KDL Tiên Sa, hiện đang tạm dừng theo yêu cầu của Bộ Quốc phòng;

Bến CT15 (T2);

Bến K20 (X5);

Bến khu di tích đình làng Túy Loan (X13), hiện đang tạm dừng đầu tư;

Bến khu du lịch Thái Lai (X14)

Cảng Sông Hàn hiện nay đã được UBND thành phố phê duyệt danh mục dự án trọng điểm thu hút đầu tư với 100% vốn nhà đầu tư.

Bảng 5-8 Danh sách vị trí 40 cảng, bến thủy nội địa quy hoạch theo các quyết định từ năm 2021 trở về trước

STT	Ký hiệu	Tên bến	Phường xã	Quận huyện	Ghi chú
Tuyến du lịch trên sông Hàn: 08 vị trí					
1	Y1	Dự án BĐS và du thuyền Đà Nẵng	Nại Hiên Đông	Sơn Trà	QĐ 67
2	Y2	Olalani Riverside Tower	Nại Hiên Đông	Sơn Trà	QĐ 67
3	Y3	DHC-Marina bến du thuyền & CLB thể thao dưới nước	An Hải Tây	Sơn Trà	QĐ 67 Đã xây dựng
4	Y4	Khu du lịch dịch vu ven sông Hàn	An Hải Tây	Sơn Trà	QĐ 67 Yêu cầu phối hợp chủ đầu tư Y4 và Y8 đ/c QH hoặc quy mô đầu tư phù hợp cảnh quan QHC 2 bờ sông Hàn
5	Y5	Khu phức hợp cảng du thuyền sông Hàn	Thuận Phước	Hải Châu	QĐ 67 Yêu cầu đ/c QH bến Y5 hình thành cảng bến du lịch quy mô lớn gắn với cảng sông Hàn
6	Y6	Cảng sông Hàn	Thạch Thang	Hải Châu	QĐ 67
7	Y7	Nhà máy đóng tàu Sông Thu (cũ)	Hòa Thuận Đông	Hải Châu	QĐ 67
8	Y8	CV văn hóa & vui chơi phía Đông Nam Đài tưởng niệm	Hòa Cường Bắc	Hải Châu	QĐ 67
Tuyến du lịch trên sông Cu Đê - sông Trường Định: 04 vị trí					
9	X1	Bắc cầu Nam Ô	Hòa Hiệp Bắc	Liên Chiểu	QĐ 67
10	X2	Bến Hầm Vàng	Hòa Hiệp Bắc	Liên Chiểu	cách cầu Nam Ô 1km (cuối đường Ngô Xuân Thu)

STT	Ký hiệu	Tên bến	Phường xã	Quận huyện	Ghi chú
	-	Bến mềm tại khu vực Miếu Bà	Hòa Hiệp Bắc	Liên Chiểu	bổ sung theo QĐ 2430/QĐ-UBND ngày 14/6/2018
	-	Bến mềm tại đình làng Thủy Tú	Hòa Hiệp Bắc	Liên Chiểu	
11	X3	phía Tây dự án Golden Hills mở rộng	Hòa Hiệp Bắc	Liên Chiểu	phía Tây cầu Trường Định
12	X4	Khe Răm	Hòa Bắc	Hòa Vang	QĐ 67
Tuyến du lịch sông Cổ Cò - Sông Cái: 05 vị trí					
13	X5	Khu di tích lịch sử làng văn hóa K20	Khuê Mỹ	Ngũ Hành Sơn	QĐ 67. Đã xây dựng
14	X6	Chùa Quan Thế Âm thuộc khu công viên văn hóa lịch sử Ngũ Hành Sơn	Phường Hòa Hải, quận Ngũ Hành Sơn	Ngũ Hành Sơn	QĐ 67
15	X7	Khu đô thị công nghệ FPT Đà Nẵng	Hòa Quý	Ngũ Hành Sơn	QĐ 67
16	X8	Khu liên hợp TDTT Hòa Xuân	Hòa Xuân	Cẩm Lệ	QĐ 67
17	X9	Khu vực khu nghỉ dưỡng cho người cao tuổi theo tiêu chuẩn Nhật Bản	Hòa Xuân	Ngũ Hành Sơn	QĐ 67 (phía Đông sông Vĩnh Điện đoạn giáp Quảng Nam).
Tuyến du lịch sông Cẩm Lệ - sông Túy Loan - sông Yên: 06 vị trí					
18	X10	Khu vực Trung tâm hội chợ triển lãm	Khuê Trung	Cẩm Lệ	QĐ 67
19	X11	Khu vực làng Phong Lệ	Hòa Châu	Hòa Vang	QĐ 67
20	X12	Khu vực Cẩm Nê, xã Hòa Tiến	Hòa Tiến	Hòa Vang	QĐ 67
21	X13	Khu vực khu di tích đình làng Túy Loan	Hòa Phong	Hòa Vang	QĐ 67 cần đ/c vị trí QH bến mới thay thế bến Túy Loan đã tạm dừng đầu tư (ý kiến huyện Hòa Vang)
22	X14	Khu vực khu du lịch Thái Lai	Hòa Nhơn	Hòa Vang	QĐ 67 Đã xây dựng
23	X15	Khu vực Bara An Trạch - xã Hòa Khương	Hòa Khương	Hòa Vang	QĐ 67
Tuyến du lịch xung quanh Bán đảo Sơn Trà: 15 vị trí					
24	T1	Bến Thọ Quang		Sơn Trà	QĐ 67

STT	Ký hiệu	Tên bến	Phường xã	Quận huyện	Ghi chú
25	T2	Bến CT15		Sơn Trà	QĐ 67 Đã xây dựng
26	T3	Bãi Bụt		Sơn Trà	QĐ 67
27	T4	Chùa Linh Ứng		Sơn Trà	QĐ 67
28	T5	Bãi Trẹm		Sơn Trà	QĐ 67
29	T6	Bãi Đa		Sơn Trà	QĐ 67
30	T7	Bãi Nam		Sơn Trà	QĐ 67
31	T8	Ghềnh Bàng		Sơn Trà	QĐ 67
32	T9	Mũi Nghê		Sơn Trà	QĐ 67
33	T10	Khu vực Bãi cát vàng (*)		Sơn Trà	QĐ 67
34	X16	Bãi đá Đen (*)		Sơn Trà	QĐ 67
35	X17	Khu du lịch Biển Đông Resort		Sơn Trà	QĐ 67
36	X18	Sơn Trà Spa & Resort		Sơn Trà	QĐ 67
37	X19	Hục Lỡ		Sơn Trà	QĐ 67
38	X20	Bãi Tranh - Mũi Nghê		Sơn Trà	QĐ 67
39	X21	Khu vực Bãi cát vàng (*)		Sơn Trà	Bổ sung theo CV 1117 của sở DL ngày 9/7/2021
40	X22	Khu An dưỡng Tiên Sa (*)		Sơn Trà	Bổ sung theo TB 102/TB-UBND ngày 19/7/2017

Nguồn: Tư vấn tổng hợp

(*) Các bến thủy tại khu vực Khu du lịch Tiên Sa, bãi Cát Vàng, bãi Đá Đen Bộ Quốc phòng có ý kiến không thống nhất tại công văn số 4358/BQP-TM ngày 10/11/2023 do các khu vực này nhạy cảm về quốc phòng, an ninh, có nhiều công trình và khu quân sự quan trọng.

5.3.1.3. Về quy hoạch tuyến vận tải thủy nội địa

Các bến thủy nội địa quy hoạch được kết nối với đường thủy nội địa quốc gia. Theo các quy hoạch được phê duyệt trước năm 2021, thành phố sẽ phát triển 08 tuyến vận tải du lịch đường thủy nội địa gồm:

Tuyến cầu Sông Hàn – Trần Thị Lý (4km);
Sông Hàn – cửa biển – bán đảo Sơn Trà (8km);
Sông Hàn – Cù Lao Chàm (50km);
Sông Hàn – Ngũ Hành Sơn (13,5km);
Sông Hàn – Cẩm Lệ - Túy Loan – Thái Lai (20,2km);

Sông Cu Đê – Trường Định (10,4km);

Sông Hàn – Vĩnh Điện (15,2km) (tuyến thủy nội địa quốc gia theo quyết định duyệt số 1829/QĐ-TTg ngày 31/10/2021);

Tuyến khu vực bán đảo Sơn Trà (khoảng 18km, trước mắt Bộ Quốc phòng cho phép khai thác 5,5km)

Riêng tuyến đường thuỷ nội địa Sông Hàn – Hòn Chảo (15km); Tuyến này Bộ Quốc phòng có ý kiến không thống nhất theo văn bản số 4358/BQP-TM ngày 10/11/2023 nên không đưa tuyến đường thuỷ này vào đồ án quy hoạch.

Hiện nay đang tổ chức khai thác 03 tuyến đường thủy nội địa gồm: Tuyến Sông Hàn – cầu Trần Thị Lý; CT15 đi hòn sụp – bãi Nam – bãi Đa; Tuyến vận tải thủy từ bờ ra đảo Đà Nẵng – Lý Sơn.

Lượng khách du lịch đường thủy giai đoạn từ năm 2016-2019 tăng trưởng bình quân 54%/năm, với 197.287 lượt khách trong năm 2016, đến năm 2019 đạt 726.472 lượt. Năm 2020 do ảnh hưởng dịch COVID-19, lượng khách du lịch đường thủy giảm 77,56% so với năm 2019 (đạt 162.987 HK). Lượng khách du lịch chủ yếu đi trên tuyến Sông Hàn – Trần Thị Lý (chiếm 95%) và tuyến Sông Hàn – Hòn Chảo (chiếm 5%), các tuyến còn lại chưa có khách do chưa đủ điều kiện để khai thác khách theo quy định.

5.3.2. Đề xuất, giải pháp phát triển

5.3.2.1. Quy hoạch tuyến luồng thủy nội địa

Do đặc thù địa hình của khu vực miền Trung và Đà Nẵng nói riêng là chủ yếu khu vực núi ở phía Tây và đồng bằng ven biển ở phía Đông. Do chiều ngang theo hướng Đông Tây hẹp nên hệ thống sông ngòi thường ngắn, dốc và mực nước theo mùa ít phù hợp để phát triển vận tải hàng hóa bằng đường thủy nội địa. Trên địa bàn thành phố Đà Nẵng định hướng phát triển vận tải thủy nội địa để phục vụ vận tải hành khách và vận tải du lịch trong giai đoạn 2021-2030 và sau 2030.

Quy hoạch các tuyến vận tải du lịch thủy nội địa kết nối cảng Tiên Sa và cảng sông Hàn; các tuyến vận tải du lịch từ cảng Tiên Sa đi vòng quanh bán đảo Sơn Trà, tuyến cảng Tiên Sa - khu du lịch Làng Vân; tuyến cảng Tiên Sa - Cửa Đại - Cù Lao Chàm và các tuyến đường thủy nội địa trên sông Hàn, sông Túy Loan, sông Yên, sông Cu Đê, sông Cổ Cò.

Phân cấp luồng tuyến đường thủy nội địa trện địa bàn thành phố Đà Nẵng được tổng hợp trong Bảng dưới đây. Riêng đối với tuyến sông Hàn – Vĩnh Điện sẽ chuyển thành luồng địa phương khi đủ tiêu chí như định hướng trong Quy hoạch

đường thủy nội địa quốc gia sau 2020 theo Quyết định số 1829/QĐ-TTg (QHC 359 định hướng tuyến cấp V).

Bảng 5-9 Quy hoạch phân cấp kỹ thuật tuyến đường thủy nội địa trên địa bàn TP. Đà Nẵng

Tên sông	Chiều dài (km)	Cấp kỹ thuật (hiện trạng)	Cấp kỹ thuật (Năm 2030)
Sông Hàn, đoạn từ cửa sông Hàn đến hạ lưu cầu sông Hàn	4	I	I
Sông Hàn, đoạn từ hạ lưu cầu sông Hàn đến cầu Nguyễn Văn Trỗi	2,4	III	III
Sông Hàn, đoạn từ cầu Nguyễn Văn Trỗi đến ngã ba sông Hàn – Vĩnh Điện – Cẩm Lệ	3	IV	IV
Sông Vĩnh Điện	10,3	V	V định hướng cấp IV
Sông Cẩm Lệ	9,3	V	V
Sông Túy Loan	10,2	VI	VI
Sông Yên	5,5		VI
Sông Quá Giáng (Bầu Sấu)	4,3		VI
Sông Cu Đê	14	V	V
Sông Cổ Cò (đoạn từ ngã ba Vĩnh Điện, Cổ Cò đến hạ lưu chùa Quan Âm)	3,5	V	V
Sông Cổ Cò (đoạn từ hạ lưu chùa Quan Âm đến điểm cuối sông)	3,85	VI	V

Mạng lưới giao thông đường thủy phục vụ nhu cầu du lịch nhằm khai thác cảnh quan sông nước Đà Nẵng. Thành phố tiếp tục áp dụng và mở rộng phát triển du lịch cho tuyến đường thủy nội địa dọc theo sông Hàn, sông Cu Đê, sông Túy Loan, sông Cẩm Lệ,… và xung quanh bán đảo Sơn Trà.

Phát triển phương tiện vận chuyển khách du lịch; tàu thủy lưu trú du lịch ngủ đêm, khách sạn nổi; du thuyền, hoạt động trên các tuyến sông Hàn – cầu Trần Thị Lý; các tuyến từ sông Hàn đi vịnh Đà Nẵng; các tuyến trên sông Cu Đê – Trường Định; khu vực bán đảo Sơn Trà; các tuyến vận tải thủy từ bờ ra đảo và các tuyến vận tải khác kết nối giữa các cảng, bến thủy nội địa với điểm đến theo quy định.

Ngoài ra theo QHC 359 đã được Thủ tướng phê duyệt, điều chỉnh và bổ sung các tuyến sau vào giai đoạn sau năm 2030:

- Tuyến số 1 (điều chỉnh tuyến cầu Sông Hàn – Trần Thị Lý): từ Cảng sông Hàn đến chân cầu Tiên Sơn. Tuyến này có thể coi như một tuyến buýt đường sông phục vụ nội thành.

- Tuyến số 2 (bổ sung mới): từ Cảng sông Hàn đi khu du lịch Làng Vân.

- Tuyến số 3 (bổ sung mới): chạy quanh bán đảo Sơn Trà, từ Cảng Tiên Sa đi các khu nghỉ dưỡng trên bàn đảo Sơn Trà.

- Tuyến số 4 (bổ sung mới): dọc sông Cu Đê.

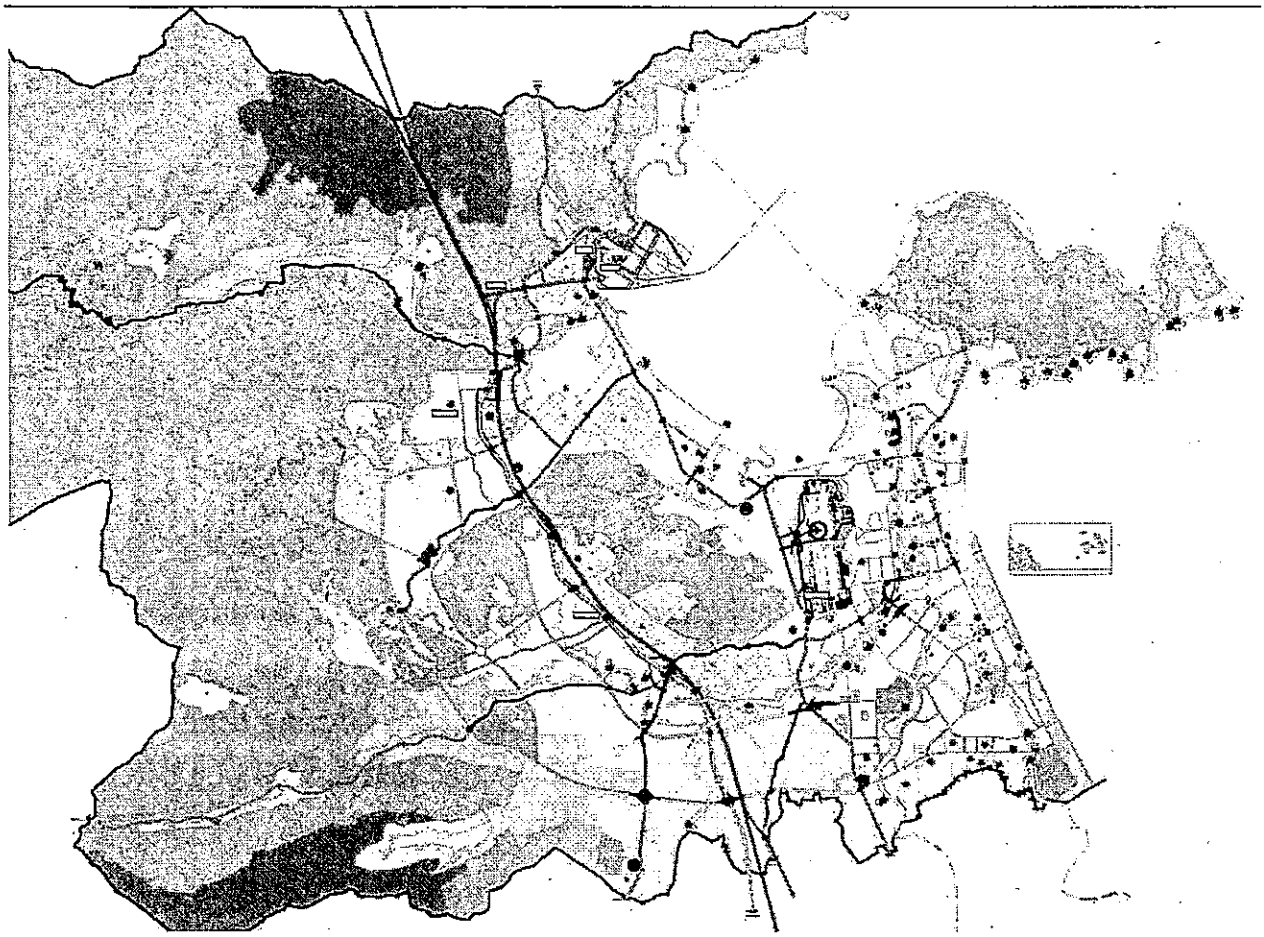
- Tuyến số 5 (bổ sung mới): Đà Nẵng – Cửa Đại - Cù Lao Chàm.

- Tuyến số 6 (Bổ sung mới): Cảng sông Hàn – cảng Tiên Sa – Lăng Cô.

Các tuyến đường sông này có chiều rộng từ 20m đến 45m có thể được thiết kế cho tàu thuyền du lịch và tàu cao tốc có thể dễ dàng di chuyển. Hai bờ sông có vùng đệm khoảng 10m sử dụng cho việc bảo trì. Kiến trúc của các công trình dọc hai bên bờ sông cần phù hợp với khung cảnh xung quanh. Các bến tàu hai bên bờ sông cần được tích hợp vào quy hoạch các khu đô thị.

Đồng thời, nghiên cứu đề xuất một số tuyến vận tải hành khách đường biển, ven biển kết nối với các thành phố như: Hạ Long, Hồ Chí Minh, Nha Trang, Huế, các tuyến du lịch đường biển quốc tế trực tiếp từ các nước Mỹ, Cananda, Châu Âu, Úc, Châu Á đến cảng biển Đà Nẵng."

Nghiên cứu, bổ sung tuyến vận tải đường thủy nội địa kết nối các cảng từ Đà Nẵng – Quảng Nam – Quảng Ngãi (cảng Dung Quất) và tuyến vận tải khách đường thủy phục vụ du lịch từ Đà Nẵng – Quảng Nam – Quảng Ngãi (huyện Lý Sơn) theo Mục 3 Công văn số 1376/UBND-KTTH ngày 28/3/2022 v/v góp ý của UBND tỉnh Quảng Ngãi cho Dự thảo quy hoạch thành phố Đà Nẵng.



Hình 5-12 Mạng lưới giao thông đường thủy

Nguồn: Tư vấn lập quy hoạch

Các bến tàu dự kiến được bố trí tại tất cả các điểm tham quan chính dọc theo sông Hàn, sông Cổ Cò bao gồm Trung tâm thành phố, Cầu Rồng, khu vực Trung tâm thể thao Tiên Sơn, danh thắng Ngũ Hành Sơn. Chi tiết các tuyến đường thủy và trạm vận chuyển đường thủy theo quy hoạch đường thủy nội địa đã được phê duyệt.

5.3.2.2. Quy hoạch cảng, bến thủy nội địa

Để phục vụ vận tải hành khách đường thủy nội địa, các bến tàu dự kiến sẽ được bố trí dọc theo các tuyến sông. Phương án quy hoạch được tổng hợp và rà soát từ các quy hoạch cảng, bến thủy nội địa đã được phê duyệt, từ các đề xuất của Sở công thương, Sở du lịch, UBND các quận huyện về vị trí và nhu cầu quỹ đất quy hoạch xây dựng cảng, bến thủy nội địa phục vụ vận tải hành khách. Sau khi tổng hợp, rà soát, tư vấn đề xuất vị trí, quy mô các cảng, bến thủy nội địa phục vụ vận tải hành khách và các vị trí tránh trú bão cho tàu du lịch (xem phụ lục 4).

Các bến thuỷ nội địa (theo bảng phụ lục 4) được kết nối với đường thuỷ nội địa Quốc gia bằng luồng đường thuỷ nội địa địa phương hoặc luồng chuyên dụng. Chi

tiết luồng đường thủy nội địa địa phương hoặc luồng chuyên dụng được nghiên cứu ở bước lập dự án.

Về vận tải hàng hóa, theo quy hoạch 1829 có hành lang vận tải thủy ven biển từ Quảng Ninh đến Kiên Giang, riêng khu vực miền Trung từ Thanh Hóa đến Bình Thuận có 11 tuyến vận tải chính và các sông khác có khả năng khai thác vận tải thủy ven biển, khối lượng vận tải 15-18 triệu tấn. Từ cảng Tiên Sa hiện nay và cảng Liên Chiểu quy hoạch đều có thể kết nối đến tuyến hành lang vận tải thủy ven biển Quảng Ninh – Kiên Giang này.

Về vận tải hàng hóa trên các tuyến sông: Trên địa bàn thành phố Đà Nẵng có 2 tuyến sông kết nối ra biển là sông Cổ Cò và sông Hàn thì chỉ có sông Hàn có khả năng phục vụ vận tải hàng hóa kết nối ra tuyến hành lang ven biển. Tuy nhiên tốc độ phát triển đô thị rất nhanh chóng 2 bên bờ sông Hàn nên việc bố trí cảng thủy nội địa phục vụ vận tải hàng hóa trên sông Hàn là không phù hợp. Vì vậy chỉ đề xuất quy hoạch 01 bến thủy phục vụ vận tải hàng hóa tại xã Hòa Phước, huyện Hòa Vang.

Phương án quy hoạch cảng, bến thủy nội địa trên địa bàn thành phố Đà Nẵng: Xem phụ lục 4

Về quy hoạch vị trí tránh trú bão cho tàu du lịch đề xuất 02 vị trí:

- Khu neo đậu bờ hữu cầu Nguyễn Tri Phương tại Hòa Xuân, Cẩm Lệ;

- Khu neo đậu khu vực sông Cổ Cò (Thượng lưu X5- Đồng Nò) tại Khuê Mỹ, Ngũ Hành Sơn.

Ngoài ra, quy hoạch 01 bến hàng hóa loại II trên sông Vĩnh Điện, tại phường Hòa Quý, quận Ngũ Hành Sơn.

Yêu cầu diện tích Bến thủy nội địa như sau:

Theo Tiêu chuẩn cơ sở TCCS 03:2020/CĐTNĐ về tiêu chuẩn cơ sở Bến thủy nội địa – phân loại, trong đó tại bảng số 03 phân loại bến hành khách thủy nội địa với các thông tin như sau:

Bảng 5-10 Phân loại bến hành khách thủy nội địa

TT	Quy mô bến	Loại bến		
		Loại I	Loại II	Loại III
1	Khả năng tiếp nhận số lượng hành khách thông qua bến	>50.000	từ 30.000 đến 50.000	< 30.000

TT	Quy mô bến	Loại bến		
		Loại I	Loại II	Loại III
	(khách/năm)			
2	Khả năng tiếp nhận phương tiện có sức chở (hành khách)	trên 70	trên 30 đến 70	đến 30
3	Kết cấu bến	Bê tông cốt thép hoặc các vật liệu khác bảo đảm các điều kiện an toàn; có lối đi cho hành khách lên xuống riêng biệt hoặc lối đi có dải phân cách cứng giữa 2 làn, quy định mỗi làn tối thiểu 0,6m cho hành khách lên xuống trực tiếp. Hai bên có thanh chắn, tay vịn an toàn cao 1m.	Bê tông cốt thép hoặc thép hoặc các vật liệu khác đảm bảo các điều kiện an toàn; lối đi chiều rộng tối thiểu 1m có dải phân cách cứng hoặc mềm giữa 2 làn dành cho hành khách lên xuống trực tiếp. Hai bên có thanh chắn, tay vịn an toàn cao 1m	Bê tông cốt thép hoặc thép hoặc các vật liệu khác bảo đảm các điều kiện an toàn; lối đi chiều rộng tối thiểu 1m cho hành khách lên xuống trực tiếp. Hai bên có thanh chắn, tay vịn an toàn cao 1m
4	Khu nhà chờ cho hành khách (người)	≥ 70	từ 30 đến dưới 70	< 30
5	Dịch vụ và niêm yết giá dịch vụ tại bến	có	có	Không bắt buộc
6	Diện tích bến đỗ phương tiện công cộng và cá nhân đường bộ (m2)	≥ 500	từ 300 đến dưới 500	< 300
7	Kết nối giao thông	Đường thủy với đường bộ có khu trung tâm đô thị hoặc khu dân cư hoặc khu du lịch sinh thái, văn hóa, lịch sử	Đường thủy với đường bộ có khu trung tâm đô thị hoặc khu dân cư hoặc khu du lịch sinh thái, văn hóa, lịch sử	Đường thủy với đường bộ có khu trung tâm đô thị hoặc khu dân cư hoặc khu du lịch sinh thái, văn hóa, lịch sử
8	Hệ thống thiết bị camera ghi hình tại bến để kiểm soát phương tiện, người hoạt động	≥ 03	≥ 02	≥ 01

TT	Quy mô bến	Loại bến		
		Loại I	Loại II	Loại III
	tại bến kết nối với máy chủ quản lý của bến, chế độ lưu trữ dữ liệu tối thiểu 10 ngày (bộ)			

Nguồn: Tiêu chuẩn cơ sở Bến thủy nội địa – phân loại TCCS 03:2020/CĐTNĐ

Như vậy, căn cứ trên các thông tin nêu trên, diện tích đối với một bến thủy nội địa loại 1 sẽ yêu cầu diện tích tối thiểu khoảng 920m2; bến thủy nội địa loại 2 yêu cầu diện tích tối thiểu khoảng 600m2 tuy nhiên đề xuất diện tích cho bến loại 2 khoảng 900m2 nhằm đảm bảo tốt nhất nhu cầu cho hành khách; bến thủy nội địa loại 3 diện tích đề xuất khoảng 600m2.

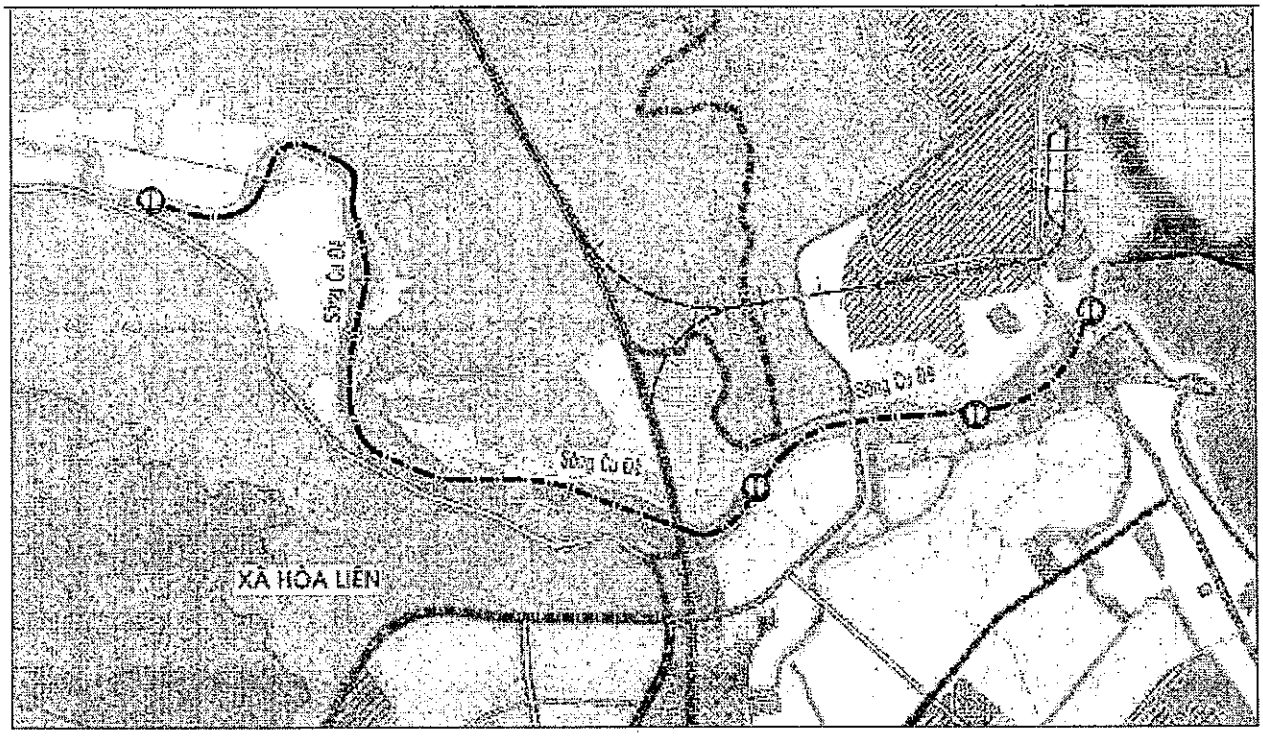
Yêu cầu diện tích đối với bến du thuyền như sau:

Theo Tiêu chuẩn cơ sở TCCS 05: 2014/CHHVN Cảng du thuyền - yêu cầu thiết kế quy định "Số lượng tối thiểu của các chỗ đỗ xe ô tô là 0,60 chỗ đỗ xe ô tô trên một bến du thuyền; 2,00 chỗ đỗ đỗ xe ô tô trên một bến câu cá thương mại.

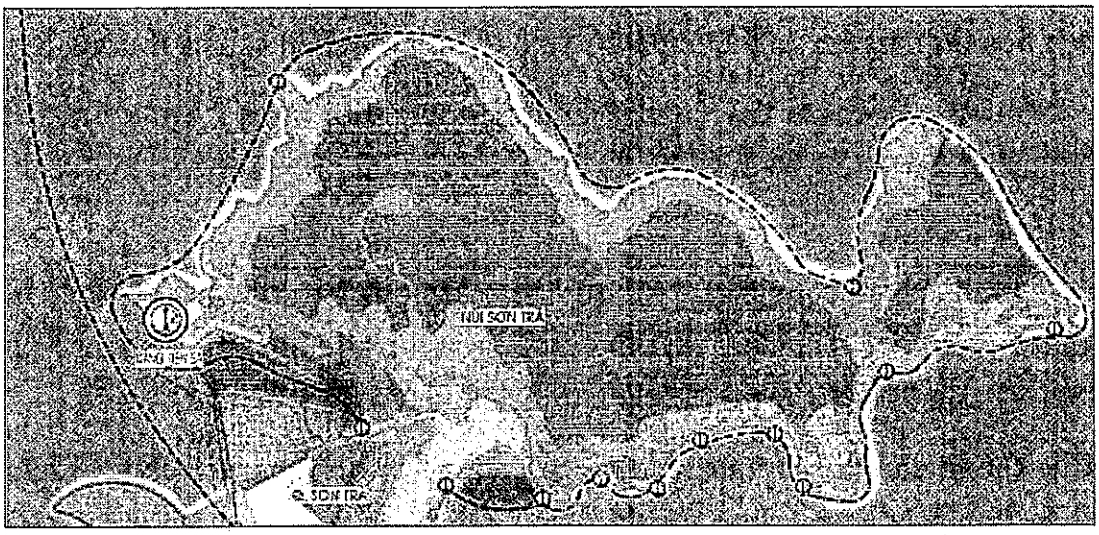
+ Như vậy 1 bến du thuyền cần diện tích đỗ xe tối thiểu 2,8m x 6m x 0,6 x 2 (hệ số khuếch đại) = 20,16 m2. Tối đa 3,4m x 17m x 2,00 x 2 (hệ số khuyếch đại) = 231,2 m2.

+ Tính thêm các công trình phụ trợ khác: nâng hạ tàu, cầu dẫn cố định, nhà chờ (phòng chờ, khu soát vé, căng tin, khu dịch vụ hỗ trợ du khách,...) x hệ số khuyếch đại 4 lần => cần **800m2 – 950 m2** diện tích đất bố trí cho 1 bến du thuyền.

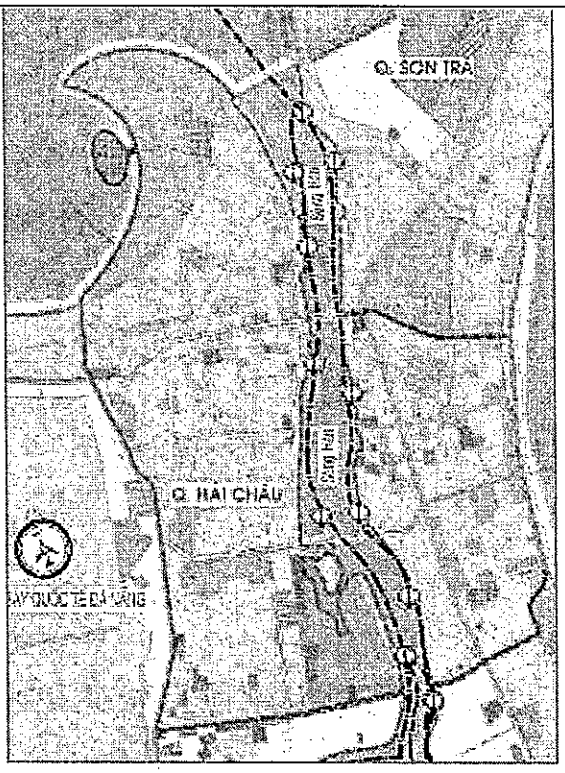
Các thông số chi tiết như số tầng cao, chiều cao công trình phụ trợ của cảng, bến, diện tích mặt nước phục vụ đỗ đậu,... sẽ được nghiên cứu cụ thể trong các bước triển khai chi tiết sau này đảm bảo phù hợp quy định và cảnh quan khu vực.



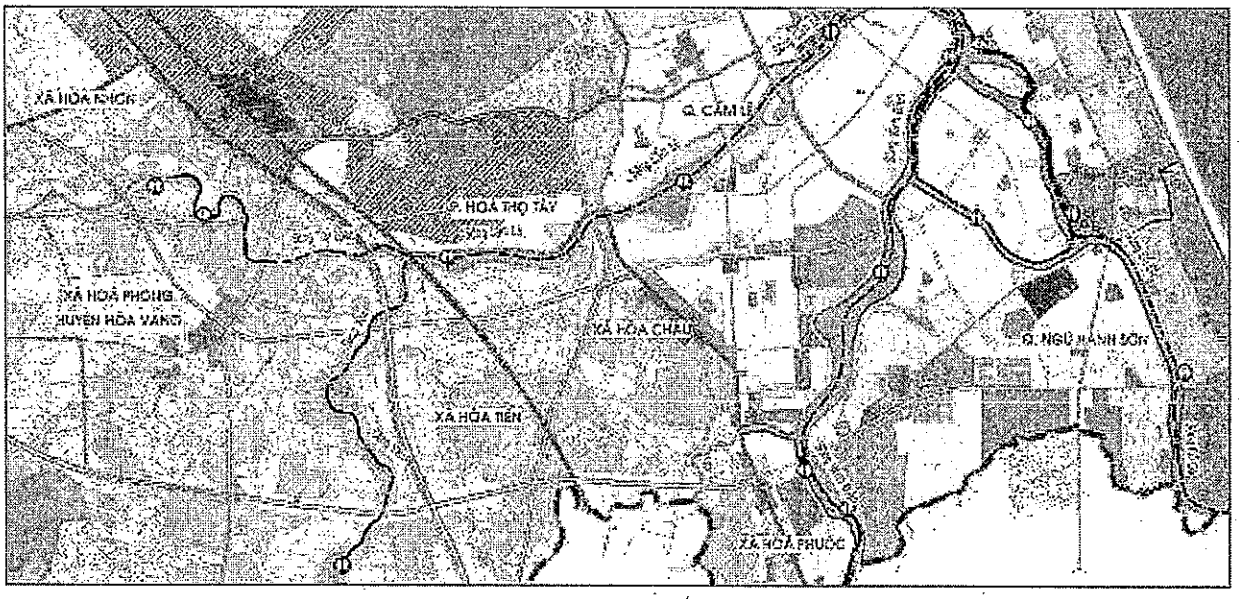
Hình 5-13 Định hướng vị trí các bến tàu trên sông Cu Đê



Hình 5-14 Định hướng vị trí các bến tàu quanh bán đảo Sơn Trà



Hình 5-15 Định hướng vị trí các bến tàu dọc theo sông Hàn



Hình 5-16 Định hướng vị trí các bến tàu trên các sông ở khu vực phía Nam Đà Nẵng

5.3.2.3. Khu neo đậu tàu thuyền trên sông

➢ ***Về bố trí các khu neo đậu thông thường:***

Hiện nay tại Cảng sông Hàn đang neo đậu được 21 phương tiện (gồm 03 tàu nhà hàng và 18 phương tiện chở khách) đang là khu neo đậu cập mạn tạm thời.

Nhằm phát triển kinh tế đường thủy thì việc bố trí riêng khu neo đậu là cần thiết. Đề xuất các vị trí khu neo đậu thông thường như sau:

-Vị trí 1: Khu neo đậu các phương tiện kinh doanh vận tải khách đường thủy nội địa tại cầu tàu Cảng cá Thuận Phước cũ, trong đó sử dụng 02 cầu tàu bê tông cốt thép cũ tại khu vực neo đậu cảng cá để làm khu neo đậu tàu du lịch trên sông Hàn với thông số kỹ thuật để sử dụng vị trí neo đậu theo hiện trạng như sau:

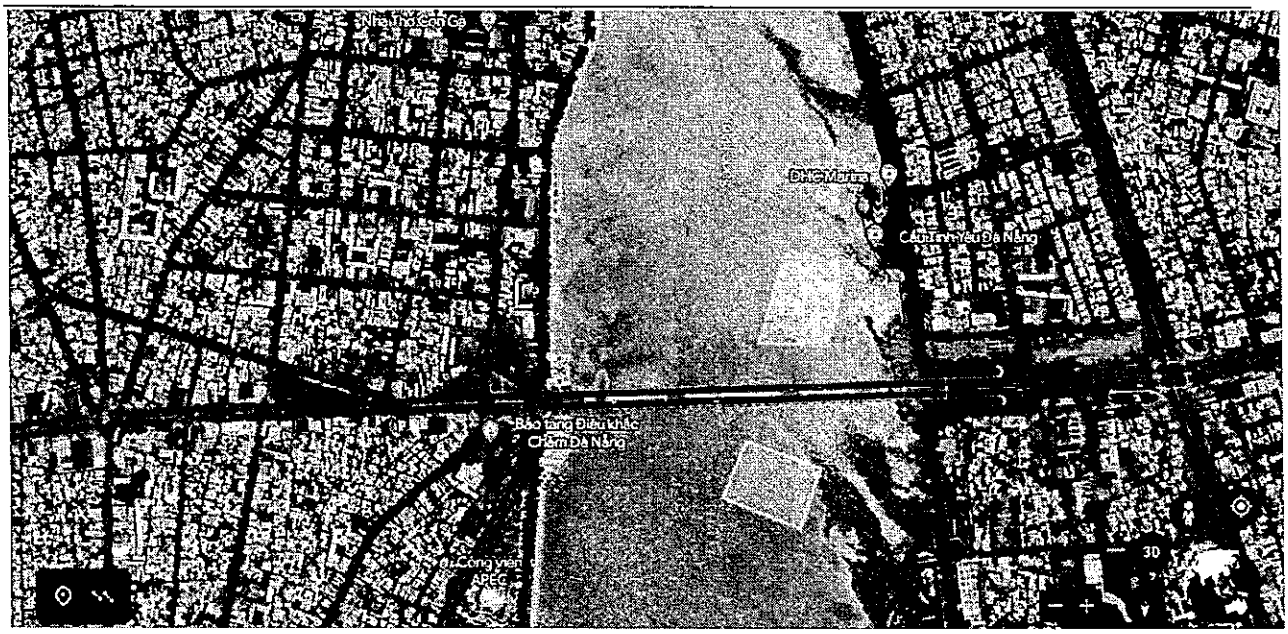
+ Vùng đất: Cầu tàu 1 là 65x10m; Cầu tàu 2 là 65x5,5m.

+ Vùng nước trước 2 cầu tàu: Dài 150m, rộng 100m tính từ mép cầu tàu.

-Vị trí 2: Khu neo đậu các tàu du lịch ngoài luồng để neo đậu chờ đón trả khách tại Cảng sông Hàn, sử dụng vùng nước ngoài phạm vi luồng phía bờ Đông (đối diện Cảng sông Hàn) có diện tích khoảng 15.000 m^2 .

Hình 5-17 Khu neo đậu thông thường Vị trí 1 và 2

Vị trí 3: Khu neo đậu xem rồng phun lửa, phun nước, sử dụng 02 vùng nước ngoài phạm vi luồng bờ Đông cầu Rồng (phía thượng lưu và hạ lưu cầu Rồng), mỗi vùng khoảng 7.000 m^2 .



Hình 5-18 Khu neo đậu thông thường Vị trí 3

➢ ***Về bố trí các khu neo đậu tránh trú bão cho phương tiện thủy nội địa:***

Đề xuất 02 vị trí:

Vị trí 1: Khu neo đậu tránh trú bão tại sông Cổ Cò, khu vực dọc theo bờ kè đường Chương Dương (sát bến thủy nội địa K20) với chiều dài khoảng 500m, chiều rộng mặt nước khoảng 70m.

Hình 5-19 Khu neo đậu tránh trú bão Vị trí 1

Vị trí 2: Khu neo đậu tránh trú bão tại bờ hữu cầu Nguyễn Tri Phương (gần bến thủy nội địa X25: cuối đường Bùi Trang Chước)

Hình 5-20 Khu neo đậu tránh trú bão Vị trí 2

5.4. Cảng biển

5.4.1. Cơ sở, định hướng phát triển

Các quy hoạch có ảnh hưởng lớn tới định hướng phát triển cảng biển trên địa bàn thành phố Đà Nẵng, gồm có:

- Quy hoạch chung thành phố Đà Nẵng đến năm 2030, tầm nhìn đến năm 2045 được phê duyệt theo Quyết định số 359/QĐ-TTg của Thủ tướng Chính phủ ngày 15/3/2021 (gọi tắt là Quy hoạch chung 359);

- Quy hoạch tổng thể phát triển hệ thống cảng biển Việt Nam thời kỳ 2021-2030, tầm nhìn đến năm 2050 theo Quyết định số 1579/QĐ-TTg của Thủ tướng Chính phủ ngày 22/9/2021 (gọi tắt là Quy hoạch hệ thống cảng biển sau 2020).

- Điều chỉnh Quy hoạch chi tiết cảng biển Liên Chiểu theo quyết định số 1059/QĐ-UBND ngày 18/4/2022 của UBND TP Đà Nẵng.

- Quy hoạch chi tiết nhóm cảng biển, bến cảng, cầu cảng, bến phao, khu nước, vùng nước thời kỳ 2021-2030, tầm nhìn đến năm 2050 theo Quyết định số 140/QĐ-TTg của Thủ tướng chính phủ ngày 16/1/2025;

Các định hướng liên quan tới phát triển cảng biển trên địa bàn thành phố Đà Nẵng được tổng hợp dưới đây.

Bảng 5-11 Định hướng phát triển Cảng biển Đà Nẵng

Nội dung	Quy hoạch chung 359 [a]	Quy hoạch hệ thống cảng biển sau 2020[b]
Khu bến Liên Chiểu	- Quy mô: đầu tư xây dựng với diện tích 450 ha (bao gồm cả phần mặt nước), diện tích hậu cần cảng khoảng 195 ha - Chức năng: logistics và vận chuyển hàng hóa - Công suất đạt 46 triệu tấn/năm	- Chức năng: phục vụ phát triển kinh tế - xã hội liên vùng và cả nước, tiềm năng cảng cửa ngõ quốc tế tại khu vực Duyên Hải miền Trung; có các bến container, tổng hợp, hàng rời, bến cảng hàng lỏng/khí và các bến công vụ, sà lan. - Cỡ tàu: trọng tải đến 100.000 tấn hoặc lớn hơn khi đủ điều kiện.
Khu bến Tiên Sa	- Chức năng: chuyển đổi từ cảng hàng hóa sang cảng du lịch khi cảng Liên Chiểu đi vào hoạt động - Cỡ tàu: Tàu container đến 4000 TEU, tàu hàng trọng tải từ 30.000-50.000 tấn, tàu khách du lịch quốc tế đến 225.000 GT	- Chức năng: phục vụ liên vùng và tiếp chuyển hàng cho Cộng hòa Dân chủ Nhân dân Lào, Đông Bắc Vương quốc Thái Lan; có các bến Container, tổng hợp, hàng rời, bến cảng khách quốc tế. Sau năm 2030 sẽ từng bước chuyển đổi công năng thành bến cảng du lịch phù hợp với tiến trình đầu tư khai thác khu bến Liên Chiểu. - Cỡ tàu: tàu container trọng tải đến 4.000 TEU (50.000 tấn); tàu tổng hợp, hàng rời trọng tải đến 50.000 tấn; tàu khách đến 225.000 GT.
Khu bến Thọ Quang	- Chức năng: bến cảng tổng hợp - Cỡ tàu: tàu trọng tải từ 10.000-20.000 tấn; tàu chuyên dùng từ 5.000-10.000 tấn	- Chức năng: phục vụ phát triển kinh tế - xã hội thành phố Đà Nẵng và vùng phụ cận; có bến tổng hợp, container, hàng lỏng/khí, bến công vụ và các bến phục vụ quốc phòng - an ninh. - Cỡ tàu: trọng tải đến 20.000 tấn.

Nội dung	Quy hoạch chung 359 [a]	Quy hoạch hệ thống cảng biển sau 2020[b]
Các khu neo đậu chuyển tải, tránh, trú bão		- Các bến phao, khu neo đậu chuyển tải tại Liên Chiểu cho tàu 3.000 ÷7.000 tấn, được di dời phù hợp với tiến trình đầu tư xây dựng khu bến Liên Chiểu. - Khu neo đậu trú bão tại Thọ Quang cho tàu trọng tải đến 3.000 tấn. - Khu neo đậu tránh bão tại vịnh Đà Nẵng. - Khu neo đậu tránh, trú bão khác đủ điều kiện.

Nguồn: (a) Quyết định số 359/QĐ-TTg ngày 15/3/2021 và Thuyết minh quy hoạch; (b) Quyết định số 1579/QĐ-TTg ngày 22/9/2021 và Thuyết minh quy hoạch.

Theo bảng tổng hợp trên, có thể thấy định hướng phát triển các cảng biển trên địa bàn thành phố Đà Nẵng của Quy hoạch hệ thống cảng biển sau 2020 và Quy hoạch chung 359 là cơ bản đồng nhất.

5.4.2. Đề xuất giải pháp phát triển

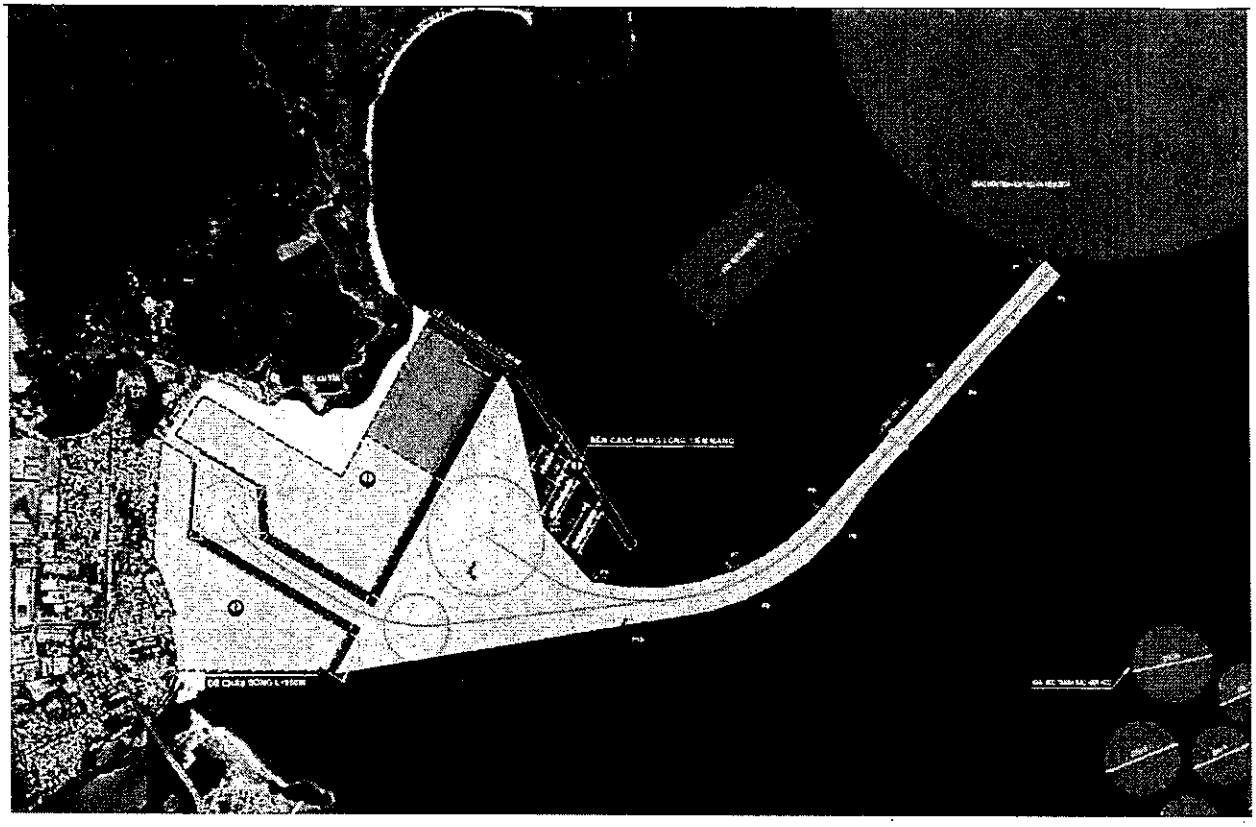
5.4.2.1. Khu bến Liên Chiểu

- Chức năng: Khu bến Liên Chiểu nằm ở phía Bắc vịnh Đà Nẵng. Khu bến Liên Chiểu sẽ thay thế khu bến Tiên Sa hiện tại, chức năng phục vụ phát triển kinh tế - xã hội liên vùng và cả nước, tiềm năng cảng cửa ngõ quốc tế tại khu vực Duyên Hải miền Trung; có các bến container, tổng hợp, hàng rời, bến cảng hàng lỏng/khí và các bến công vụ, sà lan.

- Quy mô: diện tích xây dựng 450 ha (bao gồm cả phần mặt nước), diện tích hậu cần cảng khoảng 195 ha

- Cỡ tàu : trọng tải đến 100.000 tấn hoặc lớn hơn khi đủ điều kiện.

- Quy mô khu bến: từ 2 đến 4 bến cảng (gồm 2 đến 4 cầu cảng). Trong đó, đến năm 2030, 2 bến cảng đáp ứng nhu cầu thông qua hàng hóa từ 7,5 triệu tấn đến 11,90 triệu tấn, 2 bến cảng còn lại phát triển phù hợp với nhu cầu trung chuyển container quốc tế.



Hình 5-21 Khu bến Liên Chiểu

- Lộ trình phát triển: Theo dự báo của JICA về tổng lượng hàng hóa xếp dỡ tại cảng Đà Nẵng đạt khoảng 13-14 triệu tấn vào năm 2025, 19-21 triệu tấn vào năm 2030, 30-35 triệu tấn vào năm 2040 và 46-50 triệu tấn vào năm 2045. Do đó để đáp ứng được nhu cầu thì phương án phát triển cảng Liên Chiểu nên phát triển theo các giai đoạn như sau:

▪ Giai đoạn 2021-2025: Xây dựng cảng Liên Chiểu (giai đoạn 1) theo Quyết định số 435/QĐ-TTg của Thủ tướng Chính phủ ngày 25/3/2021 với năng lực đáp ứng lượng hàng thông qua đến 5 triệu tấn.

▪ Giai đoạn 2025-2030: Mở rộng khu vực cảng để công suất của cảng lên 15-20 triệu tấn/năm

▪ Giai đoạn sau 2030, tầm nhìn tới 2045: Hoàn thiện khu vực cảng để đạt công suất 46-50 triệu tấn/năm.

- Giao thông kết nối vào cảng:

▪ Kết nối với đường sắt quốc gia: Kết nối ga Kim Liên mới với cảng Liên Chiểu bằng tuyến đường sắt chuyên dụng đi dọc đường Tạ Quang Bửu.

▪ Kết nối với đường bộ: Định hướng xây dựng tuyến đường kết nối từ điểm giao với đường Nam hầm Hải Vân kết nối cảng Liên Chiểu. Chiều dài dự kiến là 5 -

6 km và quy mô mặt cắt ngang là 4-6 làn xe. Quy mô mặt cắt ngang được ước tính theo dự báo lưu lượng xe ra vào cảng của báo cáo NCTKT về ĐTXD cảng Liên Chiểu và báo cáo nghiên cứu cảng Liên Chiểu của JICA năm 2020.

➢ Giai đoạn 1 đến năm 2025: Xây dựng đường bộ kết nối từ khu bến cảng (GĐ1) cho tới điểm giao với đường Nguyễn Văn Cừ với quy mô 4 làn. Tuyến đường di chuyển của xe tải từ đường nội bộ của cảng → cầu Liên Chiểu → đường Nguyễn Văn Cừ → Tạ Quang Bửu → đi ra QL.1 mới (đường Nam hầm Hải Vân).

➢ Giai đoạn 2 (2026-2030) : Đề xuất nghiên cứu xây dựng mới đường bộ kết nối điểm giao giữa đường nội bộ và đường Nguyễn Văn Cừ cho tới điểm giao với Quốc lộ 1 (đường Nam hầm Hải Vân) với quy mô 4 làn. Tuyến đường này sẽ góp phần để hạn chế các phương tiện hàng hóa chạy qua khu vực đường Nguyễn Văn Cừ vào khu vực nội đô Đà Nẵng.

➢ Giai đoạn sau 2030: xem xét mở rộng quy mô tuyến đường lên 6 làn tùy theo lưu lượng xe tải ra vào cảng Liên Chiểu.

5.4.2.2. Khu bến Tiên Sa

- Chức năng : phục vụ liên vùng và tiếp chuyển hàng cho Cộng hòa Dân chủ Nhân dân Lào, Đông Bắc Vương quốc Thái Lan; có các bến Container, tổng hợp, hàng rời, bến cảng khách quốc tế. Sau năm 2030 sẽ từng bước chuyển đổi công năng thành bến cảng du lịch phù hợp với tiến trình đầu tư khai thác khu bến Liên Chiểu.

- Cỡ tàu: tàu container trọng tải đến 4.000 TEU (50.000 tấn); tàu tổng hợp, hàng rời trọng tải đến 50.000 tấn; tàu khách đến 225.000 GT.

- Quy mô khu bến: 1 bến cảng (gồm 8 cầu cảng) đáp ứng nhu cầu thông qua hàng hóa từ 11,0 triệu tấn đến 11,2 triệu tấn, hành khách từ 532,3 nghìn lượt khách đến 597 nghìn lượt khách. Sau năm 2030 sẽ từng bước chuyển đổi công năng thành bến cảng du lịch phù hợp với tiến trình đầu tư khai thác khu bến Liên Chiểu.

Hình 5-22 Khu bến Tiên Sa

- Lộ trình phát triển: Quá trình chuyển đổi công năng của cảng Tiên Sa cần phải đồng bộ với quá trình phát triển của cảng Liên Chiểu.

▪ Giai đoạn 2021-2025: Cảng Liên Chiểu đang trong quá trình xây dựng giai đoạn 1 theo Quyết định số 435/QĐ-TTg của Thủ tướng Chính phủ ngày 25/3/2021, cho nên vẫn sẽ duy trì hiện trạng hoạt động của cảng Tiên Sa.

▪ Giai đoạn 2025-2030: Sau khi giai đoạn 1 của cảng Liên Chiểu hoàn tất và đi vào hoạt động, đề xuất chuyển đổi một hoặc hai cầu tàu của cảng Tiên Sa thành cầu tàu chuyên dụng để đón tàu biển du lịch quốc tế. Theo Quyết định số 2369/QĐ-BGTVT, dự báo lượng hành khách thông qua cảng Tiên Sa khoảng 300 nghìn đến 370 nghìn lượt khách vào năm 2030. Do đặc tính khách du lịch theo mùa vụ, cho nên giả thuyết cao điểm cảng Tiên Sa có thể đón hai siêu tàu du lịch cập cảng cùng một ngày (mỗi tàu có sức chứa cỡ 4.000 – 5.000 HK).

▪ Giai đoạn sau 2030: Dự kiến cảng Liên Chiểu đạt công suất 15-20 triệu tấn/năm vào năm 2030 và có thể đáp ứng được nhu cầu lượng hàng hóa thông qua tại khu vực cảng Đà Nẵng. Do đó, giai đoạn sau 2030 sẽ dần chuyển đổi các cầu cảng và khu vực kho bãi còn lại của Tiên Sa để phục vụ cho chức năng của một cảng du lịch quốc tế. Quá trình chuyển đổi toàn bộ công năng của cảng Tiên Sa tùy thuộc vào việc tiến độ đầu tư để hoàn thiện và nâng công suất của cảng Liên Chiểu

lên tới 46-50 triệu tấn như quy hoạch. Với tầm nhìn tới năm 2045, dự kiến cảng Tiên Sa có thể đón cùng lúc 4-5 siêu tàu du lịch cập cảng trong cùng một ngày.

- Giao thông kết nối vào cảng:

▪ Kết nối đường bộ: Theo đó, tuyến vận chuyển hàng hóa chính kết nối với Cảng Tiên Sa đang bố trí dọc theo đường AH17 (Yết Kiêu, Ngô Quyền, Ngũ Hành Sơn, Tiên Sơn, Cách Mạng Tháng 8, Trường Sơn, Quốc lộ 14B) và đường Quốc lộ 14G nhằm cung cấp kết nối trực tiếp đến đường Vành đai ngoài, CHKQT Đà Nẵng và đường cao tốc Quốc gia.

▪ Kết nối vận tải công cộng: Định hướng phát triển tuyến vận tải du lịch triển khai dưới hình thức xe buýt du lịch (giai đoạn từ nay đến năm 2030), tàu điện mặt đất hoặc monorail (giai đoạn sau năm 2030) kết nối cảng Tiên Sa với hệ thống VTHKCC khối lượng lớn đến trung tâm hiện tại (bờ Tây sông Hàn) và trung tâm mới của thành phố (tại bờ Đông sông Hàn).

▪ Kết nối vận tải thủy nội địa:

➢ Phát triển tuyến vận tải du lịch thủy nội địa bằng tàu du lịch cỡ nhỏ kết nối cảng Tiên Sa và cảng sông Hàn; các tuyến vận tải du lịch từ cảng Tiên Sa đi vòng quang bán đảo Sơn Trà, tuyến cảng Tiên Sa – khu du lịch làng Vân – hòn Sơn Chà; tuyến cảng Tiên Sa – Cửa Đại - Cù Lao Chàm.

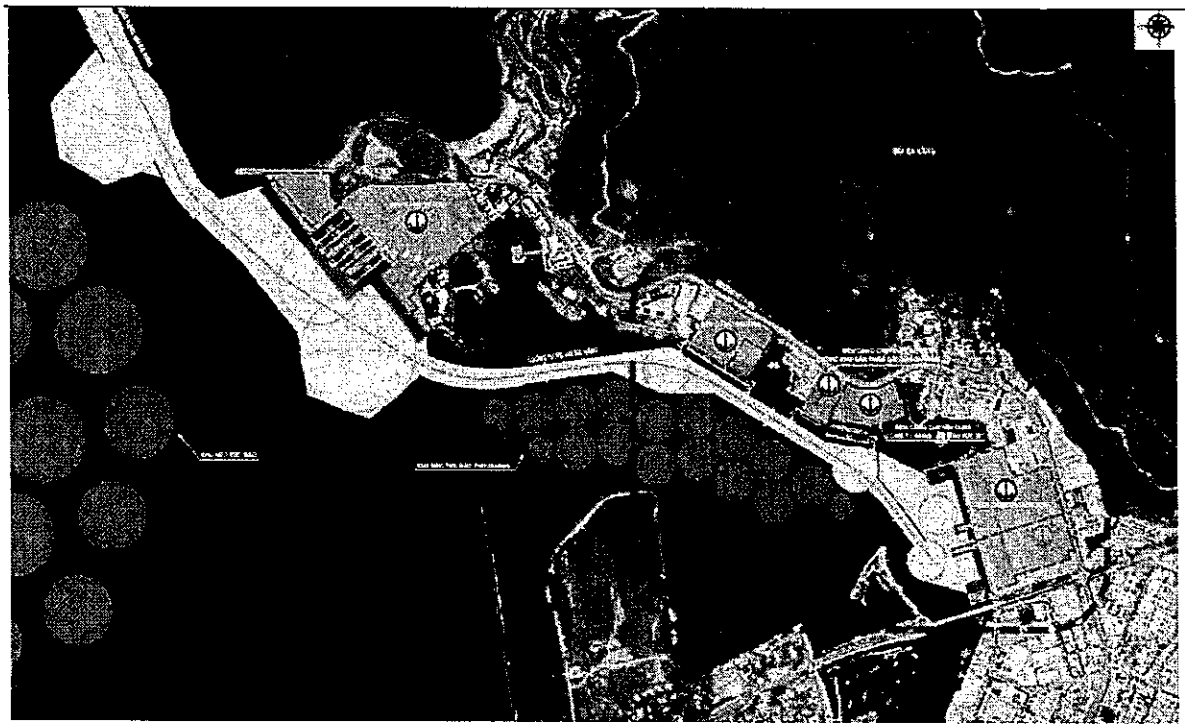
➢ Phát triển các tuyến vận tải hành khách liên tỉnh đường biển phục vụ du lịch như tuyến Hạ Long – Đà Nẵng; Đà Nẵng – TP. Hồ Chí Minh.

5.4.2.3. Khu bến Thọ Quang

- Chức năng: phục vụ phát triển kinh tế - xã hội thành phố Đà Nẵng và vùng phụ cận; có bến tổng hợp, container, hàng lỏng/khí, bến công vụ và các bến phục vụ quốc phòng - an ninh.

- Cỡ tàu: trọng tải đến 20.000 tấn

- Quy mô khu bến: 5 bến cảng (gồm 6 cầu cảng) đáp ứng nhu cầu thông qua hàng hóa từ 2,8 triệu tấn đến 3,5 triệu tấn đến năm 2030.



Hình 5-23 Khu bến Thọ Quang

5.4.2.4. Khu bến Mỹ Khê

- Chức năng: Bến phao hàng lỏng, bến du thuyền.

- Quy mô khu bến: 1 bến cảng (gồm 1 cầu cảng), đáp ứng nhu cầu thông qua hàng hóa từ 0,5 triệu tấn đến 0,6 triệu tấn đến năm 2030.

5.4.2.5. Bến cảng trên huyện đảo Hoàng Sa

Phục vụ phát triển kinh tế - xã hội và quốc phòng – an ninh.

5.4.3. Định hướng phát triển luồng hàng hải

5.4.3.1. Luồng hàng hải và khu neo đậu

a, Luồng hàng hải Liên Chiểu:

- Dự báo đến năm 2030, tổng lượng hàng 11,9 triệu tấn. Tổng lượt tàu 1.500 lượt/năm.

- Khả năng thông qua của luồng là 6.850 lượt/năm

b, Luồng hàng hải Tiên Sa

- Dự báo đến năm 2030, tổng lượng hàng 11,2 triệu tấn và 0,72 triệu hk. Tổng lượt tàu dự tính khoảng 1.500 lượt/năm.

- Khả năng thông qua của luồng là 3.450 lượt/năm

c, Luồng hàng hải Thọ Quang

- Dự báo đến năm 2030, tổng lượng hàng 3,5 triệu tấn. Tổng lượt tàu 580 lượt/năm.

- Khả năng thông qua của luồng là 3.650 lượt/năm.

5.4.3.2. Khu neo đậu, chuyển tải, tránh, trú bão

- Chức năng : khu neo đậu chuyển tải, tránh, trú bão cho tàu thuyền

- Cỡ tàu :

+ Các bến phao, khu neo đậu chuyển tải tại Liên Chiểu cho tàu 3.000 ÷7.000 tấn, được di dời phù hợp với tiến trình đầu tư xây dựng khu bến Liên Chiểu.

+ Khu neo đậu trú bão tại Thọ Quang cho tàu trọng tải đến 3.000 tấn

+ Khu neo đậu tránh bão tại vịnh Đà Nẵng.

+ Khu neo đậu tránh, trú bão khác đủ điều kiện.

5.5. Cảng cạn

5.5.1. Cơ sở định hướng phát triển

Các quy hoạch có ảnh hưởng lớn tới định hướng phát triển cảng cạn trên địa bàn thành phố Đà Nẵng, gồm có:

- Điều chỉnh Quy hoạch tổng thể phát triển hệ thống cảng cạn Việt Nam giai đoạn đến năm 2020, định hướng đến năm 2030 theo Quyết định số 2072/QĐ-TTg ngày 22/12/2017 (gọi tắt là Quy hoạch tổng thể hệ thống cảng cạn 2072);

- Quy hoạch chi tiết phát triển hệ thống cảng cạn Việt Nam giai đoạn đến năm 2020, định hướng đến năm 2030 theo Quyết định số 1201/QĐ-BGTVT ngày 11/6/2018 (sau đây gọi tắt là Quy hoạch chi tiết hệ thống cảng cạn 1201).

- Quy hoạch hệ thống cảng cạn thời kỳ 2021-2030, tầm nhìn đến năm 2050 theo Quyết định số 979/QĐ-TTg ngày 22/8/2023 (sau đây gọi tắt là Quy hoạch hệ thống cảng cạn 979)

Các định hướng liên quan tới phát triển cảng cạn trên địa bàn thành phố Đà Nẵng được tổng hợp trong bảng dưới đây.

Bảng 5-12 Định hướng phát triển cảng cạn trên địa bàn thành phố Đà Nẵng

Nội dung	Quy hoạch tổng thể hệ thống cảng cạn 2072 [(a)]	Quy hoạch chi tiết hệ thống cảng cạn 1201[(b)]	Quy hoạch hệ thống cảng cạn 979[(c)]

Nội dung	Quy hoạch tổng thể hệ thống cảng cạn 2072 [a]	Quy hoạch chi tiết hệ thống cảng cạn 1201[b]	Quy hoạch hệ thống cảng cạn 979[c]
Vai trò, chức năng	Phục vụ trực tiếp cho các khu công nghiệp trên địa bàn thành phố Đà Nẵng, đồng thời hỗ trợ cho tổ chức vận tải sau cảng biển Đà Nẵng	Phục vụ trực tiếp cho các khu công nghiệp trên địa bàn thành phố Đà Nẵng, đồng thời hỗ trợ cho tổ chức vận tải sau cảng biển Đà Nẵng	
Địa điểm	Ưu tiên vị trí trong tương lai có thể tích hợp với quy hoạch trung tâm logistic khu vực Đà Nẵng	Huyện Hòa Vang, Tp Đà Nẵng.	Huyện Hòa Vang, Tp Đà Nẵng.
Năng lực thông qua	2020: 30.000 - 90.000 TEU/năm 2030: 20.000 - 230.000 TEU/năm	2020-2025: 52.500 - 127.500 TEU/năm 2030 và sau 2030: 175.500 - 189.000 TEU/năm	2030: 60.000 - 150.000 TEU/năm
Diện tích	2020: 5 - 10 ha 2030: 15 - 20 ha	2020-2025: 5-15 ha 2030 và sau 2030: 15-20 ha	2030: 6- 15 ha 2050: 25 ha

Nguồn: (a) Quyết định số 2072/QĐ-TTg, (b) Quyết định số 1201/QĐ-BGTVT, (c) Quyết định số 979/QĐ-TTg

Một điểm lưu ý quan trọng từ phân tích cơ sở định hướng phát triển cảng cạn đó là Quy hoạch tổng thể cảng cạn 2072 và Quy hoạch chi tiết hệ thống cảng cạn 1201 đều đặt ra định hướng kết hợp phát triển cảng cạn và trung tâm logistic. Theo các quy định của Bộ Luật Hàng hải số 95/2015/QH13, cảng cạn (ICD) được xem là *đầu mối tổ chức vận tải hàng hóa bằng container* gắn liền với các đầu mối giao thông đối ngoại (cảng biển, cảng hàng không, ga đường sắt, cảng ĐTNĐ và cửa khẩu đường bộ). Theo các quy định của Luật Thương mại số 36/2005/QH11 và Nghị định số 163/2017/NĐ-CP, trung tâm logistics *có thể được xem là đầu mối trung chuyển, lưu trữ, thu gom và phân phối hàng hóa* (*trong đó có vận tải hàng hóa bằng container*). Xét về vai trò và chức năng, cảng cạn và trung tâm logistics có sự đan xen và bổ trợ lẫn nhau trong chuỗi cung ứng và phân phối hàng hóa. Ví dụ

như, trung tâm logistics có thể đóng vai trò thu gom, tập hợp, và đóng hàng hóa vào các container hoặc phân loại và chia hàng hóa ra khỏi các container. Như vậy kết hợp phát triển cảng cạn và trung tâm logistics có thể giúp tối ưu các tác nghiệp liên quan tới chuỗi cung ứng và phân phối hàng hóa.

Bảng 5-13. So sánh vai trò và chức năng giữa cảng cạn và trung tâm logistics

Nội dung	Cảng cạn	Trung tâm logistics
Giải thích thuật ngữ	Theo Khoản 12, Điều 4 của Bộ Luật Hàng hải số 95/2015/QH13: "Cảng cạn là một bộ phận thuộc kết cấu hạ tầng giao thông vận tải, là đầu mối tổ chức vận tải gắn liền với hoạt động của cảng biển, cảng hàng không, cảng đường thủy nội địa, ga đường sắt, cửa khẩu đường bộ, đồng thời có chức năng là cửa khẩu đối với hàng hóa xuất khẩu, nhập khẩu bằng đường biển."	Trung tâm logistics có thể được xem là một hạ tầng phục vụ dịch vụ logistics được quy định điều 233 của Luật Thương mại số 36/2005/QH11, gồm có: "nhận hàng, vận chuyển, lưu kho, lưu bãi, làm thủ tục hải quan, các thủ tục giấy tờ khác, tư vấn khách hàng, đóng gói bao bì, ghi ký mã hiệu, giao hàng hoặc các dịch vụ khác có liên quan đến hàng hoá theo thoả thuận với khách hàng để hưởng thù lao."
Chức năng	Theo Điều 100 của Bộ Luật Hàng hải số 95/2015/QH13, chức năng của cảng cạn bao gồm: 1. Nhận và gửi hàng hóa được vận chuyển bằng *container*. 2. Đóng hàng hóa vào và dỡ hàng hóa ra khỏi *container*. 3. Tập kết *container* để vận chuyển đến cảng biển và ngược lại. 4. Kiểm tra và hoàn tất thủ tục hải quan đối với hàng hóa xuất khẩu, nhập khẩu. 5. Gom và chia hàng hóa lẻ đối	Trung tâm logistics có thể được xem là nơi cung cấp một hoặc nhiều loại dịch vụ logistics được quy định theo Điều 3 của Nghị định số 163/2017/NĐ-CP, gồm có: 1. Dịch vụ xếp dỡ container, trừ dịch vụ cung cấp tại các sân bay. 2. Dịch vụ kho bãi container thuộc dịch vụ hỗ trợ vận tải biển. 3. Dịch vụ kho bãi thuộc dịch vụ hỗ trợ mọi phương thức vận tải. 4. Dịch vụ chuyển phát.

Nội dung	Cảng cạn	Trung tâm logistics
	với hàng hóa có nhiều chủ trong cùng *container*. 6. Tạm chứa hàng hóa xuất khẩu, nhập khẩu và container. 7. Sửa chữa và bảo dưỡng *container*.	5. Dịch vụ đại lý vận tải hàng hóa. 6. Dịch vụ đại lý làm thủ tục hải quan (bao gồm cả dịch vụ thông quan). 7 & 17. Dịch vụ khác 8. Dịch vụ hỗ trợ bán buôn, hỗ trợ bán lẻ bao gồm cả hoạt động quản lý hàng lưu kho, thu gom, tập hợp, phân loại hàng hóa và giao hàng. 9-13. Dịch vụ vận tải hàng hóa thuộc dịch vụ chuyên ngành vận tải biển. ĐTNĐ, sắt, đường bộ và hàng không. 14 & 16. Dịch vụ vận tải đa phương thức và hỗ trợ vận tải khác 15. Dịch vụ phân tích và kiểm định kỹ thuật.

Nguồn: Luật Hàng hải số 95/2015/QH13; Luật Thương mại số 36/2005/QH11

Theo Quy hoạch phát triển GTVT vùng kinh tế trọng điểm miền Trung đến năm 2020 và định hướng đến năm 2030 (Quyết định 2054/2015/QĐ–TTg ngày 23/11/2015):

- Đến năm 2020, khối lượng vận tải hành khách đạt khoảng 185 triệu lượt hành khách/năm, tốc độ tăng trưởng bình quân 7,5% - 8,5%/năm, trong đó khối lượng hành khách qua CHK đạt 20 - 25 triệu hành khách, vận tải hành khách công cộng đảm nhận thị phần từ 15% - 20% tại thành phố Đà Nẵng và 5% - 10% đối với các thành phố khác trong Vùng.

- Khối lượng hàng hóa đạt khoảng 101 triệu tấn/năm, tốc độ tăng trưởng bình quân 8,5% - 9,5%/năm, trong đó khối lượng hàng hóa thông qua cảng biển đạt 40 - 50 triệu tấn/năm. Quy hoạch phát triển 5 hành lang vận tải chính của Vùng gồm:

hành lang ven biển; hành lang Đà Nẵng - QL1 - QL9 - Lao Bảo và hành lang Đà Nẵng - QL14B - 14D - Nam Giang; hành lang Đà Nẵng - Tây Nguyên; hành lang Dung Quất - Tây Nguyên; hành lang Quy Nhơn - Tây Nguyên.

- Phát triển 5 hành lang vận tải chính của vùng: (1). Hành lang ven biển; (2). Đà Nẵng – quốc lộ 1 – (quốc lộ 9 – Lao Bảo) và hành lang Đà Nẵng – quốc lộ 14B – 14D – Nam Giang; (3). Đà Nẵng – Tây Nguyên; (4). Dung Quất – Tây Nguyên; (5). Quy Nhơn – Tây Nguyên. Cụ thể:

+ Hành lang Đà Nẵng - quốc lộ 1 - quốc lộ 9 - Lao Bảo và hành lang Đà Nẵng - quốc lộ 14B - 14D - Nam Giang: Các hành lang này ngoài phục vụ nhu cầu vận tải của Vùng còn phục vụ hàng quá cảnh của Lào và Đông Bắc Thái Lan. Hành lang gồm 2 phương thức vận tải là đường bộ và đường sắt. Thị phần đảm nhận vận tải đến năm 2020: Vận tải hành khách bằng đường bộ 95% - 97%, đường sắt 3% - 5%; vận tải hàng hóa bằng đường bộ 96% - 98%, đường sắt 2% - 4%.

+ Hành lang Đà Nẵng - Tây Nguyên: Là hành lang vận tải kết nối cảng biển Đà Nẵng với khu vực Tây Nguyên, bám theo tuyến chính là quốc lộ 14B và đường Hồ Chí Minh. Hành lang bao gồm 2 phương thức vận tải là đường bộ và hàng không. Thị phần đảm nhận vận tải đến năm 2020: Vận tải hành khách bằng đường bộ 98,5% - 99,5%, hàng không 0,5% - 1,5%.

- Kết nối vận tải:

+ Hình thành và phát triển các đầu mối vận tải lớn tại các khu kinh tế Dung Quất, Nhơn Hội, Chu Lai, Chân Mây - Lăng Cô, các cảng biển Đà Nẵng, Dung Quất, Quy Nhơn, Thừa Thiên Huế, các nhà ga và phát triển hệ thống cảng cạn trên các hành lang vận tải chính trong Vùng.

+ Nghiên cứu xây dựng khu logistics tại khu vực Nam hầm Hải Vân để đảm nhận vai trò trung tâm tiếp nhận phân phối hàng hóa chung cho cảng Đà Nẵng.

5.5.2. Đề xuất, giải pháp phát triển

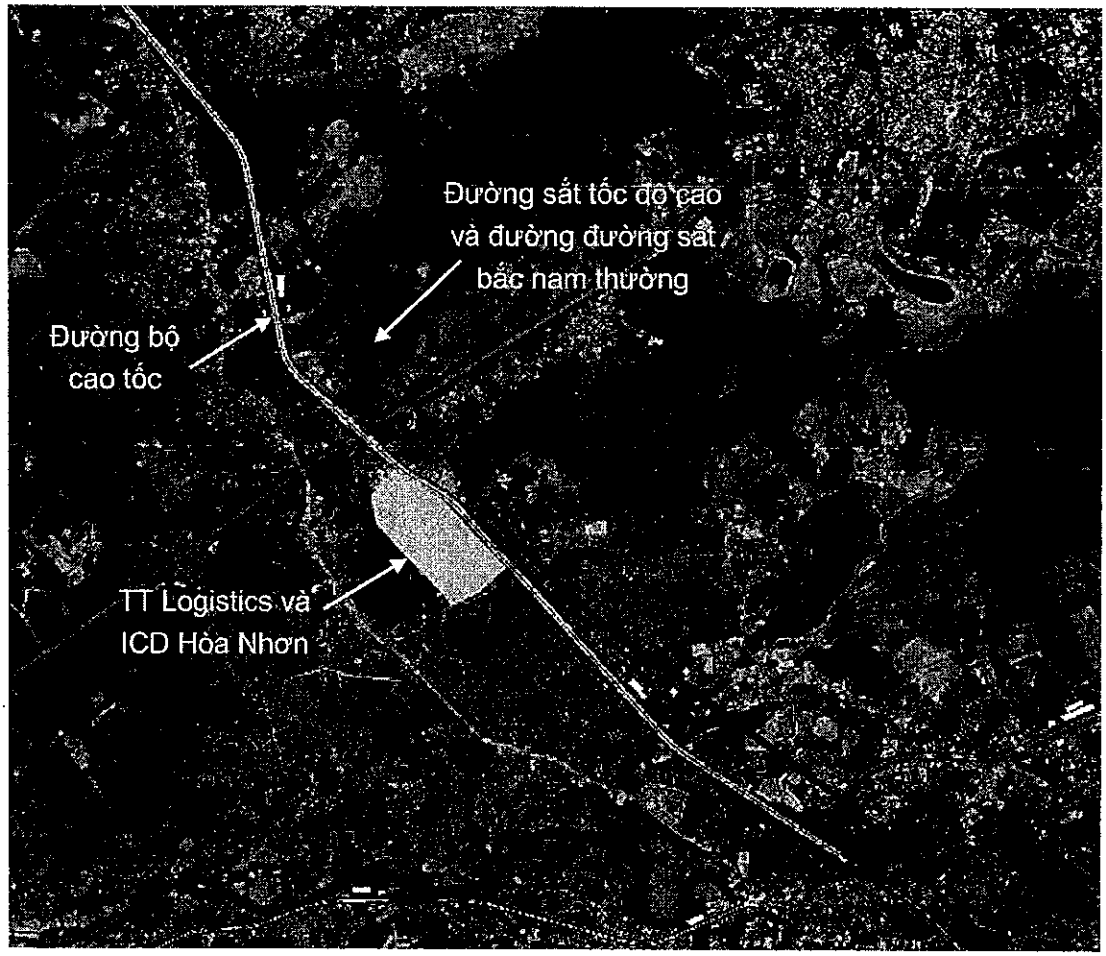
Theo quy hoạch cảng cạn quốc gia (Quy hoạch 979), dự kiến quy hoạch cảng cạn Hòa Nhơn tại huyện Hòa Vang, quy mô năm 2030 tương ứng là 60.000-150.000 TEU và diện tích 6-15 ha, tầm nhìn đến năm 2050 diện tích là 25ha. Tuy nhiên hiện nay trong quy hoạch tổng thể xây dựng Thành phố vẫn chưa bố trí quỹ đất cho cảng cạn này.

Quy hoạch Trung tâm logistic Hòa Nhơn được phê duyệt theo Quyết định số 2311/QĐ-UBND ngày 27/4/2017 về việc phê duyệt điều chỉnh Tổng mặt bằng quy hoạch chi tiết TL1/500 khu Trung tâm Logistics với quy mô khoảng 54ha.

Theo Quy hoạch Thành phố Đà Nẵng thời kỳ 2021-2030 và tầm nhìn đến năm 2050, cảng cạn được tích hợp với Trung tâm logistics thành tổ hợp "Trung tâm logistics và cảng cạn Hòa Nhơn" với quy mô cảng cạn tính riêng đến năm 2030 là 300 nghìn TEU và diện tích là 20-30 ha.

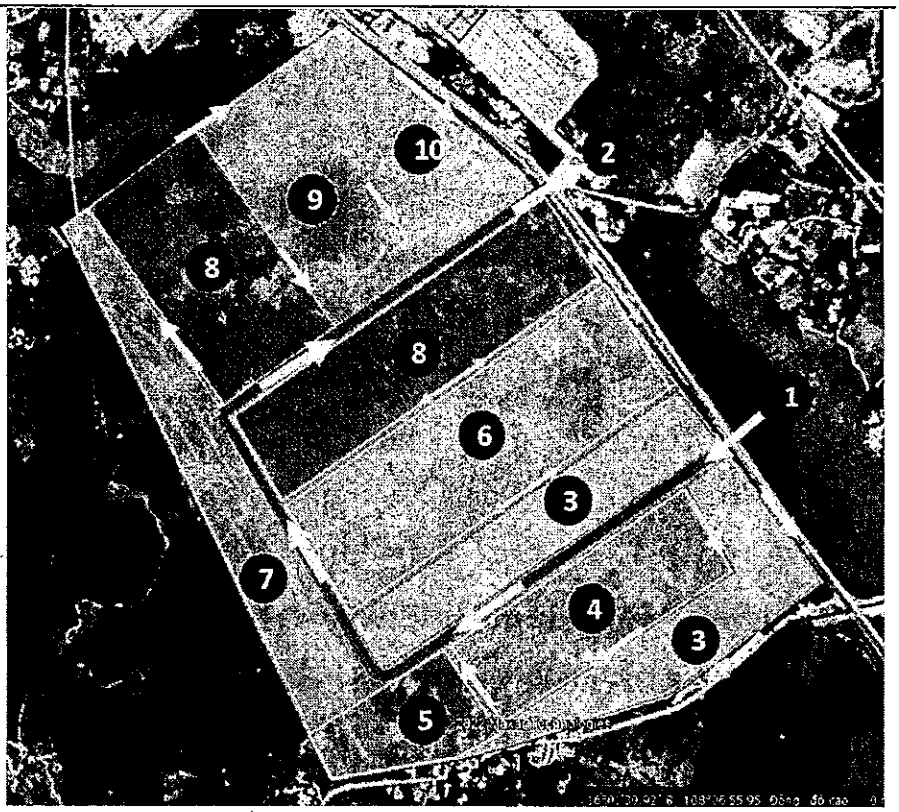
Vị trí: Trung tâm logistics và cảng cạn Hòa Nhơn có vị trí gần giao cắt giữa cao tốc Hòa Liên – Túy Loan với đường Bà Nà Suối Mơ và nằm phía Tây đường bộ cao tốc.

Quy mô: Tổng diện tích Trung tâm logistics và cảng cạn Hòa Nhơn khoảng 54ha, trong đó gồm bốn khu chức năng chính của một cảng cạn (theo Quy chuẩn kỹ thuật quốc gia về cảng cạn QCVN 108:2021/BGTVT được ban thành theo Thông tư số Thông tư số 09/2021/TT-BGTVT) là bãi chứa container (CY) và khu bãi lạnh với diện tích khoảng 6 ha, kho CFS là 1.3 ha và kho ngoại quan khoảng 1ha.



Hình 5-24 Vị trí Trung tâm logistics và cảng cạn Hòa Nhơn

1- Cổng vào
2- Cổng ra
3- Bãi đậu xe
4- Tòa nhà văn phòng, Chi cục hải quan và kho CFS
5- Khu vực sửa chữa vỏ container và thiết bị
6- Tòa nhà kho tổng hợp và dịch vuj giá trị gia tăng logistics
7- Khu làm hàng đường sắt
8-Bãi container có hàng
9-Bãi hàng nguy hiểm
10- Bãi container rỗng



Hình 5-25 Minh họa các khu chức năng của Trung tâm logistics và cảng cạn Hòa Nhơn

5.6. Cảng hàng không

5.6.1. Cơ sở định hướng phát triển

Các quy hoạch có ảnh hưởng lớn tới định hướng phát triển CHKQT Đà Nẵng, gồm có:

- Quy hoạch tổng thể phát triển hệ thống cảng hàng không, sân bay toàn quốc thời kỳ 2021-2030 và tầm nhìn tới năm 2050 được duyệt tại Quyết định số 648/QĐ-TTg của Thủ tướng Chính phủ ngày 7/6/2023 (gọi tắt là Quy hoạch hệ thống cảng hàng không sau 2020);

- Quy hoạch chung thành phố Đà Nẵng đến năm 2030, tầm nhìn đến năm 2045 được phê duyệt theo Quyết định số 359/QĐ-TTg của Thủ tướng Chính phủ ngày 15/3/2021 (gọi tắt là Quy hoạch chung 359);

- Điều chỉnh Quy hoạch phát triển giao thông vận tải hàng không giai đoạn đến năm 2020, định hướng đến năm 2030 theo Quyết định số 236/QĐ-TTg của Thủ tướng Chính phủ ngày 23/02/2018 (gọi tắt là Quy hoạch vận tải hàng không 236).

Các định hướng về quy hoạch cảng hàng không và CHKQT Đà Nẵng trên địa bàn thành phố Đà Nẵng được tổng hợp trong bảng dưới đây:

Bảng 5-14 Định hướng quy hoạch cảng hàng không và CHKQT Đà Nẵng

Tiêu chí	Quy hoạch chung 359 (a)	Quy hoạch hệ thống cảng hàng không sau 2020(b)	Quy hoạch vận tải hàng không 236 (c)
Quy mô, cấp sân bay	Cấp 4E	Cấp 4E	Cấp 4E
Vị trí, vai trò	Cảng hàng không quốc tế (MGW)	MGW; sân bay dùng chung dân sự quân sự (MCA); sân bay quân sự cấp 1 (M1)	MGW; MCA; M1;
Công suất thiết kế hành khách dự kiến	2030: 30 triệu HK/năm	2030: 25 triệu HK/năm 2050: 30 triệu HK/năm	2030: 28 triệu HK/năm
Diện tích đất dự kiến	2030: 856 ha	2030: 855,57 ha 2050: 855,57 ha	2030: 856 ha
Ước tính chi phí đầu tư	Không đề cập	2030: 19.505 tỷ đồng 2050: 14.814 tỷ đồng	2030: 10.500 tỷ đồng
Kết nối với đường quốc gia	QL.1 và QL14B	QL.1 và QL14B	Không đề cập
Kết nối với đường sắt quốc gia	Thông qua đường sắt đô thị	Thông qua đường sắt đô thị	Không đề cập

Nguồn: (a) Quyết định số 359/QĐ-TTg ngày 15/3/2021 và Thuyết minh quy hoạch; (b) Quyết định số 648/QĐ-TTg ngày 7/6/2023 và Thuyết minh quy hoạch.

Theo bảng tổng hợp trên, có thể rút ra một số điểm giống và khác nhau về quy hoạch cảng hàng không và CHKQT Đà Nẵng như sau:

- Về quy mô và cấp sân bay: có sự thống nhất về nội dung giữa Quy hoạch chung 359, Quy hoạch hệ thống sân bay sau 2020 và Quy hoạch vận tải hàng không 236.

- Về vị trí và vai trò: cả ba Quy hoạch đều đưa ra định hướng cảng HK và CHKQT Đà Nẵng là cảng hàng không quốc tế. Tuy nhiên, Quy hoạch hệ thống sân bay sau 2020 và Quy hoạch vận tải hàng không bổ sung thêm định hướng tới 2030 đây vẫn là sân bay dùng chung dân sự và quân sự. Lưu ý, đây là hai quy hoạch chuyên ngành cấp quốc gia, do đó trong phương án phát triển cảng HK và CHKQT Đà Nẵng trong Quy hoạch Đà Nẵng cần phải bổ sung định hướng này;

- Về công suất thiết kế: Quy hoạch chung 359 đưa ra định hướng với 30 triệu HK/năm, trong khi đó Quy hoạch hệ thống sân bay sau 2020 là 25 triệu HK/năm. Do ảnh hưởng của dịch bệnh Covid-19, sản lượng hành khách thông qua tại cảng HK và CHKQT Đà Nẵng sẽ bị ảnh hưởng trong ngắn và trung hạn. Do đó, việc điều chỉnh công suất thiết kế theo Quy hoạch hệ thống sân bay sau 2020 là phù hợp. Thêm vào đó, Quy hoạch hệ thống sân bay sau 2020 là quy hoạch cấp cao hơn nên theo Luật Quy hoạch 2017 cần phải tuân thủ nội dung định hướng này trong Quy hoạch thành phố Đà Nẵng thời kỳ 2021-2030 ;

- Về diện tích quỹ đất: có sự thống nhất về nội dung giữa các Quy hoạch trên.

- Về kết nối sân bay với đường bộ và đường sắt : có sự thống nhất về nội dung giữa Quy hoạch chung 359 và Quy hoạch hệ thống sân bay sau 2020

Bảng 5-15 Dự báo nhu cầu hành khách, hàng hóa thông qua tại Cảng HK Đà Nẵng

Chỉ tiêu dự báo	Đơn vị	2030	2045
Hành khách	Triệu hành khách/năm	21,1	35,8
Hàng hóa	Tấn/năm	103.360	152.822

Nguồn : Thuyết minh quy hoạch hệ thống sân bay sau 2020

5.6.2. Đề xuất giải pháp phát triển cảng hàng không quốc tế Đà Nẵng

Dựa trên các phân tích hiện trạng và cơ sở định hướng quy hoạch sân bay nói trên, phương án đề xuất quy hoạch như sau:

+ Cấp sân bay: 4E (theo mã tiêu chuẩn của Tổ chức Hàng không dân dụng quốc tế (ICAO)) và sân bay quân sự cấp I.

+ Vị trí, vai trò: Cảng hàng không quốc tế Đà Nẵng sẽ đóng vai trò là một trong các hàng không quốc tế của Việt Nam nói chung và của khu vực miền Trung nói riêng.

+ Tính chất sử dụng: Sân bay dùng chung dân dụng và quân sự

+ Quy mô: Trước tác động tiêu cực của dại dịch Covid-19, sản lượng hành khách và hàng hóa thông qua tại cảng hàng không quốc tế Đà Nẵng dự kiến sẽ bị suy giảm trong ngắn và trung hạn, và sẽ phục hồi trong dài hạn. Theo dự báo nhu cầu vận tải của Bộ GTVT đến năm 2030 sản lượng thông qua CHK quốc tế Đà Nẵng là 21,1 triệu; đến năm đến năm 2045 là 35,8 triệu HK/năm. Trong cùng thời kỳ, sản lượng hàng hóa sẽ đạt 100 nghìn tấn vào năm 2030 và tăng lên 150 nghìn tấn vào năm 2045. Để đáp ứng được nhu cầu này thì phương án phát triển cảng hàng không quốc tế Đà Nẵng chia theo hai giai đoạn, trong đó:

* Giai đoạn 2021-2030

- Mở rộng nhà ga hành khách hiện hữu hoặc xây dựng thêm 1 nhà ga để nâng tổng công suất lên 20-25 triệu hành khách/năm;

- Mở rộng nhà ga hàng hóa hiện hữu hoặc xây dựng nhà ga hàng hóa mới để nâng công suất lên 100.000 tấn/năm ;

- Mở rộng sân đỗ đảm bảo nhu cầu khai thác và làm vị trí đỗ tàu bay qua đêm cho các hãng hàng không;

- Xây dựng khu hàng không dân dụng: xây dựng sân đỗ ô tô, các công trình phụ trợ đồng bộ với nhà ga hành khách.

* Giai đoạn 2030-2045

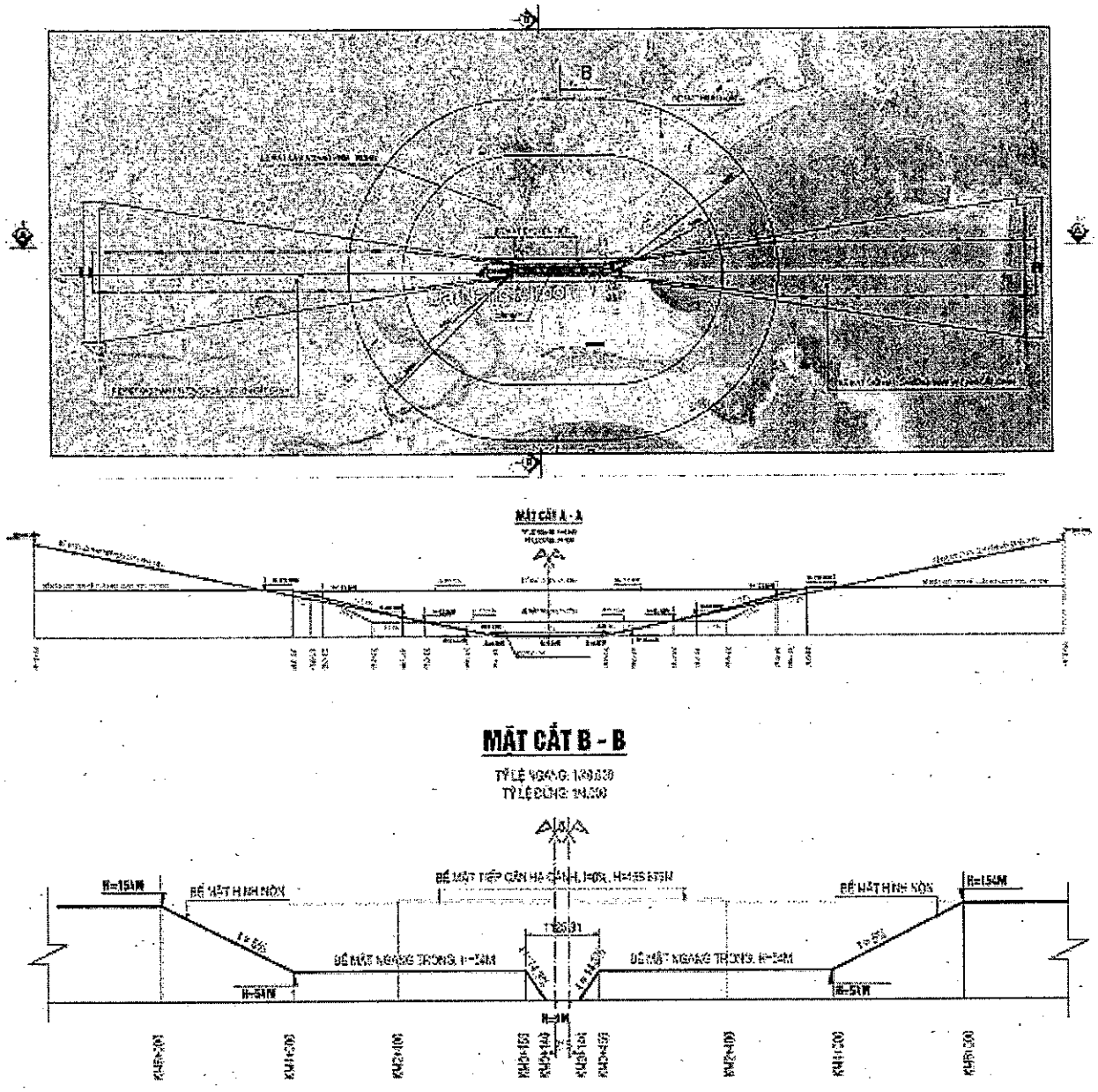
- Mở rộng nhà ga hành khách hiện hữu hoặc xây dựng thêm 1 nhà ga để nâng tổng công suất lên 30 triệu hành khách/năm;

- Mở rộng nhà ga hàng hóa hiện hữu hoặc xây dựng nhà ga hàng hóa mới để nâng công suất lên 200.000-300.000 tấn/năm ;

- Mở rộng sân đỗ đảm bảo nhu cầu khai thác và làm vị trí đỗ tàu bay qua đêm cho các hãng hàng không;

- Xây dựng khu hàng không dân dụng: xây dựng sân đỗ ô tô, các công trình phụ trợ đồng bộ với nhà ga hành khách.

+ Quỹ đất: Quỹ đất dành cho phát triển kết cấu hạ tầng cảng hàng không, CHKQT Đà Nẵng được xác định theo quy hoạch chi tiết theo Quyết định số 3066/QĐ-BGTVT ngày 26/8/2015 và quy định của Luật đất đai do Quốc hội ban hành (Điều 156, Luật số 45/2013/QH13). Tổng diện tích toàn Cảng hàng không: 855,57 ha. Trong đó:



Hình 5-27 Tĩnh không CHKQT Đà Nẵng thời kỳ 2021-2030

Nguồn: Điều chỉnh quy hoạch cảng HKQT Đà Nẵng thời kỳ 2021-2030, tầm nhìn đến 2050

Bảng 5-16 Tổng hợp các nội dung quy hoạch cho cảng HKQT Đà Nẵng

STT	Nội dung	Thời kỳ 2021-2030	Thời kỳ 2030-2045
1	Tên CHK	CHK QT Đà Nẵng	CHK QT Đà Nẵng
2	Cấp sân bay (theo dân dụng)	Cấp 4E	Cấp 4E
	Cấp sân bay (theo quân	Cấp I	Cấp I

STT	Nội dung	Thời kỳ 2021-2030	Thời kỳ 2030-2045
	sự)		
3	Vị trí, chức năng	Cảng hàng không quốc tế	Cảng hàng không quốc tế
4	Tính chất sử dụng	Sân bay dùng chung dân sự và quân sự	Sân bay dùng chung dân sự và quân sự
5	Công suất thiết kế/Năng lực		
	Máy bay khai thác	B747, B777, B787, A321, A350. MB quân sự cấp I	B747, B777, B787, A321, A350. MB quân sự cấp I
	Nhà ga hành khách (triệu HK/năm)	25	30
	Nhà ga hàng hóa (tấn/năm)	100.000	200.000 – 300.000
6	Khu bay		
	Đường CHC	Xây mới 01 đường CHC	Cải tạo và nâng cấp
	Hệ thống đường lăn	Xây mới 01 thêm đường lăn	Cải tạo và nâng cấp
	Sân đỗ tàu bay	+ Phía Đông: 61 vị trí đỗ máy bay. + Phía Tây: 19 vị trí đỗ máy bay và 8 vị trí đỗ máy bay cho hàng không tư nhân	Cải tạo và nâng cấp
7	Khu nhà ga		
	Nhà ga VIP	Mở rộng trên diện tích khu đất 4.200 m2	Giữ nguyên
	Nhà ga hành khách	+ Xây mới nhà ga HK Nội Địa về phía Đông Nam sân bay đảm bảo 15tr hk/năm; + Kết hợp nhà ga HK	Hoàn thiện các công trình chưa thực hiện trước năm 2030 và phát triển theo nhu cầu và định hướng

STT	Nội dung	Thời kỳ 2021-2030	Thời kỳ 2030-2045
		Quốc Tế T2 hiện hữu với nhà ga HK Nội Địa T1 mở rộng (Dự án chuẩn bị được triển khai) thành nhà ga HK Quốc Tế đảm bảo 15tr hk/năm.	chung
	Nhà ga hàng hóa	+ Cải tạo xây mới đạt công suất 100.000 tấn/năm (phía Đông) + Xây dựng nhà ga hàng hóa mới đạt công suất 100.000 tấn/năm kết hợp khu logistics (Phía Tây)	Cải tạo và nâng cấp
8	Giao thông		
	Kết nối (đường bộ)	+ Phía Đông: - Mở thêm 01 tuyến mới từ đường Nguyễn Hữu Thọ vào Cảng HK tại phía Đông (trên cơ sở đường Đặng Thùy Trâm hiện có kết nối với khu nhà ga HK Quốc Tế). - Mở tuyến mới từ Nguyễn Hữu Thọ vào nhà ga HK Nội Địa. - Kết nối giữa nhà ga HK Nội Địa với đường hầm Đông Tây của Thành Phố. + Phía Tây: Mở thêm 01 tuyến mới từ đường Trường Chinh vào khu HKDD.	Cải tạo và nâng cấp

STT	Nội dung	Thời kỳ 2021-2030	Thời kỳ 2030-2045
		Kết nối khu HKDD với đường hầm Đông Tây của Thành Phố.	
	Kết nối (đường sắt đô thị)	Bố trí các ga ngầm MRT và LRT kết nối với các nhà ga nội địa và quốc tế của cảng HK	
	Sân đỗ ô tô	+ Cải tạo, mở rộng và xây dựng mới (có tầng hầm) ở khu HKDD phía Đông.	Phát triển theo nhu cầu và định hướng chung
9	Tổng diện tích khu đất	856	856
10	Nguồn vốn cho nâng cấp năng lực của sân bay (tỷ đồng)	19.505	14.814

Nguồn: Tư vấn lập quy hoạch

5.6.3. Định hướng phát triển sân bay Nước Mặn

Đây là sân bay quân sự, ngoài chức năng phục vụ các mục đích quân sự, trong thời bình kiến nghị Bộ Giao thông vận tải và Bộ Quốc phòng nghiên cứu khả năng chuyển đổi, đầu tư nâng cấp để khai thác lưỡng dụng, phục vụ phát triển kinh tế xã hội và đảm bảo an ninh quốc phòng.

Đến năm 2045, đề xuất phát triển sân bay Nước Mặn trở thành sân bay khai thác lưỡng dụng (phục vụ phát triển kinh tế xã hội và đảm bảo an ninh quốc phòng), phục vụ các loại hình dịch vụ du lịch như ngắm cảnh bằng trực thăng, skydiving…

5.7. Bến xe liên tỉnh

5.7.1. Tổng quan

Theo Quy hoạch 359 và Quy hoạch thành phố Đà Nẵng thời kỳ 2021-2030, tầm nhìn đến năm 2050, ngoài 2 bến xe hiện trạng là Bến xe khách Trung tâm (sẽ di dời ra ngoài sau năm 2030); Bến xe khách phía Nam, dự kiến quy hoạch thêm 02 bến xe khách:

- Bến xe phía Bắc: để thay thế Bến xe Trung tâm (sẽ di dời sau 2030), tại khu vực nút giao Vành đai 2 (Vành đại tây 2) và đường tránh nam hầm Hải Vận.

- Bến xe phía Tây là cửa ngõ lên Tây Nguyên và đi các huyện miền núi phía Tây tỉnh Quảng Ngãi: Bố trí tại khu vực Nhà máy xi măng Hòa Khương.

Ngoài định hướng phát triển đã nêu trong Quy hoạch chung thì cần xem xét thêm Quy hoạch định hướng phát triển mạng lưới tuyến vận tải hành khách cố định liên tỉnh đường bộ theo Quyết định số 4899/QĐ-BGTVT ngày 24/12/2014 của Bộ trưởng Bộ Giao thông vận tải (sau đây gọi tắt là Quy hoạch tuyến VTHK liên tỉnh đường bộ 4899). Theo Quy hoạch này, dự kiến lưu lượng xe khách liên tỉnh ra/vào địa bàn thành phố Đà Nẵng sẽ đạt khoảng 1836 (xe ngày). Trong đó, 59% số lượng xe liên tỉnh là đi tới/đến từ Thừa Thiên Huế, các tỉnh ở khu vực Bắc Trung bộ và khu vực phía Bắc. Trong ngắn hạn, vận tải HK liên tỉnh đường bộ bị ảnh hưởng bởi dịch Covid-19. Tuy nhiên, vận tải HK liên tỉnh đường bộ có khả năng phục hồi trong trung và dại hạn. Đặc biệt khi tuyến đường cao tốc Bắc Nam phía Đông hoàn thiện trong giai đoạn 2021-2025 có thể thúc đẩy sự tăng trưởng của vận tải HK liên tỉnh đường bộ do thời gian đi lại giữa các tỉnh bằng đường bộ được rút ngắn đáng kể.

5.7.2. Quy hoạch bến xe khách

Phương án đề xuất quy hoạch bến xe khách liên tỉnh cơ bản tuân theo QHC 359 đã được duyệt và Quy hoạch thành phố Đà Nẵng thời kỳ 2021-2030, tầm nhìn đến năm 2050 được duyệt. Nội dung phương án đề xuất được tổng hợp trong bảng dưới đây. Diện tích tối thiểu dành cho mỗi bến xe được ước tính dựa theo lưu lượng xe quy hoạch từ Quyết định số 4899/QĐ-BGTVT và các quy định của Quy chuẩn kỹ thuật quốc gia về Bến xe khách Sửa đổi 1:2015 QCVN 45:2012/BGTVT (theo Thông tư 73/2015/TT-BGTVT).

Bảng 5-17 Đề xuất quy hoạch bến xe liên tỉnh

STT	Tên bến xe	Vị trí	Diện tích dự kiến (ha)	Vai trò, chức năng
1	Bến xe phía Bắc	Gần nút giao đường tránh Nam Hải Vân và đường	7,4 (3,1)	▪ Đầu mối kết nối đa phương thức vận tải liên tỉnh và nội tỉnh ▪ Định hướng phục vụ các tuyến vận tải HK cố định liên tỉnh kết nối Đà Nẵng với Thừa Thiên Huế, khu vực

STT	Tên bến xe	Vị trí	Diện tích dự kiến (ha)	Vai trò, chức năng
		Vành đai 2 (Vành đai Tây 2)		Bắc Trung Bộ, và khu vực phía Bắc ▪ Lưu lượng xe ra/vào bến dự kiến đến năm 2030: 1075 xe/ ngày
2	Bến xe phía Tây	Khu vực nhà máy xi măng Hòa Khương, QL14B, huyện Hòa Vang	17,5 (2,4)	▪ Đầu mối kết nối đa phương thức vận tải liên tỉnh và nội tỉnh ▪ Định hướng phục vụ các tuyến vận tải HK cố định liên tỉnh kết nối Đà Nẵng với các tỉnh của khu vực Tây Nguyên ▪ Depot đường sắt đô thị ▪ Lưu lượng xe ra/vào bến dự kiến đến năm 2030: 166 xe/ ngày.
3	Bến xe phía Nam	QL.1, Hoà Phước, Hòa Vang	3,3 (2,7)	▪ Đầu mối kết nối đa phương thức vận tải liên tỉnh và nội tỉnh ▪ Định hướng phục vụ các tuyến vận tải HK cố định liên tỉnh kết nối Đà Nẵng với Quảng Nam, các tỉnh Nam Trung Bộ khác, và khu vực phía Nam. ▪ Lưu lượng xe ra/vào bến dự kiến đến năm 2030: 595 xe/ ngày.
4	Bến xe trung tâm	Tôn Đức Thắng, Hoà Minh, quận Liên Chiểu	6	Định hướng chuyển đổi thành đầu mối giao thông công cộng khi bến xe phía Bắc và phía Tây hình thành.

Giá trị trong ngoặc () là diện tích tối thiểu (diện tích xây dựng các công trình phải có) của bến xe

5.8. Cở sở hạ tầng logistics

5.8.1. Quan điểm, mục tiêu quy hoạch phát triển cơ sở hạ tầng ngành dịch vụ logistics TP. Đà Nẵng

5.8.1.1. Quan điểm phát triển

- Phát huy được các nguồn lực, lợi thế của Thành phố để xây dựng Đà Nẵng thành một trung tâm dịch vụ hậu cần trọng điểm của vùng KTTĐ miền Trung, là đầu mối giao thông quan trọng của cả nước, cửa chính ra biển của hành lang kinh tế Đông - Tây.

- Quy hoạch hệ thống trung tâm logistics phải gắn kết hợp lý với quy hoạch phát triển thương mại, công nghiệp, giao thông đường bộ, đường thủy, đường sắt, đường hàng không, quy hoạch sử dụng đất và các quy hoạch phát triển hệ thống hạ tầng KT–XH khác của Đà Nẵng và khu vực KTTĐ miền trung.

- Quy hoạch phải tính đến khả năng khai thác lâu dài, phải đảm bảo dành quỹ đất đủ để bố trí các phân khu chức năng đáp ứng nhu cầu phát triển của trung tâm.

- Quy hoạch phát triển các trung tâm logistics dựa trên sự huy động các nguồn lực của xã hội, bao gồm cả nguồn lực từ các nhà đầu tư trong và ngoài nước. Bảo đảm huy động và sử dụng có hiệu quả các nguồn lực đầu tư xây dựng và khai thác các trung tâm logistics.

- Quy hoạch phát triển có trọng tâm trên cơ sở xác định quy mô Trung tâm logistics chính; số lượng, vị trí Trung tâm logistics vệ tinh phù hợp với từng thời kỳ. Bên cạnh đó, khuyến khích các trung tâm và khu vực cung ứng dịch vụ logistics truyền thống đang hoạt động hiệu quả tiếp tục phát triển, tăng tính cạnh tranh và sự chuyên nghiệp.

5.8.1.2. Mục tiêu phát triển

➢ ***Mục tiêu tổng thể:***

Nhằm phát triển thành phố Đà Nẵng là trở thành trung tâm Logistics của vùng KTTĐ miền trung, trong đó cảng Liên Chiểu được sử dụng như là Cảng cửa ngõ của chuỗi cung ứng dịch vụ logistics vào các nước ASEAN và châu Á - Thái Bình Dương, mục tiêu tổng thể phát triển CSHT ngành dịch vụ logistics TP. Đà Nẵng là: tận dụng được các ưu thế của địa phương để phát triển được hệ thống cơ sở hạ tầng logistics đồng bộ, liên thông, đủ năng lực đáp ứng nhu cầu dịch chuyển, xử lý dòng hàng hóa phát sinh của Thành phố, của các tỉnh lân cận và một phần luồng hàng hóa trên hành lang kinh tế đông – tây (EWEC).

➢ ***Mục tiêu cụ thể:***

- Phát triển các trung tâm logistics cấp vùng, địa phương và chuyên dụng bảo đảm cung cấp các dịch vụ logistics đáp ứng tốt nhu cầu sản xuất trong nước, xuất nhập khẩu của TP. Đà Nẵng và khu vực miền Trung, Tây Nguyên; có khả năng cung cấp một số dịch vụ logistics cạnh tranh cho luồng hàng hóa quốc tế trung chuyển trên hành lang kinh tế đông – tây ra vào cảng biển Đà Nẵng;

- Dự kiến đến năm 2025, các Trung tâm logistics tại địa bàn Thành phố đáp ứng được khoảng 30% về lượng xử lý logistics cho luồng hàng hóa qua cảng biển, đến năm 2050 là 55%. Đối với luồng hàng hóa qua cảng hàng không tương ứng là 15%, 20% và 40%. Đối với luồng hàng hóa đường sắt: năm 2030 là 20% và 2050 là 40%.

- Phát triển các Trung tâm logistics đô thị đáp ứng nhu cầu thu mua, phân phối bán buôn các loại hàng hóa tiêu dùng phục vụ nhu cầu đời sống hàng ngày của người dân Thành phố và khu vực lân cận;

- Đảm bảo kết nối giao thông đồng bộ giữa cảng biển, cảng hàng không với các đầu mối vận tải hàng hóa, với các trung tâm logistics các loại một cách thông suốt, tạo điều kiện cho luồng hàng hóa trên các tuyến vận tải đa phương thức dịch chuyển được dễ dàng, nhanh chóng với một mức chi phí vận tải và chi phí dịch vụ logistics cạnh tranh trong khu vực và quốc tế;

➢ ***Mục tiêu theo các giai đoạn***

(1) Mục tiêu ngắn hạn – giai đoạn từ nay đến năm 2025: hoàn thành các quy hoạch phát triển ngành dịch vụ logistics và ban hành các chính sách thúc đẩy phát triển ngành logistics, tạo môi trường tốt cho phát triển ngành logistics.

(2) Mục tiêu trung hạn – từ 2025-2030: xóa bỏ các "nút thắt cổ chai" về cơ sở hạ tầng logistics, sơ bộ xây dựng nền tảng phát triển logistics hiện đại, phát triển mạnh mẽ logistics 3PL, phát triển ngành logistics trở thành một trong các ngành có tỷ trọng GDP đáng kể của Thành phố, tăng cường ứng dụng công nghệ thông tin, viễn thông hiện đại và thương mại điểm tử vào cung cấp dịch vụ logistics.

(3) Mục tiêu dài hạn - từ 2031-2050: hoàn thành xây dựng hệ thống logistics hiện đại có cấu trúc rõ ràng, cơ sở hoàn chỉnh và chức năng hoàn thiện, hoàn thành phân phối tài nguyên hợp lý, xây dựng Thành phố Đà Nẵng thành một thành phố có trung tâm logistics cấp I quốc gia và cấp II của vùng.

5.8.2. Định hướng phát triển các trung tâm logistics

5.8.2.1. Căn cứ

Quy hoạch phát triển cơ sở hạ tầng logistics đến năm 2030, tầm nhìn đến năm 2045 được Thủ tướng Chính phủ phê duyệt tại QĐ 359/QQD-TTg với tổng diện tích

khoảng 229 ha, trong đó có 05 Trung tâm logistics chính được bố trí tại các đầu mối giao thông, Khu công nghiệp, cụm công nghiệp

Theo định hướng QHC 359 và QH1287 đề xuất quy hoạch các trung tâm logistics như sau:

1. Trung tâm logistics cảng Liên Chiểu: là trung tâm logistics cảng biển, cung cấp dịch vụ logistics cho hàng hóa thông qua cảng Liên Chiểu, có công năng tích hợp đầy đủ trọn gói các dịch vụ logistics, hoạt động như một cảng, các bãi container, kho ngoại quan, kho CFS …, vị trí nằm trong khu vực cảng Liên Chiểu (giáp ranh giới phía Đông ga Kim Liên) đảm bảo khả năng kết hợp chặt chẽ với hoạt động khai thác cảng Liên Chiểu và kết nối với ga đường sắt. (xây dựng 1 tuyến đường sắt kết nối với ga hàng hóa Kim Liên). Hiện Ban Quản lý các dự án đầu tư cơ sở hạ tầng ưu tiên đang lập Quy hoạch chi tiết mặt bằng khu bến cảng Liên Chiểu.

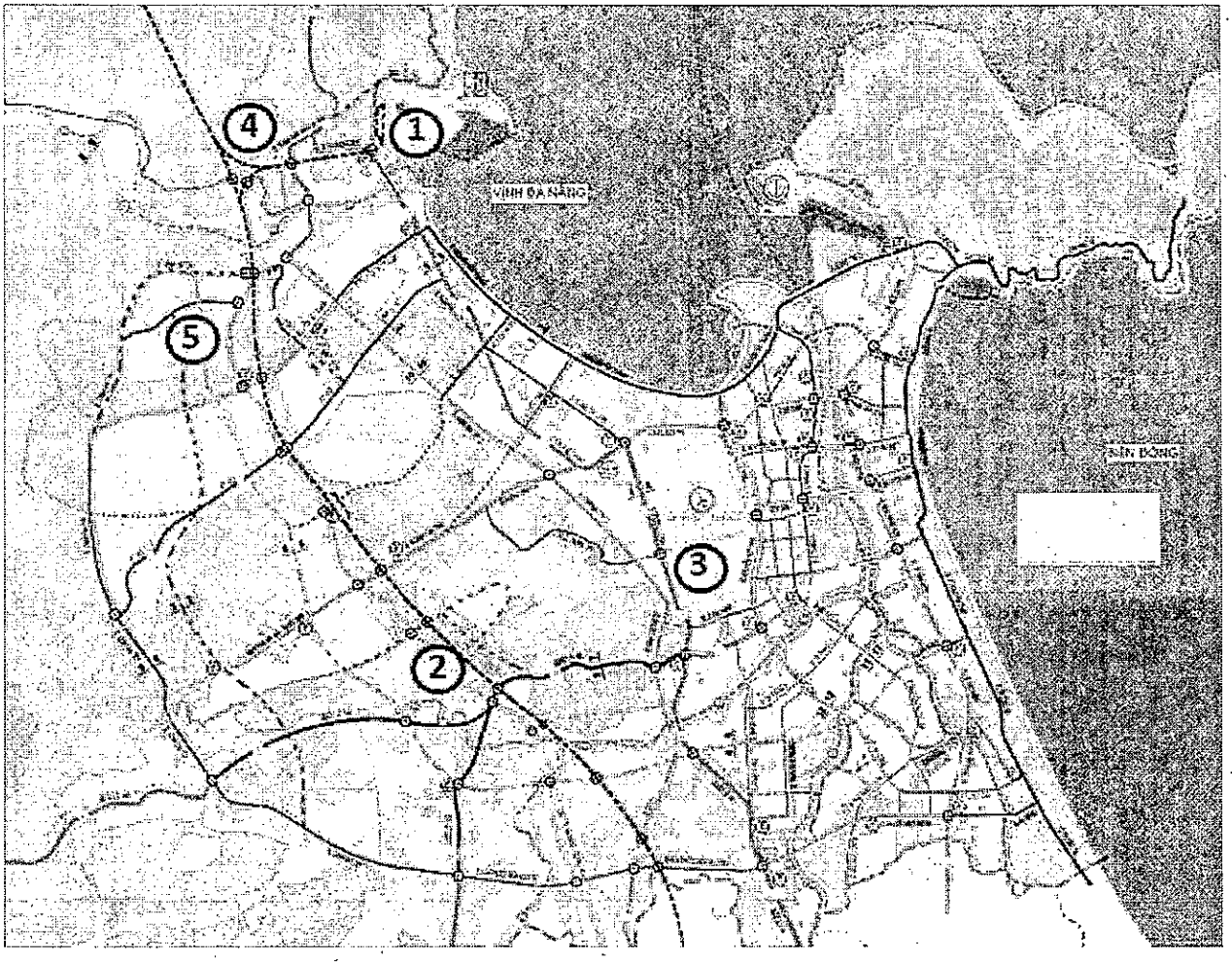
2. Trung tâm logistics và* cảng cạn *Hòa Nhơn: Là Trung tâm logistics đường bộ tích hợp cảng cạn; phân cấp trung tâm logistics hạng 2, kết nối QL14, đón luồng hàng trung chuyển bắc - nam. Quy mô đến năm 2030 là 27 ha, đến năm 2045 đạt 54 ha. Vị trí đặt gần nút giao giữa cao tốc Đà Nẵng – Quảng Ngãi và đường Hoàng Văn Thái (phía Nam). Trung tâm này có vai trò cung cấp các dịch vụ trung chuyển hàng hóa cho luồng hàng hóa Bắc – Nam và các tỉnh lân cận trung chuyển qua thành phố, các dịch vụ kỹ thuật phương tiện vận tải đường bộ (ví dụ đổi đầu kéo cho xe hàng bắc nam) và hỗ trợ cho TT logistics cảng biển, cung cấp các dịch vụ logistics giá trị gia tăng, ngoài ra còn đảm nhiệm chức năng một trung tâm logistics đô thị phân phối hàng hóa cho khu vực thành phố Đà Nẵng. UBND thành phố đã phê duyệt tổng mặt bằng quy hoạch chi tiết tỷ lệ 1/500 Khu Trung tâm logistics Hòa Nhơn tại Quyết định số 3268/QĐ-UBND ngày 20/6/2017 với tổng diện tích 542.951 m2 (hiện trạng là đất trồng keo).

3. Trung tâm logistics CHKQT Đà Nẵng: Là trung tâm logistics chuyên dụng hàng không. Quy mô đến năm 2030 là 04 ha, đến năm 2045 đạt 08 ha. Vị trí đặt gần hoặc bên trong khu vực Cảng hàng không quốc tế Đà Nẵng (dự kiến bố trí cơ sở hạ tầng phụ trợ CHKQT Đà Nẵng được quy hoạch bổ sung mới ở khu vực phía Tây sân bay bao gồm Khu vực kho hàng hóa diện tích 2,25 ha và khu vực kogistics diện tích 5,16 ha).

4. Trung tâm logistics đường sắt: Quy mô đến năm 2030 là 05 ha, đến năm 2045 đạt 10 ha. Vị trí tại khu vực Hòa Liên, gần ga hàng hóa đường sắt mới. Trung tâm logistics đường sắt sẽ đảm nhiệm các dịch vụ logistics đường sắt kết nối đường bộ; và hỗ trợ trung tâm logistics cảng biển.

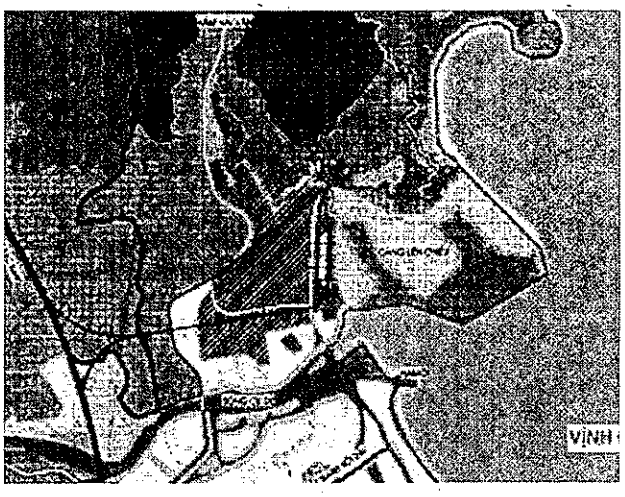
5. Trung tâm logistics Khu công nghệ cao: Là trung tâm logistics, Là trung tâm logistics khu công nghiệp, cấp tỉnh. Quy mô đến năm 2030 là 03 ha, đến năm 2045 dự kiến đạt 20 ha. Vị trí đặt trong khu công nghệ cao thành phố. Có vai trò là trung tâm logistics phụ trợ trung tâm logistics hàng không và đường bộ.

6. Các trung tâm logistics nhỏ lẻ và các kho bãi khác: bao gồm cả các trung tâm quy mô nhỏ lẻ hiện có và đang chuẩn bị xây dựng, và các kho bãi bố trí rải rác trên địa bàn có vai trò hỗ trợ các trung tâm logistics tập trung nói trên đồng thời thu gom phân phối hàng hóa phục vụ thành phố và các tỉnh lân cận. Quy mô đến năm 2030 đạt 26 ha, đến năm 2045 đạt 68 ha. Bố trí theo thực tế nhu cầu và điều kiện quỹ đất của thành phố tại các địa điểm thuận tiện giao thông và gần các đầu mối sản xuất tiêu thụ hàng hóa. Hiện nay tại Đà Nẵng có trung tâm logistics Transimex (1,62 ha) tại KCN Hòa Cầm đang hoạt động, ngoài ra quy hoạch một số Trung tâm nhỏ kẻ khác như: Trung tâm logistics Hòa Phước (cấp tỉnh), Trung tâm logistics Hòa Phú (cấp tỉnh). Các Trung tâm logistics nhỏ lẻ và kho bãi khác sẽ được bố trí rải rác gần các điểm phát sinh cao về nhu cầu logistics như các KCN, đầu mối bán buôn, chủ yếu phục vụ luồng hàng hóa nội bộ.

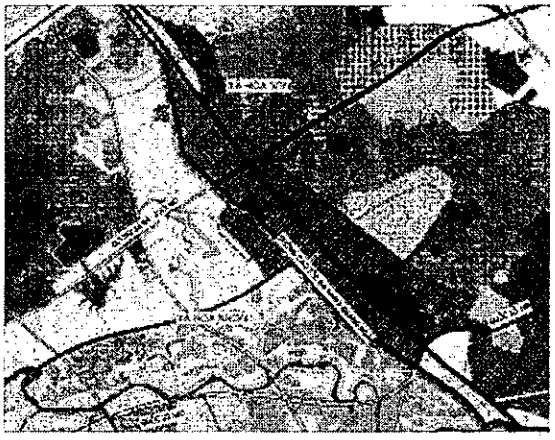


Hình 5-28 Vị trí các Trung tâm logistics

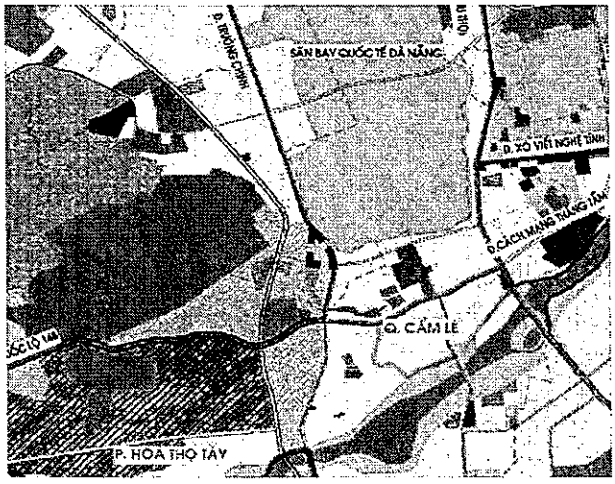
(1)Trung tâm logistics cảng Liên Chiểu



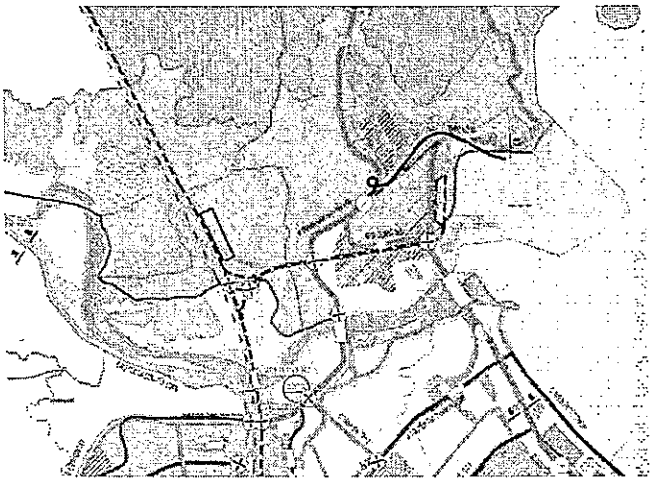
(2)Trung tâm logistics & cảng cạn Hòa Nhơn



(3)Trung tâm logistics cảng hàng không



(4)Trung tâm logistics đường sắt



5.8.3. Quy hoạch kết nối các Trung tâm logistics

Bảng 5-19 Kết nối các Trung tâm logistics

STT	Tên đường	Mặt cắt (m)	Chiều dài (km)	Trọng tải theo tiêu chuẩn Thiết kế	Các giao cắt đường bộ	Đề xuất (Phân kỳ đầu tư)
1	Đường sắt nối cảng Liên Chiểu với ga Kim Liên mới	1 đường sắt đơn khổ lồng (1.000mm và 1.435mm)	0,5	HL93 (theo AASHTO)	Không có	XD mới (2030-2040)
2	Đường bộ từ đường tránh nam hầm Hải Vân vào Trung tâm logistics Liên Chiểu	3,25+11,5+0,5+11,5+3,25=30m	2,6	HL93 (theo AASHTO)	Giao với đường tránh nam hầm Hải Vân: khác mức liên thông. Giao với Nguyễn Văn Cừ: Khác mức trực thông.	Đang đầu tư xây dựng
3	Đường bộ nối tuyến tránh Nam hầm Hải Vân-Túy Loan với TT logistics khu CNC, mở rộng nút giao	7,5+15+6+15+7,5=51m	1,7	HL93 (theo AASHTO)	Giao cùng mức với tuyến tránh Nam Hầm Hải Vân – Túy Loan. Giao khác mức liên thông với cao tốc La Sơn – Túy Loan	Đã xây dựng
4	Đường bộ nối QL.14B với trung tâm logistics Hòa Nhơn	0,75+10,5+5 =16,25m	4,3	HL93 (theo AASHTO)	Giao cùng mức với QL14B	Đang đầu tư xây dựng
5	Đường nối Nguyễn Văn Cừ với trung tâm logistics cảng Liên Chiểu	4+10,75+0,5+10,75+4 =30m	0,6	HL93 (theo AASHTO)	Giao khác mức liên thông với Nguyễn Văn Cừ.	Đề xuất mới (2031-2045)

Nguồn: Tư vấn SUD

CHƯƠNG 6. QUY HOẠCH HỆ THỐNG GIAO THÔNG ĐÔ THỊ

6.1. Giao thông đường bộ

6.1.1. Phân cấp và nguyên tắc kết nối mạng lưới đường đô thị

Phân cấp

Hệ thống phân cấp đường được định hướng quy hoạch tại thành phố Đà Nẵng bao gồm đường cao tốc Quốc gia, Quốc lộ (giao thông đối ngoại, liên vùng), đường vành đai ngoài, đường trục chính đô thị, đường chính đô thị, đường liên khu vực, cấp đường khu vực và cấp đường nội bộ (giao thông đối nội).

- Đường trục chính đô thị: mục tiêu kết nối các đường cao tốc Quốc gia, Quốc lộ và Đường vành đai phía ngoài với các trung tâm và hạ tầng chính trong thành phố, như là cảng biển, sân bay, ga tàu, trung tâm đô thị, các cụm việc làm chính và khu vực du lịch. Hệ thống trục chính đô thị bao gồm các đường chính chạy từ Bắc-Nam và đường chạy từ Đông – Tây dựa vào các tuyến đường chính hiện có. Hệ thống đường trục chính cho phép các phương tiện lưu thông nhanh hơn từ điểm này đến điểm kia của thành phố mà không đi qua các điểm giao cắt với các cấp đường phía dưới. Khoảng cách giữa 2 đường trục chính đô thị là khoảng 2,4-4km, hạn chế và kiểm soát giao cắt với các trục nội thị. Sự nâng cấp và xây dựng các tuyến đường trục chính đô thị sẽ cải thiện sự kết nối giữa các trung tâm việc làm và thương mại, tạo ra một sự phát triển kinh tế sôi động tại Đà Nẵng.

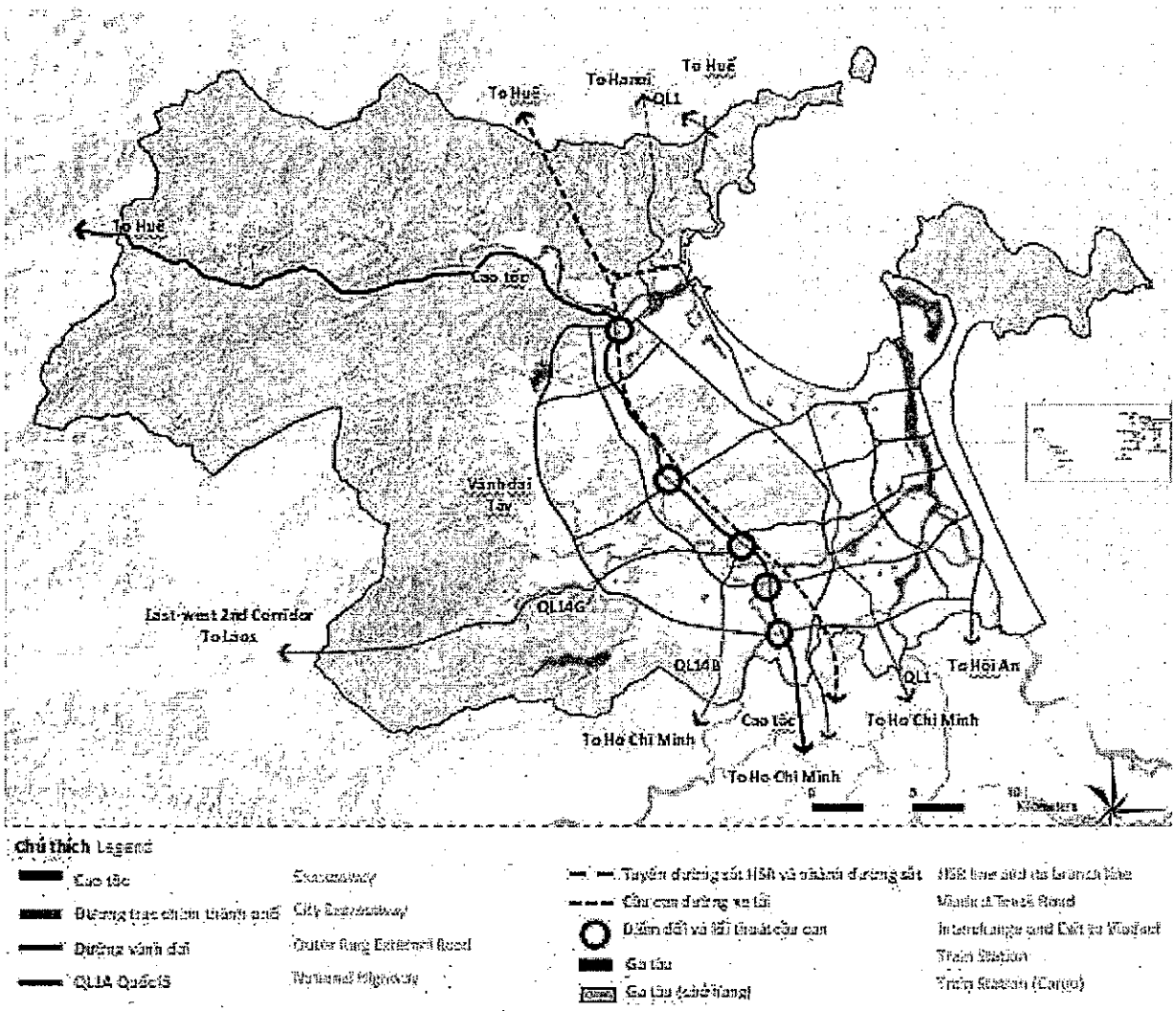
+ Các trục chính kết nối theo hướng Bắc – Nam: Quốc lộ 1 (đoạn từ Tạ Quang Bửu đến Vành đai phía Nam); Yết Kiêu – Ngô Quyền – Ngũ Hành Sơn – Lê Văn Hiến – Trần Đại Nghĩa; Nguyễn Tri Phương - Nguyễn Hữu Thọ – Võ Chí Công – Võ Quí Huân; Vành Đai 2 nối dài đến Hòa Phước Hòa Khương; Vành đai 1 từ khu Công nghệ cao đến Quốc lộ 14B; Vành đai từ cao tốc La Sơn – Túy Loan đến QL 14B.

+ Các trục chính kết nối theo hướng Đông – Tây: Trục 1 Tây Bắc – Hoàng Thị Loan – Điện Biên Phủ – Lê Duẩn – Cầu sông Hàn – Phạm Văn Đồng, hầm sân bay (từ Vành đai Tây 2) – Duy Tân – Trần Thị Lý – Nguyễn Văn Thoại, Trung tâm hành chính Hòa Vang – khu liên hợp TDTT Hòa Xuân – Minh Mạng, Nguyễn Sinh Sắc – Hoàng Văn Thái – Bà Nà Suối Mơ; Vành đai (Hòa Phước – Hòa Khương) – Nam Kỳ Khởi Nghĩa.

Nguyên tắc kết nối mạng lưới đường đô thị

Trong phạm vi nghiên cứu của "Quy hoạch chuyên ngành giao thông đô thị Thành phố Đà Nẵng đến năm 2030 tầm nhìn đến năm 2045" chỉ thực hiện nghiên cứu quy hoạch các tuyến đường trục chính đô thị, đường chính đô thị, đường liên khu vực, đường chính khu vực.

Hệ thống đường đô thị nhằm giải quyết giao thông trong nội bộ đô thị đồng thời kết nối với mạng đường đối ngoại để tạo sự liên kết vùng đô thị. Việc kết nối mạng đường đô thị theo nguyên tắc: Đường trục chính đô thị kết nối với mạng đường đối ngoại; đường liên khu vực, đường gom được nối với đường trục chính đô thị,…



Hình 6-1 Cấu trúc đường giao thông kết nối của thành phố Đà Nẵng

Đối với khu vực đô thị hiện trạng

Mạng lưới đường bộ trong khu vực đô thị hiện tại tập trung vào việc duy tu và bảo dưỡng; tối ưu hóa và cải thiện khả năng vận chuyển; đồng thời khuyến khích

phân bổ lưu lượng và mật độ hóa của các khu vực đô thị. Để đạt được điều này, các chiến lược sau đã được xây dựng:

- Xác định một số tuyến đường chính hiện tại để nâng cấp lên đường trục chính đô thị, cho phép kiểm soát lưu lượng giao thông tốt hơn vào các tuyến đường có lưu lượng cao từ khu vực đô thị hiện tại.

- Các tuyến đường chính còn lại trong khu vực đô thị hiện tại vẫn duy trì là các tuyến đường chính đô thị.

- Các tuyến đường nhỏ, đường khu vực, đường gom và đường nội bộ được duy trì. Các con đường này giao cắt với đường trục chính với các tuyến đường có cấp hạng đường cao hơn sẽ được định hướng cắt giảm giao cắt bằng nút giao khác mức, lắp đặt hệ thống tín hiệu hoặc chuyển đổi các hình thức đấu nối (đóng dải phân cách tại các nút giao,...) và tổ chức giao thông một chiều các tuyến đường để cho phép lưu lượng giao thông thông suốt hơn và hiệu quả hơn.

- Các tuyến phố đi bộ:

+ Các tuyến phố thương mại lớn và lối đi dạo cần được quan tâm nhằm cải thiện lối đi cho người đi bộ. Quy hoạch chung định hướng cân nhắc việc tổ chức phố đi bộ ở các khu mua sắm, nhất là ở khu vực trung tâm thành phố, các con đường ven sông Hàn như Bạch Đằng và Trần Hưng Đạo, dọc theo Bờ Đông như đường Võ Nguyên Giáp và Nguyễn Tất Thành dọc theo Vịnh Đà Nẵng.

- Quy hoạch cũng định hướng xây dựng các tuyến đường ngầm xuyên qua những dự án phát triển lớn: đường hầm qua sân bay và các dự án phát triển với những khu đất lớn, như đất quân sự hạn chế khả năng tiếp cận kết nối của các con đường.

6.1.2. Định hướng, giải pháp phát triển đường trục chính đô thị

Đường trục chính đô thị được quy hoạch trên địa bàn như sau:

(1) Đường Vành đai

Đường Vành đai bao gồm đường Vành đai phía Nam, đường Vành đai Tây và đường kết nối Vành đai Tây đến cao tốc La Sơn – Hòa Liên.

- Đường Vành đai phía Nam (Hòa Phước – Hòa Khương): có tổng chiều dài 7,76km, từ QL.1 đến QL14B. Tuyến đường đang khai thác với quy mô 4 làn xe. Tuyến được quy hoạch mở rộng lên 6 làn xe giai đoạn trước năm 2030.

- Đường Vành đai Tây:

+ Tuyến Vành đai Tây dài 17,89 km từ QL.14B đến đến Nguyễn Tất Thành nối dài. Tuyến đã được xây dựng xong với Bn=41m, 4 làn xe. Tuyến được quy hoạch mở rộng lên 6 làn xe giai đoạn trước năm 2030.

+ Quy hoạch mới tuyến kết nối Vành đai tây đến cao tốc La Sơn – Hòa Liên. Chiều dài khoảng 6,04km. Quy mô 6 làn xe, bề rộng nền đường dự kiến Bn=41m (Bề rộng vỉa hè và dải phân cách có thể thay đổi tùy thuộc vào điều kiện địa hình thực tế).

(2) Đường Vành đai 2 (Vành đai Tây 2)

Tuyến đường được đầu tư xây dựng mới có lộ trình từ nút giao giữa đường 601 với đường Nam Hầm Hải Vân, chạy xuống phía Nam giao với QL14B, đường Vành đai (Hòa Phước – Hòa Khương), ĐT.605 và đi trùng với ĐT 605 đến giáp Quảng Nam. Tuyến được quy hoạch với quy mô 6 làn xe, nền đường rộng (35-48)m.

Tuyến Vành đai 2 có thể kết nối với QL1 thông qua các tuyến Hoàng Văn Thái, QL14B, đường Lê Trọng Tấn, ĐT605 nhằm tăng cường kết nối giao thông giữa trung tâm với phía Tây thành phố, giảm tải cho QL.1. Việc kết nối ĐT605 với Vành đai 2 cũng nhằm tăng cường kết nối giao thông giữa thành phố Đà Nẵng với vùng nông thôn xã Điện Tiến, Điện Bàn, tỉnh Quảng Nam.

- Đoạn từ đường tránh hầm Hải Vân đến đường số 8 KCN Hòa Khánh, tuyến đã được xây dựng với quy mô Bn=48m.

- Đoạn từ đường số 8 KCN Hòa Khánh đến QL14B: tuyến QH mới, hướng tuyến cơ bản bám theo QH 1287, Bn=48m.

- Đoạn từ QL14B đến đường Thăng Long: tuyến QH mới, hướng tuyến cơ bản bám theo QH 1287, Bn=35m.

- Đoạn từ sông Cẩm Lệ đến Quảng Nam: tuyến QH mới, hướng tuyến cơ bản bám theo QH 1287, Bn=40m.

(3) Đường Vành đai 1 (đường Vành đai Tây 1)

Theo QHC 359 tuyến nằm giữa Vành đai 2 và Vành đai, bắt đầu từ nút giao với đường Vành đai đi qua Khu công nghệ cao xuống phía Nam, giao cắt với các đường Nguyễn Tất Thành nối dài, Bà Nà-Suối Mơ, QL.14G, QL.14B, Cao tốc La Sơn – Túy Loan, hành lang đường sắt quốc gia và ĐSTĐC, ĐT.605, QL1, Võ Chí Công, Nguyễn Phước Lan, Lê Văn Hiến. Tuyến có quy mô 6 làn xe, nền đường rộng (22,5-43)m. Tuyến có chiều dài 25,4 km.

Các nút giao khác mức trên tuyến gồm: giao với QL14G, QL14B, Cao tốc La Sơn Túy Loan, Hành lang ĐSQG và ĐSTĐC, Vành đai 2, QL.1, nút giao với đường Võ Chí Công và với đường Lê Văn Hiến.

- Đoạn qua khu công nghệ thông tin (từ đường Vành đai đến Nguyễn Tất Thành nối dài) hướng tuyến và quy mô theo đường hiện trạng (2 làn xe), định hướng mở rộng mặt đường lên 4 làn xe trong tương lai khi điều kiện cho phép.

- Đoạn qua khu công nghệ cao (từ Nguyễn Tất Thành nối dài đến ĐT 602): hướng tuyến và quy mô mặt cắt ngang theo đường hiện trạng (6 làn xe).

- Đoạn từ ĐT 602 đến quốc lộ 1: tuyến quy hoạch mới, hướng tuyến cơ bản bám theo QHC 359, quy mô 6 làn xe theo QHC 359.

- Đoạn từ quốc lộ 1 đến Phạm Hùng: hướng tuyến bám theo hiện trạng đường Võ Thành Vỹ, mở rộng nền đường hiện trạng về phía bắc đảm bảo quy mô 6 làn xe theo QHC 359.

- Đoạn từ Phạm Hùng đến Lê Văn Hiến, tuyến hiện trạng có quy mô 2-4 làn xe. Khi mở rộng lên 6 làn xe theo QHC 359 sẽ ảnh hưởng lớn đến dân sinh dọc tuyến, chi phí đền bù lớn. Để hạn chế ảnh hưởng dân sinh, giảm chi phí đền bù, điều chỉnh hướng tuyến đường 29 Tháng 3 nối dài để điều tiết bớt lưu lượng giao thông cho đường vành đai 1 *(Phần điều chỉnh đường 29 Tháng 3 nối dài xem mục 6.1.4)*. Khi đó, đường Vành đai 1 sẽ giảm quy mô còn 4 làn xe (phù hợp QH1287). Đường vành đai 1 sau nút giao với đường 29 Tháng 3 nối dài có quy mô như sau:

+ Đoạn từ Phạm Hùng đến Trần Nam Trung: hướng tuyến bám theo hiện trạng đường Nguyễn Xuân Lâm, giữ nguyên nền mặt đường hiện trạng (4 làn xe).

+ Đoạn từ Trần Nam Trung đến Võ Chí Công: tuyến quy hoạch mới, hướng tuyến bám theo quy hoạch Khu liên hợp thể dục thể thao Hòa Xuân (QH TL1/2000). Giữ nguyên nền mặt đường theo quy hoạch khu TDTT Hòa Xuân (4 làn xe).

+ Đoạn từ Võ Chí Công đến Bình Kỳ (hiện trạng 2 làn xe): hướng tuyến bám theo hiện trạng đường Minh Mạng, mở rộng nền mặt đường đồng bộ với đoạn từ Bình Kỳ đến Nguyễn Phước Lan (4 làn xe, nền đường 25m).

+ Đoạn từ Bình Kỳ đến Nguyễn Phước Lan: hướng tuyến bám theo hiện trạng đường Minh Mạng, giữ nguyên nền mặt đường hiện trạng (4 làn xe).

+ Đoạn từ Nguyễn Phước Lan đến Lê Văn Hiến: hướng tuyến bám theo hiện trạng đường Minh Mạng, giữ nguyên nền mặt đường hiện trạng (4 làn xe).

Tuyến Vành đai 1 này đi qua các Phân khu CNC, phân khu Sườn đồi, Phân khu Huyện lỵ Hoà Vang, Phân khu Đổi mới sáng tạo và Phân khu Ven sông. Các phân khu có điều chỉnh cục bộ đoạn tuyến nhưng phải đảm bảo các yếu tố hình học ứng với vận tốc khai thác của tuyến đường trục chính đô thị có xét đến hoạt động vận tải hàng hoá.

(4) Tuyến kết nối phía đông và phía tây sân bay

Đầu tư tuyến kết nối sân bay về phía Tây và nâng cấp cơ sở hạ tầng để nâng cao khả năng khai thác của cảng Hàng không quốc tế Đà Nẵng.

Tuyến bắt đầu từ đường Vành đai 2, đi đoạn nổi đến mặt sau sân bay, đi ngầm qua khu vực sân bay và kết thúc tại đường Duy Tân. Tuyến đường được thiết kế với quy mô 6 làn xe. Tuyến này đóng vai trò kết nối rất tốt giữa khu vực phía Đông và phía Tây thành phố, giúp cho các phương tiện từ Đông sang Tây có thể kết nối trực tiếp mà không cần phải đi lên Điện Biên Phủ hay đi xuống CMT8 (hiện là trục giao thông đang có lưu lượng giao thông rất cao). Ngoài ra, nó còn góp phần giảm tải cho đường Điện Biên Phủ hiện nay gần như đã quá tải.

- Theo QHC 359, tuyến có lộ trình từ nút giao Vành đai tây 2 – Lê Trọng Tấn, bám theo đường Lê Trọng Tấn, đi ngầm qua sân bay, kết nối vào đường Trưng Nữ Vương sau đó đi đường Duy Tân.

- Theo QH 1287, tuyến có lộ trình từ nút giao Vành đai tây 2 – Đinh Liệt, bám theo đường Đinh Liệt – Đinh Thị Vân, đi ngầm qua sân bay, kết nối vào đường Duy Tân.

- Tuyến kết nối phía đông và phía tây sân bay có sự khác nhau giữa QHC 359 và QH 1287. Quy hoạch chuyên ngành giao thông đô thị cập nhật hướng tuyến theo QH 1287. Hướng tuyến này có ưu điểm so với QHC 359 như: giảm chiều dài tuyến MRT1 (do tuyến MRT 1 bám theo hướng đường bộ qua sân bay), tiết kiệm kinh phí đầu tư và thời gian đi lại khi vận hành; Ít ảnh hưởng dân sinh, giảm chi phí đền bù giải tỏa (do đường Trưng Nữ Vương có dân cư đông đúc dọc tuyến); Giảm số lượng nút giao khác mức khu vực phía đông sân bay, giảm chi phí xây dựng; Kết nối hệ thống GTCC tốt hơn.

(5) Trục đường Hoàng Văn Thái – Bà Nà Suối Mơ

Theo QHC 359, tuyến có lộ trình từ quốc lộ 1 đến đường vành đai, tổng chiều dài khoảng 12km.

- Đoạn từ quốc lộ 1 đến Nguyễn Sinh Sắc nối dài: hướng tuyến và mặt cắt ngang giữ nguyên theo đường Hoàng Văn Thái hiện trạng (4 làn xe).

- Đoạn từ Nguyễn Sinh Sắc nối dài đến cao tốc Hòa Liên – Túy Loan: hướng tuyến bám theo hiện trạng đường Hoàng Văn Thái, quy mô theo hiện trạng 6 làn xe.

- Đoạn từ cao tốc Hòa Liên – Túy Loan đến trước nút giao với đường Sườn Đồi 27 (đường giữa Vành đai và Vành đai 1): hướng tuyến bám theo hiện trạng đường Bà Nà Suối Mơ, quy mô theo hiện trạng 6 làn xe.

- Đoạn từ đường Sườn Đồi 27 đến Vành đai (Vành đai Tây): tuyến quy hoạch mới, hướng tuyến cơ bản bám theo QHC 359, quy mô mặt cắt ngang 6 làn xe, đồng bộ trên toàn tuyến.

(6) Đường Nguyễn Tất Thành nối dài

Theo QHC 359, tuyến trục chính đô thị có lộ trình từ đường Vành đai 2 (Vành đai Tây 2) đến đường Vành đai (Vành đai Tây), chiều dài khoảng 5,7km. Hướng tuyến và nền đường giữ nguyên hiện trạng, mở rộng mặt đường đảm bảo 6 làn xe.

(7) Trục đường Nguyễn Tri Phương – Nguyễn Hữu Thọ - Võ Chí Công

Tuyến có lộ trình từ Điện Biên Phủ đến Nam Kỳ Khởi Nghĩa, tổng chiều dài khoảng 11,42km.

- Đoạn từ Điện Biên Phủ đến Võ Chí Công (qua nút giao với đường Mai Đăng Chơn khoảng 400m): Hướng tuyến và quy mô mặt cắt ngang theo đường hiện trạng (6 làn xe).

- Đoạn nối từ Võ Chí Công đến Nam Kỳ khởi Nghĩa: tuyến quy hoạch mới, hướng tuyến theo QHC 359, quy mô 6 làn xe đồng bộ với đoạn tuyến hiện trạng.

(8) Đường Nam Kỳ Khởi Nghĩa

Tuyến có lộ trình từ nút giao quốc lộ và vành đai đến Trần Đại Nghĩa, chiều dài khoảng 5km. Hướng tuyến và bề rộng nền đường theo hiện trạng, mở rộng mặt đường 6 làn xe.

(9) Trục đường Điện Biên Phủ - Lê Duẩn – cầu sông Hàn

Tuyến có lộ trình từ Trường Chinh (nút giao ngã ba Huế) đến đường Ngô Quyền, tổng chiều dài khoảng 5,87km. Hướng tuyến và quy mô mặt cắt ngang theo hiện trạng (Điện Biên Phủ 8 làn xe, Lê Duẩn 4 làn xe).

(10) Trục đường Yết Kiêu – Ngô Quyền – Ngũ Hành Sơn – Lê Văn Hiến – Trần Đại Nghĩa

Tuyến có lộ trình từ cảng Tiên Sa đến Quảng Nam, tổng chiều dài khoảng 20,1km. Hướng tuyến và quy mô mặt cắt ngang theo hiện trạng (6-10 làn xe).

(11) Trục đường Duy Tân – cầu Trần Thị Lý

Tuyến có lộ trình từ Nguyễn Hữu Thọ đến Ngũ Hành Sơn, tổng chiều dài khoảng 3,1km. Hướng tuyến và quy mô mặt cắt ngang theo hiện trạng (6 làn xe).

(12) Đường Cách Mạng Tháng 8

Tuyến có lộ trình từ nút giao Hòa Cầm đến đường dẫn đầu cầu Tuyên Sơn, chiều dài khoảng 6,34km. Hướng tuyến và quy mô mặt cắt ngang theo hiện trạng (6 làn xe)

(13) Tuyến nối vành đai 2 (Vành đai Tây 2) – cao tốc

Tuyến quy hoạch mới có lộ trình từ cao tốc đến Vành đai 2, chiều dài khoảng 3,4km. Hướng tuyến cơ bản bám theo QHC 359, quy mô 4 làn xe.

6.1.3. Định hướng, giải pháp phát triển đường chính đô thị

(1) Trục đường Hoàng Sa – Võ Nguyên Giáp – Trường Sa

Tuyến có lộ trình từ bán đảo Sơn Trà đến Quảng Nam, tổng chiều dài khoảng 26,1km. Hướng tuyến theo hiện trạng, mặt cắt ngang (3-4 làn). Đối với đường Hoàng Sa đoạn lên núi Sơn Trà bề rộng lòng đường Bm>=03 làn (Bm = 11,0m); trong quá trình tổ chức lập quy hoạch Phân khu sinh thái phía Đông, trên cơ sở quy mô của các khu chức năng, dân số và các yếu tố liên quan để xác định cụ thể nhu cầu hạ tầng kỹ thuật, giao thông để xác định số làn xe, bề rộng mặt đường cho phù hợp với quy định, an toàn giao thông tại khu vực.

(2) Trục đường Nguyễn Tất Thành nối dài – Nguyễn Tất Thành – Lê Đức Thọ

Tuyến có lộ trình từ đường Vành đai 2 (Vành đai Tây 2, gần bến xe phía bắc) đến đường Hoàng Sa, tổng chiều dài khoảng 19,8km. Hướng tuyến và quy mô mặt cắt ngang theo hiện trạng (4-6 làn xe). Riêng đường Nguyễn Tất Thành, giữ nguyên nền hiện trạng, mở rộng mặt đường lên 8 làn xe.

(3) Trục đường Nguyễn An Ninh – Đường số 2 KCN Hòa Khánh – đường nối đường số 2 và ga đường sắt mới.

Tuyến có lộ trình từ Vành đai 1 (Vành đai Tây 1) đến Nguyễn Tất Thành, tổng chiều dài khoảng 8km.

- Đoạn Nguyễn An Ninh – đường số 2: hướng tuyến và quy mô mặt cắt ngang theo giữ nguyên hiện trạng (6 làn xe).

- Đoạn nối đường số 2 và ga đường sắt mới: đây là tuyến quy hoạch mới, hướng tuyến cơ bản bám theo QHC359. Tuyến có vai trò quan trọng trong việc kết nối ga đường sắt với khu CN Hòa Khánh và nhu cầu đi lại theo hướng Đông – Tây. Quy mô 6 làn xe, nền đường 39m đồng bộ với đường Nguyễn An Ninh.

(4) Trục đường Nam Kỳ Khởi Nghĩa – An Nông

Tuyến có lộ trình từ Trần Đại Nghĩa đến đường Trường Sa, tổng chiều dài khoảng 2,3km. Hướng tuyến và quy mô mặt cắt ngang giữ nguyên theo hiện trạng (4-6 làn xe).

(5) Đường Trung tâm khu công nghệ cao

Tuyến có lộ trình từ Vành đai (Vành đai Tây) đến cao tốc, tổng chiều dài khoảng 2,8km. Hướng tuyến và quy mô mặt cắt ngang theo giữ nguyên hiện trạng (8 làn xe).

(6) Trục đường Lê Đại Hành – Trịnh Đình Thảo

Tuyến có lộ trình từ Xuân Thủy đến Vành đai 2 (Vành đai tây 2), tổng chiều

dài khoảng 3,0km.

- Đoạn từ Xuân Thủy đến Trường Chinh: Tuyến giữ nguyên theo hiện trạng (4-6 làn xe)

- Đoạn từ Trường Chinh đến Vành đai 2 (Vành đai tây 2): tuyến quy hoạch mới, hướng tuyến theo QHC 359, quy mô 6 làn xe đồng bộ với đường Lê Đại Hành.

(7) Đường Xuân Thủy, 30 Tháng 4

- Đường Xuân Thủy có lộ trình từ Cách Mạng Tháng 8 đến Xô Viết Nghệ Tĩnh, chiều dài khoảng 1,0km. Tuyến giữ nguyên theo hiện trạng (6 làn xe).

- Đường 30 Tháng 4 có lộ trình từ 2 Tháng 9 đến Nguyễn Hữu Thọ, chiều dài khoảng 1,3km. Tuyến giữ nguyên theo hiện trạng (6 làn xe).

(8) Đường Trần Nam Trung, Mai Đăng Chơn

- Đường Trần Nam Trung có lộ trình từ quốc lộ 1 đến Võ Chí Công, chiều dài khoảng 4,35km. Tuyến giữ nguyên theo hiện trạng (4 làn xe).

- Đường Mai Đăng Chơn có lộ trình từ Trần Đại Nghĩa đến Quảng Nam, có chiều dài khoảng 5,28km. Tuyến giữ nguyên theo hiện trạng (4 làn xe).

(9) Đường Nguyễn Phước Chu

Cải tạo, mở rộng đường Nguyễn Phước Chu hiện trạng đoạn từ Nguyễn Văn Cừ đến biển, chiều dài khoảng 560m. Quy mô 6 làn xe tương tự đường Tạ Quang Bửu.

6.1.4. Định hướng, giải pháp phát triển đường liên khu vực

Theo QCVN 07-4:2023, đường liên khu vực có quy mô tối thiểu 4 làn xe. Tuy nhiên, hiện trạng một số tuyến đi qua khu vực dân cư đông đúc, việc mở rộng quy mô mặt cắt ngang gây ảnh hưởng đến dân sinh dọc tuyến. Do đó, một số tuyến này quy hoạch với quy mô mặt cắt ít ảnh hưởng nhất đến dân sinh.

(1) Tuyến đường giữa vành đai và vành đai 1 (Đường số 29 khu CNC – Sườn đồi 27)

Tuyến có lộ trình từ khu công nghệ cao xuống phía nam giao với đường Vành đai (Vành đai Tây), tổng chiều dài khoảng 12,74km. Tuyến phục vụ nhu cầu kết nối liên khu vực giữa khu CNC, khu du lịch Bà Nà và khu sinh thái phía Tây Nam thành phố. Quy mô mặt cắt ngang 4 làn xe, nền đường 28m theo QHC 359.

- Đoạn từ khu công nghệ thông tin đến ĐT 602: tuyến quy hoạch mới, hướng tuyến bám theo QHC 359.

- Đoạn từ ĐT 602 đến Bà Nà Suối Mơ: tuyến quy hoạch mới, hướng tuyến dịch về phía tây so với QHC359 khoảng 150m để tránh phạm vào đất quốc phòng.

- Đoạn từ Bà Nà Suối Mơ đến Vành đai tây: tuyến quy hoạch mới theo QHC359.

(2) Đường nối giữa đường Vành đai và Sườn đồi 27 (Đường số 30 khu CNC)

Đây là tuyến quy hoạch mới, hướng tuyến cơ bản bám theo QHC359, có chiều dài khoảng 1,9km. Quy mô mặt cắt ngang 4 làn xe, nền đường 28m.

(3) Trục đường Nguyễn Sinh Sắc – Nguyễn Sinh Sắc nối dài.

Tuyến có lộ trình từ Nguyễn Tất Thành đến Hoàng Văn Thái, chiều dài khoảng 4,5km.

- Đoạn từ Nguyễn Tất Thành đến Tôn Đức Thắng: hướng tuyến và quy mô mặt cắt ngang giữ nguyên theo hiện trạng (8 làn xe).

- Đoạn từ Tôn Đức Thắng đến Hoàng Văn Thái: tuyến quy hoạch mới, hướng tuyến bám theo QHC359, quy mô mặt cắt ngang 8 làn xe, nền đường 60m đồng bộ với đường Nguyễn Sinh Sắc hiện trạng.

(4) Đường Lê Trọng Tấn:

Tuyến có lộ trình từ Hoàng Văn Thái đến Trường Chinh, chiều dài khoảng 5,56km.

- Đoạn từ Trường Chinh đến Vành đai 2 (Vành đai tây 2): hướng tuyến theo hiện trạng, mở rộng quy mô 6 làn xe.

- Đoạn từ Vành đai 2 đến Phước Lý 17: hướng tuyến theo hiện trạng, quy mô mặt cắt ngang mở rộng lên 4 làn xe.

- Đoạn từ đường Phước Lý 17 đến Hoàng Văn Thái: tuyến quy hoạch mới, hướng tuyến cơ bản bám theo QHC359, quy mô mặt cắt ngang 4 làn xe.

(5) Đường Hoàng Thị Loan

Tuyến có lộ trình từ Ngã ba Huế đến nút giao Nguyễn Lương Bằng – Nguyễn An Ninh, chiều dài khoảng 4,2km. Hướng tuyến và quy mô mặt cắt ngang giữ nguyên theo hiện trạng 6 làn xe.

(6) Đường kết nối QL.14B – KCN Hòa Nhơn – Vành đai 1 (Vành đai tây 1)

- Đoạn nối quốc lộ 14B với KCN Hòa Nhơn: tuyến quy hoạch mới, chiều dài khoảng 3,17km. Hướng tuyến dịch về phía đông khoảng 150m so với QHC359, tuyến đi sát hành lang tuyến điện 500kV. Quy mô mặt cắt ngang 6 làn xe.

- Đoạn nối KCN Hòa Nhơn với Vành đai 1: tuyến quy hoạch mới, chiều dài khoảng 5,37km. Hướng tuyến giao với cao tốc tại vị trí cầu vượt Phước Hưng – Phước Hậu hiện trạng. Quy mô mặt cắt ngang 4 làn xe.

(7) Đường Võ Chí Công (đoạn sau nút giao với đường quy hoạch mới nối Nam Kỳ Khởi Nghĩa) – Võ Quý Huân

Tuyến có lộ trình từ Võ Chí Công đến đường Trường Sa, chiều dài khoảng 3,24km. Hướng tuyến và quy mô mặt cắt ngang giữ nguyên theo hiện trạng 6 làn xe.

(8) Đường Minh Mạng đoạn từ Lê Văn Hiến đến Trường Sa: Tuyến giữ nguyên theo hiện trạng, 8 làn xe. Chiều dài khoảng 0,61km.

(9) Đường 2 Tháng 9

Tuyến có lộ trình từ nút giao phía tây cầu Rồng đến đường dẫn đầu cầu Tuyên Sơn, chiều dài khoảng 3,15km. Hướng tuyến theo hiện trạng, quy mô mặt cắt ngang (6-8) làn xe.

(10) Trục đường 3 Tháng 2 - Bạch Đằng, Trần Phú

Tuyến có lộ trình từ Khu đô thị Đa Phước đến đường Nguyễn Văn Linh, tổng chiều dài khoảng 7,03km.

- Đường 3 Tháng 2 nối dài: đây là tuyến quy hoạch mới, nối từ khu đô thị Đa Phước đến đường Nguyễn Tất Thành. Hướng tuyến cơ bản bám theo QHC 359. Chiều dài khoảng 1,18km. Quy mô mặt cắt ngang 6 làn xe đồng bộ đường 3 Tháng 2 hiện trạng.

- Đường 3 Tháng 2: hướng tuyến và quy mô mặt cắt ngang giữ nguyên theo hiện trạng 6 làn xe.

- Đường Bạch Đằng, Trần Phú (đường 1 chiều): hướng tuyến và quy mô mặt cắt ngang giữ nguyên theo hiện trạng (3-4 làn xe)

(11) Đường Lê Độ - Tôn Thất Đạm

Tuyến có lộ trình nối từ đường Nguyễn Tri Phương đến Nguyễn Tất Thành, tổng chiều dài khoảng 0,85km.

Hướng tuyến theo hiện trạng, mở rộng mặt đường quy mô 6 làn xe.

(12) Trục đường Đống Đa – Hầm qua sông Hàn – Vân Đồn – Trần Thánh Tông – Vương Thừa Vũ

Tuyến có lộ trình từ Lê Duẩn đến đường Hoàng Sa, tổng chiều dài khoảng 5,1km.

- Hầm qua sông Hàn: đây là tuyến quy hoạch mới theo QHC359, hướng tuyến cơ bản bám theo QHC359. Quy mô mặt cắt đề xuất 4 làn xe (chưa bao gồm tuyến MRT).

+ Theo số liệu tính toán nhu cầu giao thông, đường Đống Đa và Vân Đồn khi chưa có hầm chui Sông Hàn thì nhu cầu 4 làn xe. Khi có hầm chui sông Hàn (trước

năm 2030) thì nhu cầu giao thông tuyến này sẽ tăng lên và sẽ gây ùn tắc. Vì thế cần bổ sung tuyến giao thông công cộng qua hầm bằng phương tiện buýt trước và sau đó đầu tư hệ thống MRT2.

+ Tính toán nhu cầu giao thông cho đến 2045 và có hệ thống vận tải hành khách khối lượng lớn MRT2 thì hầm chui Sông Hàn và 2 đầu Đống Đa, Vân Đồn vẫn chỉ cần 4 làn xe.

- Đường Đống Đa: hướng tuyến và quy mô mặt cắt ngang giữ nguyên theo đường Đống Đa hiện trạng.

+ Theo dự báo nhu cầu giao thông, đến năm 2030, đường Đống Đa có giao thông công cộng bằng xe buýt, số làn xe yêu cầu đối với đường Đống Đa là 4 làn xe. Do đó, mặt cắt ngang tuyến được giữ nguyên theo hiện trạng.

+ Đến giai đoạn sau 2030, cụ thể là từ 2031-2040, đầu tư xây dựng tuyến vận tải hành khách công cộng MRT qua sông Hàn sẽ góp phần giảm lượng xe cá nhân tránh không bị ùn tắc trên đường Đống Đa.

- Đường Đống Đa nối dài đoạn từ Lê Duẩn đến Ông Ích Khiêm: đây là tuyến quy hoạch mới, đi qua khu dân cư, hướng tuyến cơ bản bám theo QHC359. Quy mô mặt cắt ngang 4 làn xe đồng bộ đường Đống Đa.

- Đường Vân Đồn đoạn từ Trần Hưng Đạo đến Trần Thánh Tông: Hướng tuyến bám theo đường hiện trạng.

+ Đoạn qua khu đất trống mở rộng nền hiện trạng đảm bảo bố trí hầm hở và đường gom dọc 2 bên hầm hở để kết nối giao thông.

+ Đoạn qua các khối nhà chung cư (từ Nguyễn Trung Trực đến Dương Văn Nga): Bố trí hầm hở (4 làn xe) trong phạm vi nền đường hiện trạng, tận dụng đường hiện trạng phía sau các khối nhà chung cư làm đường gom.

+ Đoạn từ Dương Văn Nga đến Trần Thánh Tông: giữ nguyên hiện trạng, 4 làn xe.

- Đường Trần Thánh Tông, Vương Thừa Vũ: Hướng tuyến và quy mô mặt cắt ngang giữ nguyên theo đường hiện trạng (4 làn xe).

(13) Trục đường 29 Tháng 3 – Bùi Tá Hán

Tuyến có lộ trình từ đường Vành đai 1 đến Võ Nguyên Giáp, tổng chiều dài khoảng 6,83km.

- Đường 29 Tháng 3 nối dài:

+ Để hạn chế ảnh hưởng đến dân sinh khi đường Vành đai 1 (đoạn qua khu Hòa Xuân) mở rộng lên 6 làn xe. Điều chỉnh đường 29 Tháng 3 nối dài nối vào đường vành đai 1 để điều tiết lưu lượng giao thông từ vành đai 1 qua đường 29 Tháng 3 và nối dài đường Bùi Tá Hán ra đường Võ Nguyên Giáp (phù hợp QH 1287).

+ Đường 29 Tháng 3 nối dài điều chỉnh có hướng tuyến bám theo hành lang đường dây điện 220kV kéo dài đến đường Võ Thành Vỹ, quy mô 4 làn xe.

- Đường 29 Tháng 3, Bùi Tá Hán hiện trạng: hướng tuyến và quy mô mặt cắt ngang giữ nguyên hiện trạng (4 làn xe). Bố trí cầu mới qua sông Đô Tỏa, nối đường 29 Tháng 3 và đường Bùi Tá Hán.

- Nối dài đường Bùi Tá Hán đến Võ Nguyên Giáp. Quy mô 4 làn xe.

(14) Trục đường Nguyễn Văn Linh – Võ Văn Kiệt

Tuyến có lộ trình từ đường Nguyễn Tri Phương đến Võ Nguyên Giáp, tổng chiều dài khoảng 4,3km.

Hướng tuyến và mặt cắt ngang giữ nguyên theo đường hiện trạng (6-8 làn xe)

(15) Trục đường Lê Thanh Nghị - Nguyễn Phước Lan

Tuyến có lộ trình từ đường Tiểu La đến Mai Đăng Chơn, tuyến cắt qua các đường trục chính đô thị như Cách Mạng Tháng 8, Minh Mạng. Tổng chiều dài khoảng 7,35km. Hướng tuyến theo hiện trạng, quy mô mặt cắt ngang (4-6) làn xe.

(16) Các tuyến Phạm Văn Đồng, Nguyễn Văn Thoại, Hồ Xuân Hương

Các tuyến này đều có lộ trình từ đường Ngô Quyền – Ngũ Hành Sơn ra đường Võ Nguyên Giáp – Trường Sa.

Hướng tuyến và quy mô mặt cắt ngang giữ nguyên theo hiện trạng (4-8 làn xe).

(17) Xô Viết Nghệ Tĩnh

Tuyến có lộ trình từ Nguyễn Hữu Thọ đến đường 2 Tháng 9, chiều dài khoảng 1,67km. Tuyến giữ nguyên theo hiện trạng (6 làn xe).

(18) Đường nối từ Ngô Xuân Thu đi xã Hòa Bắc

Tuyến có lộ trình từ đường Ngô Xuân Thu hiện trạng đến ĐT.601 (gần đập Nam Mỹ) thuộc xã Hòa Bắc, huyện Hòa Vang. Tổng chiều dài tuyến khoảng 14,35km.

Đây là tuyến quy hoạch mới, hướng tuyến đi dọc sông Cu Đê. Quy mô đường cấp III đồng bằng, tối thiểu 4 làn xe.

(Theo Công văn số 3888/SGTVT-KH ngày 30/8/2023 và công văn số 4944/UBND-SGTVT ngày 12/9/2023: *Tuyến đường khai thác cảnh quan ven sông và phục vụ an ninh quốc phòng, quy mô 4 làn xe, lề đường tối thiểu 3m mỗi bên. Những đoạn có điều kiện thuận lợi mở rộng vỉa hè về phía bờ sông nhằm tăng cường cảnh quan)*

(19) Trục đường Phạm Hùng – Ông Ích Đường (đến Cách Mạng Tháng 8)

Hướng tuyến và quy mô mặt cắt ngang giữ nguyên theo hiện trạng (4 làn xe).

(20) Trục đường Lê Đình Lý – Hàm Nghi – Hoàng Hoa Thám

Tuyến có lộ trình từ Nguyễn Hữu Thọ - Nguyễn Tất Thành, chiều dài khoảng 2,55km.

- Đoạn từ Nguyễn Hữu Thọ đến Hải Phòng: tuyến giữ nguyên theo hiện trạng

- Đoạn từ Hải Phòng đến Nguyễn Tất Thành (Hoàng Hoa Thám nối dài): tuyến quy hoạch mới, hướng tuyến đi qua ga đường sắt hiện trạng, bám theo kiệt 112 Trần Cao Vân đấu nối vào Nguyễn Tất Thành. Quy mô 4 làn xe đồng bộ trên toàn tuyến.

(21) Đường nối cảng Liên Chiểu

Tuyến quy hoạch mới, có lộ trình từ cảng Liên Chiểu (phía bắc kho xăng dầu Liên Chiểu) đến đường tránh nam hầm Hải Vân. Chiều dài khoảng 2,62km. Quy mô 4 làn xe.

(22) Ngoài các tuyến nêu trên theo QHC 359, quy hoạch bổ sung thêm các tuyến đường liên khu vực trong 12 phân khu để đảm bảo chỉ tiêu tỉ lệ đất giao thông tính đến đường liên khu vực tối thiểu 9%.

(Xem bảng phụ lục 3-4: Quy mô mạng lưới đường liên khu vực)

6.1.5. Định hướng, giải pháp phát triển đường chính khu vực

(1) Đường nối Lê Đình Lý – 2 Tháng 9

Tuyến quy hoạch mới bám theo kiệt 149 Lê Đình Lý và kiệt 422 Hoàng Diệu, cắt qua nút giao Phan Châu Trinh – Trưng Nữ Vương và nối vào đường Phan Thành Tài – Bình Minh 6. Tuyến có quy mô 2 làn xe. Đường Phan Thành Tài, Bình Minh 6 giữ nguyên hiện trạng (2 làn xe).

(2) Đường nối từ Duy Tân – Trưng Nữ Vương – Nguyễn Tri Phương – Lê Đình Lý

- Đoạn Trưng Nữ Vương – Nguyễn Tri Phương: giữ nguyên hiện trạng (2 làn xe).

- Đoạn từ Nguyễn Tri Phương đến đường nối Lê Đình Lý – 2 Tháng 9: tuyến quy hoạch mới, quy mô 2 làn xe.

(3) Đường Lê Trí Viễn: Tuyến có chiều dài 1,07km. Hướng tuyến và quy mô mặt cắt ngang theo đường hiện trạng (2 làn xe, bề rộng nền đường 20,5m).

(4) Các tuyến đường: Nguyễn Duy Trinh, Tiểu La, Huỳnh Tấn Phát, Nguyễn Hữu Dật, Hoàng Diệu, Ông Ích Khiêm, Nguyễn Phan Vinh, Chính Hữu được giữ nguyên theo hiện trạng.

(5) Ngoài các tuyến nêu trên theo QHC 359, quy hoạch bổ sung thêm các đường chính khu vực để đảm bảo chỉ tiêu mật độ đường chính khu vực (4-6,5)% theo QCVN 01:2021/BXD. Xem bảng phụ lục 3-5.

6.1.6. Quy mô mặt cắt ngang

➢ ***Mặt cắt ngang các trục chính***

Các đường trục phố chính đã và đang được triển khai xây dựng hiện nay ở thành phố Đà Nẵng, đều sử dụng bề rộng làn đường là 3,5m, không có dải an toàn tại dải phân cách giữa. Theo QCVN 07-4-2023 "Quy chuẩn kỹ thuật quốc gia về hệ thống công trình hạ tầng kỹ thuật – Công trình giao thông đô thị" bề rộng làn xe 3,75m với tốc độ thiết kế 80km/h trở lên; bề rộng làn xe 3,5m với tốc độ thiết kế 60km/h. Do quỹ đất xây dựng của thành phố Đà Nẵng khá eo hẹp, đồng thời để thống nhất quy mô của các công trình giao thông, đề xuất sử dụng bề rộng làn xe là 3,5m.

Các mặt cắt ngang được đề xuất dựa trên cơ sở kế thừa các phương án quy hoạch mặt cắt ngang trong Quy hoạch chung thành phố Đà Nẵng đến năm 2030 định hướng đến 2045 đã được phê duyệt theo Quyết định số 359/QĐ-TTg của Thủ tướng Chính phủ về Phê duyệt Điều chỉnh quy hoạch chung thành phố Đà Nẵng đến năm 2030, tầm nhìn đến năm 2045). Ngoài ra, trong phương án đề xuất mặt cắt ngang có tính đến hiện trạng và khả năng mở rộng của các tuyến đường trong tương lai cũng như bố trí quỹ đất dành cho Đường sắt đô thị. Phương án bố trí mặt cắt ngang được trình bày trong Phụ lục 3.

➢ ***Mặt cắt ngang đường đô thị có tuyến LRT***

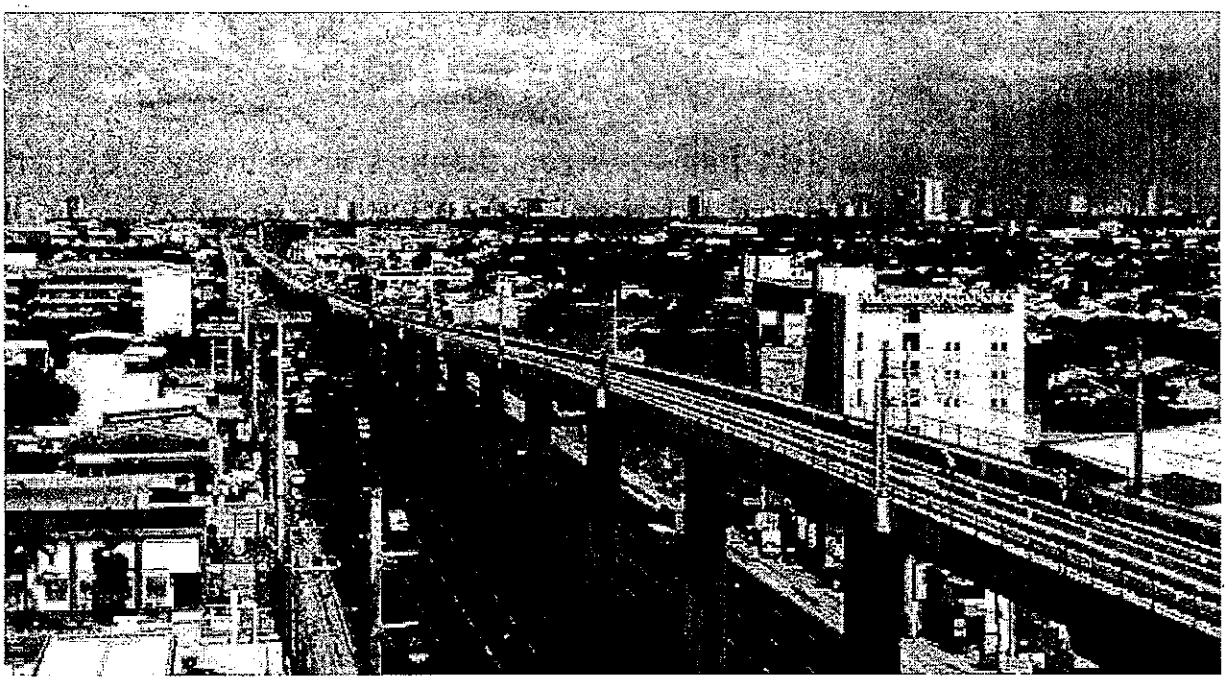
- Trường hợp tuyến LRT khu vực ngoại thành: Việc bố trí tuyến LRT trên cao hay ngầm đều đòi hỏi nguồn vốn đầu tư cao hơn so với chạy trên mặt đất. Do đó, trong trường hợp có đủ quỹ đất, khuyến nghị nên xây dựng LRT mặt đất. Việc này sẽ phù hợp với các tuyến đường mới quy hoạch.

- Đối với tuyến LRT chạy trên mặt đất, hành lang an toàn đường sắt khoảng 16,3m, có thể bố trí tuyến LRT bên ngoài mép vỉa hè hoặc giữa 2 chiều xe chạy. Để đảm bảo an toàn cho người và phương tiện nên bố trí dải phân cách cứng giữa phần đất dành cho LRT và đường giao thông.

- Trường hợp LRT trên các tuyến đường nội thành hiện hữu: Vì phần lớn các tuyến phố đều có mặt cắt nhỏ dưới 15m nên việc bố trí LRT trên mặt đất là khó khăn. Trong trường hợp này tuyến LRT chạy trên cao hoặc ngầm. Trường hợp chạy trên cao, chỉ cần bố trí phần quỹ đất ở dải phân cách giữa đủ rộng (khoảng 3-6m) để bố trí các trụ đỡ. Trường hợp đi ngầm cần cân nhắc vì chi phí đầu tư lớn, thường chỉ phù hợp với các tuyến MRT khối lượng lớn. Trên thế giới tuyến LRT thường bố trí

trên cao, chỉ đi ngầm khi không bố trí được quỹ đất hoặc ảnh hưởng cảnh quan, di tích lịch sử.

Hình 6-2 Bố trí tuyến LRT mặt đất



Hình 6-3 Bố trí tuyến LRT trên cao tại dải phân cách đường bộ (Malaysia)

Bảng 6-1 Quy hoạch trắc ngang đường bộ trên các tuyến đường có LRT mặt đất và trên cao

STT	Tuyến LRT/ MRT	Tên đường	Hiện trạng				Quy hoạch					
			Nền đường	Mặt đường	Dải phân cách	Vỉa hè	PA tuyến LRT/MRT	Hành lang MRT/ LRT	Nền đường	Mặt đường xe chạy	Dải phân cách	Vỉa hè
			(m)	(m)	(m)	(m)		(m)	(m)	(m)	(m)	(m)
1	MRT1	Vành đai 2 (Vành đai tây 2)					Trên cao		48	2x11,5	13	2x6
2	MRT1	Đinh Liệt – Đinh Thị Vân	20,5	10,5		2x5	Ngầm		33	2x10,5	2	2x5
3	MRT1	Hầm qua sân bay					Ngầm					
4	MRT2	Đống Đa	24	15		2x4,5	Ngầm		24	15		2x4,5
5	MRT2	Vân Đồn	27	15		2x6	Ngầm		27	15		2x6
6	MRT2	Trần Thánh Tông	30	2x7,5	6	2x4,5	Ngầm		30	2x7,5	6	2x4,5
7	MRT2	Ngô Quyền	48	2x10+2x8	2x0,5+2	2x4,5	Trên cao		48	2x18	3	2x4,5
8	MRT2	Ngũ Hành Sơn	48	2x10+2x8	2x0,5+2	2x4,5	Trên cao		48	2x18	3	2x4,5
9	MRT2	Lê Văn Hiến	48	2x15	6	2x6	Trên cao		48	2x15	6	2x6
10	MRT2	Trần Đại Nghĩa	48	2x15	6	2x6	Trên cao		48	2x15	6	2x6
11	LRT1	Hùng Vương	18,5	10,5		2x4	Mặt đất		18,5	10,5		2x4
12	LRT2	Nguyễn Hữu Thọ	36	2x10,5	3	2x6	Trên cao		36	2x10,5	3	2x6
13	LRT2	Xô Viết Nghệ Tĩnh	33	2x10,5	2	2x5	Trên cao		33	2x10,5	3	2x4,5
14	LRT2	Hồ Xuân Hương	39	2x10,5	8	2x5	Trên cao		39	2x10,5	8	2x5
15	LRT3	Nguyễn An Ninh	39	2x10,5	6	2x6	Mặt đất		39	2x10,5	6	2x6
16	LRT3	Đường số 2 KCN	39	2x10,5	2	2x8	Mặt đất		39	2x10,5	2	2x8
17	LRT3	Đường nối ga đường sắt mới					Mặt đất		39	2x11,5	4	2x6
18	LRT4	Nguyễn Văn Linh	36	2x10,5	3	2x6	Mặt đất		36	2x10,5	3	2x6
19	LRT4	Võ Văn Kiệt	48	2x15	6	2x6	Mặt đất		48	2x15	6	2x6
20	LRT5	Trường Chinh	28	2x10,5	2	5	Trên cao	6	28	2x10,5	2	5
21	LRT5	QL1 đoạn từ cầu Đỏ đến BX phía nam	33	2x10,5	2	2x5	Trên cao		33	2x10,5	3	2x4,5

STT	Tuyến LRT/ MRT	Tên đường	Hiện trạng				Quy hoạch					
			Nền đường	Mặt đường	Dải phân cách	Vỉa hè	PA tuyến LRT/MRT	Hành lang MRT/ LRT	Nền đường	Mặt đường xe chạy	Dải phân cách	Vỉa hè
			(m)	*(m)*	*(m)*	*(m)*		*(m)*	*(m)*	*(m)*	*(m)*	*(m)*
22	LRT6	2 Tháng 9	40	2x14	2	2x5	Ngầm		40	2x14	2	2x5
23	LRT6	CMT8	33	2x10,5	2	2x5	Trên cao		33	2x10,5	3	2x4,5
24	LRT6	Trường Sơn	43	2x10,5	2	2x10	Trên cao		43	2x10,5	3	2x9,5
25	LRT6	QL 14B	12	11		2x0,5	Trên cao		34	2x10,5	3	2x5
26	LRT8	Nguyễn Hữu Thọ	36	2x10,5	3	2x6	Trên cao		36	2x10,5	3	2x6
27	LRT8	Võ Chí Công, Võ Quý Huân	34	2x10,5	3	2x5	Trên cao		34	2x10,5	3	2x5
28	LRT9	Nguyễn Tất Thành nối dài	41	2x7,5	15	2x5,5	Mặt đất		41	2x11,5	7	2x5,5
29	LRT9	Vành đai 1 đoạn từ Nguyễn Tất Thành nối dài đến QL1					Trên cao		43	2x11,5	6	2x7
30	LRT9	Vành đai 1 đoạn từ QL1 đến Phạm Hùng					Mặt đất		33	2x10,5	2	2x5
31	LRT9	Vành đai tây 1 đoạn từ Phạm Hùng đến khu TDTT Hòa Xuân					Mặt đất		33	15		2x9
32	LRT9	Minh Mạng đoạn từ Võ Chí Công đến Lê Văn Hiến					Mặt đất		25	15		2x5
33	LRT9	Minh Mạng đoạn từ Lê Văn Hiến - biển	45	2x15	5	2x5	Mặt đất		45	2x15	5	2x5
34	LRT10	Nguyễn Sinh Sắc	60	2x15	12	2x9	Trên cao		60	2x15	12	2x9
35	LRT10	Hoàng Văn Thái, Bà Nà - Suối Mơ	34	2x10,5	3	2x5	Trên cao		34	2x10,5	3	2x5
36	LRT11	Nam Kỳ Khởi Nghĩa	37,5-41	2x7,5	9	2x(6,75-8,5)	Mặt đất		37,5-41	2x10,5	3	2x(6,75-8,5)

➢ ***Chỉ giới đường đỏ, chỉ giới xây dựng, khoảng lùi***

Chỉ giới đường đỏ là đường ranh giới được xác định trên bản đồ quy hoạch và thực địa để phân định ranh giới giữa phần đất được xây dựng công trình và phần đất được dành cho đường giao thông hoặc công trình hạ tầng kỹ thuật, không gian công cộng khác.

Chỉ giới xây dựng là đường giới hạn cho phép xây dựng công trình chính trên thửa đất.

Khoảng lùi là khoảng không gian giữa chỉ giới đường đỏ và chỉ giới xây dựng.

- Theo quy định tại QCVN 01:2021/BXD (mục 2.6.2), khoảng lùi của các công trình tiếp giáp đường giao thông (đối với đường giao thông cấp khu vực trở lên) được quy định tại đồ án quy hoạch chi tiết và thiết kế đô thị.

- Trong đồ án này quy hoạch từ đường chính khu vực (thuộc cấp đường khu vực) trở lên, do đó việc xác định chỉ giới xây dựng sẽ được thực hiện trong các đồ án quy hoạch chi tiết và thiết kế đô thị. Đồ án chỉ thể hiện chỉ giới đường đỏ. (Xem bản vẽ quy hoạch mặt cắt ngang).

Hành lang an toàn đối với các tuyến hầm đường bộ trong đô thị do tư vấn thiết kế xác định trên cơ sở đảm bảo an toàn bền vững trong hầm và được cấp có thẩm quyền phê duyệt (Theo Điều 17- Nghị định 11/2010/NĐ-CP ngày 24/2/2010 Quy định về quản lý và bảo vệ kết cấu hạ tầng giao thông đường bộ).

6.1.7. Các chỉ tiêu đánh giá

a) Tỉ lệ đất giao thông trong xây dựng đô thị

Tổng diện tích đất giao thông đến đường liên khu vực khoảng 2773 ha, đạt khoảng 9,10% đất xây dựng đô thị, đảm bảo quy định tại mục 1.3.3.

b) Mật độ đường giao thông

Loại đường	Chiều dài (km)	Mật độ đường GT (km/km2)		
		Quy hoạch	QCVN 01:2021	Đánh giá
Đường trục chính đô thị	291,96	0,96	0,83-0,5	Đạt
Đường chính đô thị	91,82	1,26	1,5-1	Đạt
Đường liên khu vực	397,12	2,56	3,3-2	Đạt
Đường chính khu vực	436,88	4,00	6,5-4	Đạt

6.2. Bãi đỗ xe

6.2.1. Xác định yêu cầu diện tích đất bãi đỗ xe

a) Xác định tổng diện tích đỗ xe toàn thành phố

Theo QCVN 01:2021 được ban hành tại thông tư 01/2021/TT-BXD về Quy chuẩn kỹ thuật quốc gia về quy hoạch xây dựng, tại chỉ tiêu về công trình giao thông khác trong đô thị được quy định như sau:

- Trong các khu đô thị, đơn vị ở và nhóm nhà ở phải bố trí chỗ để xe, bãi đỗ xe. Trong khu công nghiệp, kho tàng phải bố trí bãi đỗ xe, xưởng sửa chữa;

- Bãi đỗ xe chở hàng hóa phải bố trí gần chợ, ga hàng hóa, các trung tâm thương mại và các công trình khác có yêu cầu vận chuyển lớn;

- Các khu vực có nhu cầu vận chuyển lớn, trung tâm thương mại, dịch vụ, thể dục thể thao, vui chơi giải trí phải bố trí bãi đỗ xe, điểm đỗ xe công cộng thuận tiện cho hành khách và phương tiện, kết nối liên thông với mạng lưới đường phố, đảm bảo khoảng cách đi bộ tối đa là 500 m;

- Bãi đỗ ô-tô buýt tại các điểm đầu và cuối tuyến, cần xác định quy mô theo nhu cầu cụ thể;

- Đê-pô tàu điện bố trí tại các điểm đầu, cuối và điểm kết nối tuyến, có thể bố trí kết hợp đê-pô tàu điện với cơ sở sửa chữa;

- Các công trình công cộng, dịch vụ, các khu chung cư, các cơ quan phải đảm bảo đủ số lượng chỗ đỗ xe đối với từng loại phương tiện theo nhu cầu sử dụng;

- Khu vực đô thị hiện hữu cho phép quy hoạch các bãi đỗ xe ngầm, bãi đỗ xe nhiều tầng nhưng phải bảo đảm kết nối tương thích và đồng bộ, an toàn với các công trình khác;

- Chỉ tiêu tính toán diện tích bãi đỗ xe toàn đô thị được quy định như sau:

Bảng 6-2 Bảng chỉ tiêu tính toán diện tích bãi đỗ xe

Quy mô dân số đô thị (1000 người)	Tiêu chuẩn theo dân số (m^2/người)
> 150	4,0
50 - 150	3,5
< 50	2,5

Đô thị Đà Nẵng với quy mô dân số đô thị lớn hơn 150000 người do đó cần đảm bảo tiêu chuẩn tổng diện tích theo dân số tối thiểu 4m2/người.

Căn cứ định hướng phát triển dân số theo từng giai đoạn 2030 và 2050 được phê duyệt tại QĐ 359/QĐ-TTg và Báo cáo quy hoạch thành phố Đà Nẵng thời kỳ 2021-2030, tầm nhìn đến năm 2050 thì:

- Dự báo dân số đến 2030 khoảng 1,79 triệu người, trong đó dự báo dân số thường trú, tạm trú khoảng 1,56 triệu người, phần còn lại là quy đổi khách vãng lai, lưu trú khoảng 230 ngàn người.

- Dự kiến đến 2045, dân số Đà Nẵng khoảng 2,56 triệu người (bao gồm dân số thường trú, tạm trú, quy đổi khách vãng lai, lưu trú). Trong đó dân số thường trú, tạm trú khoảng 2,13 triệu người và 20% dân số vãng lai.

Như vậy, tổng diện tích yêu cầu cho đỗ xe toàn đô thị thành phố Đà Nẵng theo các giai đoạn phát triển 2030 và 2045 như sau:

- Giai đoạn 2030: 717 ha.

- Giai đoạn đến 2045: 1025 ha.

6.2.2. Phân bổ yêu cầu tổng diện tích đất cho giao thông tĩnh cho từng khu vực

Diện tích đất giao thông tĩnh sẽ bao gồm các hạng mục sau đây:

- Bến xe phục vụ vận tải hành khách

- Bãi đỗ xe hàng hoá; trung tâm logistics

- Bãi đỗ xe phục vụ hoạt động VTHKCC (P&R; điểm đỗ phục vụ VTHKCC)

- Bãi đỗ xe phục vụ phương tiện cá nhân

Theo như số liệu tính toán của tư vấn, diện tích đất cho các loại hình dự kiến như sau:

Bảng 6-3 Diện tích đất cho các loại hình dự kiến

STT	Loại hình giao thông tĩnh	Diện tích 2045 (ha)
1	Bến xe khách (03 bến xe khách) diện tích tối thiểu yêu cầu	8,2
	Bến xe phía Bắc	3,1
	Bến xe phía Tây	2,4
	Bến xe phía Nam	2,7
2	Bến xe hàng hoá - Khu vực chợ đầu mối Hoà Cường - Bãi xe hàng tại trung tâm logistics	5
3	Bãi đỗ xe phục vụ hoạt động công cộng	
	Bãi đỗ xe P&R - Điểm trung chuyển trung tâm (ga ĐN hiện trạng) - Điểm trung chuyển cảng sông Hàn	2,75

STT	Loại hình giao thông tĩnh	Diện tích 2045 (ha)
	- Điểm trung chuyển ga Đà Nẵng mới - Điểm trung chuyển cảng HKQT Đà Nẵng	
	Bãi đỗ xe phục vụ VTCC	10,8
4	Bãi đỗ xe phục vụ phương tiện cá nhân và hoạt động khác	1025

Nguồn: Tư vấn lập quy hoạch

Tỉ lệ đất bãi đỗ xe, các điểm đỗ xe công cộng, bãi đỗ xe trung chuyển đạt 3,4% diện tích đất xây dựng đô thị, đảm bảo mục tiêu theo Quy hoạch thành phố Đà Nẵng thời kỳ 2021-2030, tầm nhìn đến năm 2050 (3-4%).

Theo số liệu khảo sát và dự báo nhu cầu đậu, đỗ xe cho từng giai đoạn đến năm 2030 tại 3 quận Hải Châu, Thanh Khê, Sơn Trà được phê duyệt tại quyết định 4201/QĐ-UBND ngày 17/9/2019 về việc phê duyệt Đề án Phát triển kết cấu hạ tầng giao thông đường bộ, hạng mục Bãi đỗ xe (Giai đoạn 1 – Khu vực Q. Hải Châu, Thanh Khê và quận Sơn Trà) thì đến năm 2030, nhu cầu đậu – đỗ như sau:

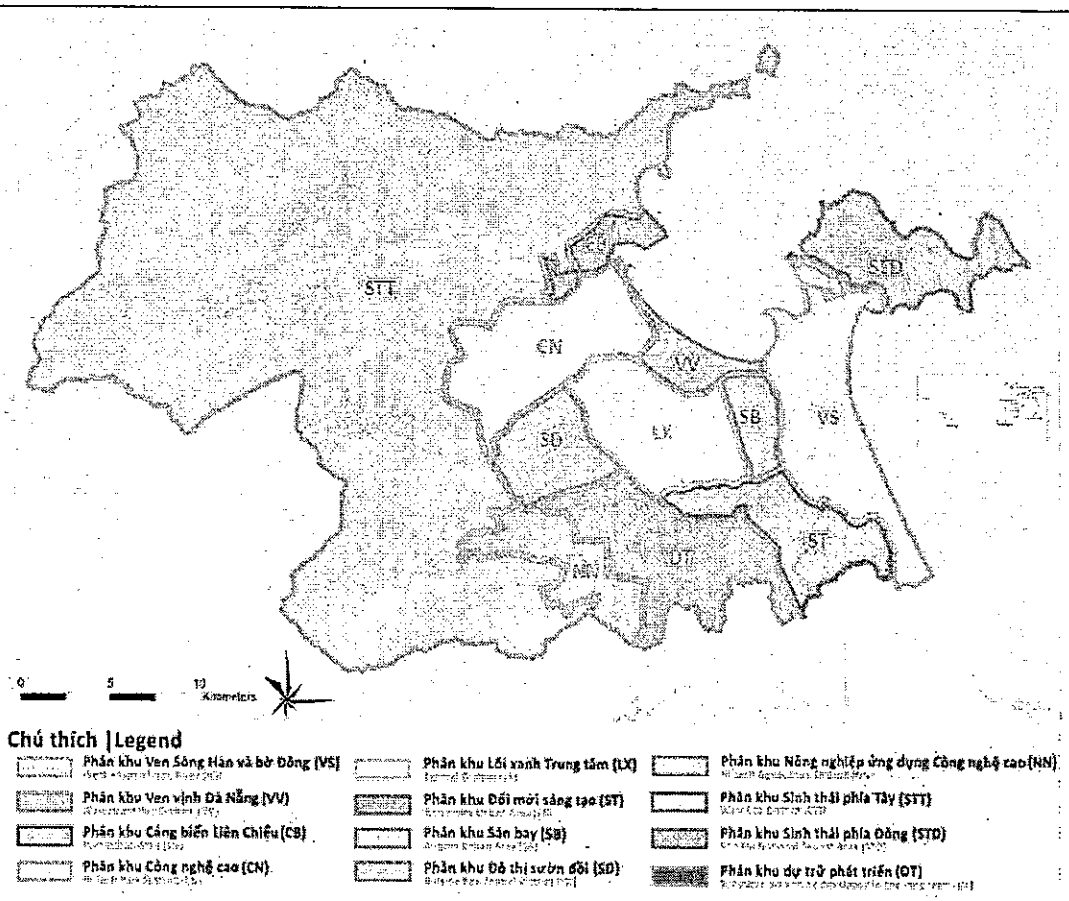
- Quận Hải Châu: 514.250 m2 (51,4ha)

- Quận Thanh Khê: 197.000 m2 (19,7ha)

- Quận Sơn Trà: 483.500 m2 (48,3ha)

- Tổng nhu cầu diện tích đậu đỗ xe đến năm 2030 của 3 quận trung tâm là: 1.194.750 m2, tương đương khoảng gần 120ha.

Bên cạnh đó, theo quy hoạch không gian đô thị và chiến lược phát triển đô thị, phương án phân bố dân cư thì Đà Nẵng được tổ chức thành 19 khu đô thị tại 12 phân khu với bản sắc riêng biệt. Các khu đô thị và dân số của mỗi khu đô thị được phân bổ và xác định theo tính chất quy mô từng khu. Do đó, việc xác định diện tích giao thông tĩnh cũng cần dựa trên phát triển đô thị và phân bố dân cư ở từng khu vực. Hiện nay, quỹ đất đối với các khu vực trung tâm hoặc các khu cũ khá khó khăn, định hướng sử dụng đất hết hạn sử dụng, đất cho thuê hàng năm, đất khai thác chưa hiệu quả, chưa đúng mục đích… để bố trí bãi đỗ xe. Trong phạm vi đồ án này khó có thể xác định cụ thể từng vị trí bãi đỗ xe trong khu vực các phân khu chi tiết vì nó sẽ ảnh hưởng đến quy hoạch sử dụng đất của các phân khu. Do đó đề xuất nội dung quy hoạch các bãi đỗ xe phục vụ phương tiện cá nhân và hoạt động khác được thực hiện và xác định trong đồ án quy hoạch phân khu TL1/2000 cho phù hợp với từng phân khu.



Hình 6-4 Định hướng phân khu phát triển đô thị

Nguồn: Thuyết minh tổng hợp Điều chỉnh quy hoạch chung thành phố Đà Nẵng đến năm 2030, tầm nhìn đến năm 2045

Căn cứ định hướng phát triển dân số theo từng giai đoạn 2030 và 2045 được phê duyệt tại quyết định số 359/QĐ-TTg, quyết định số 812/QĐ-UBND; quyết định số 1954/QĐ-UBND tư vấn xác định diện tích cho yêu cầu đỗ xe toàn đô thị thành phố Đà Nẵng như sau:

Bảng 6-4 Dự báo nhu cầu diện tích đỗ xe theo các phân khu

TT	Phân khu	Diện tích phân khu	Dân số dự kiến đến năm		Diện tích BĐX dự kiến đến năm	
			2030	2045	2030	2045
		(ha)	*(người)*	*(người)*	*(ha)*	*(ha)*
1	Công nghệ cao (CN)	5.585	271.000	387.442	108,40	154,98
2	Sườn đồi (SD)	2.729	140.000	200.155	56,00	80,06
3	Ven sông Hàn & bờ Đông (VS)	6.644	614.000	877.821	245,60	351,13
4	Lõi xanh (LX)	4.775	88.000	125.811	35,20	50,32

5	Đổi mới sáng tạo (ST)	3.903	233.000	333.114	93,20	133,25
6	Sân bay (SB)	1.327	77.000	110.085	30,80	44,03
7	Cảng biển Liên Chiểu (CB)	1.285	24.000	34.312	9,60	13,72
8	Ven vịnh Đà Nẵng (VV)	1.530	206.000	294.513	82,40	117,81
9	Nông nghiệp ứng dụng công nghệ (NN)	2.986	27.000	38.601	10,80	15,44
10	Dự trữ phát triển (DT)	5.858	62.000	88.640	24,80	35,46
11	Sinh thái phía Tây (STT)	57.692	45.000	64.335	18,00	25,73
12	Sinh thái phía Đông (STD)	4.232	7.000	10.008	2,80	4,00
TỔNG CỘNG:		**98.546**	**1.794.000**	**2.564.839**	**717,60**	**1.025,94**

6.2.3. Phương án công năng và sắp xếp các Bãi và điểm đỗ xe công cộng

Việc phát triển hệ thống VTHKCC phụ thuộc rất lớn vào việc hạn chế sử dụng ô tô cá nhân và xe máy trong thành phố. Do đó cần có các chính sách nhằm điều chỉnh hành vi của người tham gia giao thông để đảm bảo tuân thủ luật lệ giao thông. Ngoài ra, cần phải đảm bảo rằng các phương tiện được đỗ ở những vị trí thích hợp, đặc biệt tại các khu vực trung tâm. Đề xuất cần bố trí các bãi, điểm đỗ xe công cộng tại tất cả các trạm và nút giao thông LRT/BRT và các vị trí hình thành vành đai hạn chế phương tiện cơ giới cá nhân trong thời gian tới. Những bãi đậu xe nên khuyến khích đầu tư và khai thác theo hình thức xã hội hóa để giảm áp lực cho ngân sách thành phố.

Các bãi, điểm đỗ xe công cộng có thể được xây dựng theo các hình thức sau:

- Bãi, điểm đỗ xe công cộng trên mặt đất
- Bãi, điểm đỗ xe công cộng cao tầng
- Bãi, điểm đỗ xe công cộng ngầm

Ngoài ra, một số nguyên tắc khi bố trí các bãi, điểm đỗ xe công cộng bao gồm:

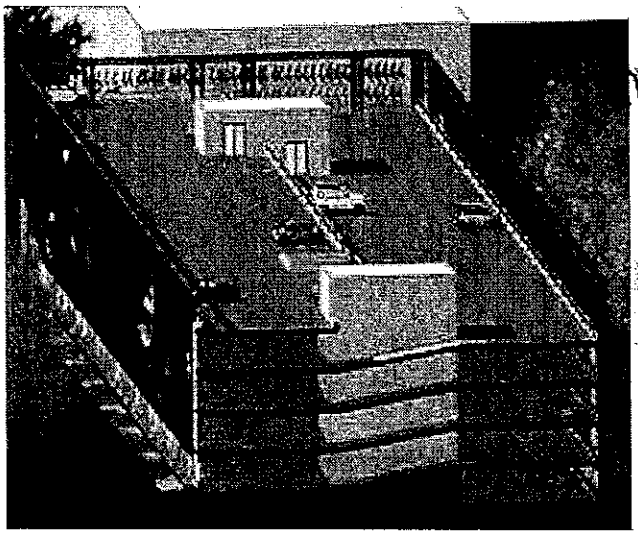
- Đối với khu vực đô thị trung tâm, nơi có mật độ dân số cao và hạn chế về quỹ đất thì cần sắp xếp, bố trí bãi, điểm đỗ xe công cộng theo hình thức ưu tiên ứng dụng các công nghệ khi hình thành các vị trí này như thiết kế, hình thành bãi đỗ cao tầng theo dạng xếp hình, theo dạng tháp... hoặc bãi đỗ xe ngầm kết hợp trong các khu trung tâm thương mại, công viên...

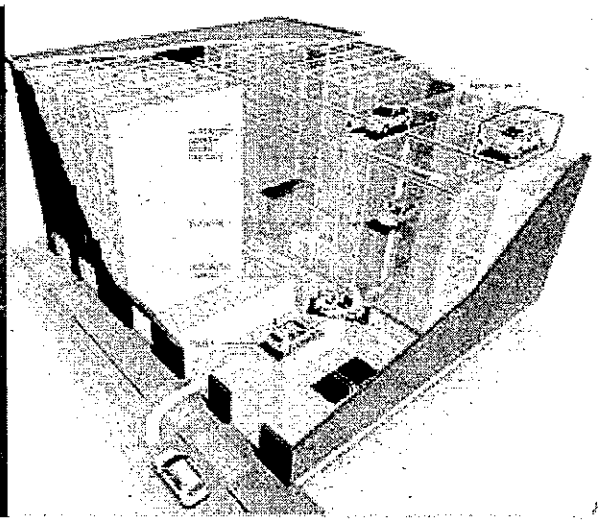
- Đối với khu vực đô thị quy hoạch mới cần ưu tiên bố trí đủ diện tích đất dành cho bãi, điểm đỗ xe công cộng.

- Kết hợp xây dựng các ứng dụng công nghệ thu phí thông minh đảm bảo sự thuận tiện cho người sử dụng.

- Đối với các tuyến đường có mặt cắt ngang đủ rộng, mật độ giao thông phù hợp có thể bố trí đỗ xe trên đường theo các khung giờ để đảm bảo nhu cầu đậu, đỗ xe.

Diện tích, quy mô bãi đỗ xe phải đảm bảo quy hoạch, đáp ứng quy mô dân số từng khu vực,





6.2.4. Tổng hợp các bãi đỗ xe đề xuất

Việc bố trí không gian, diện tích phục vụ đậu, đỗ xe sẽ được căn cứ theo nguồn lực và quá trình triển khai quy hoạch tại từng giai đoạn phát triển. Bên cạnh việc xây dựng các bãi đỗ xe tập trung, thành phố cũng có thể kết hợp, tận dụng không gian tại các trục, tuyến đường có mặt cắt ngang đảm bảo để thiết lập không gian đỗ xe theo giải pháp dành một làn đường đậu, đỗ xe liên tục hoặc đậu, đỗ xe theo khung giờ, việc này được tổ chức tuỳ thuộc vào điều kiện giao thông tại từng khu vực cụ thể.

Dưới đây là bảng tổng hợp các bãi đỗ xe đề xuất tại ba quận trung tâm thành phố Đà Nẵng là quận Hải Châu, Thanh Khê và Sơn Trà (đã được phê duyệt tại QĐ 4201/QĐ-UBND ngày 17/9/2019)

a. Quận Hải Châu

STT	HẠNG MỤC	Số lượng (Bãi đỗ xe)	Diện tích (m2)	Số điểm đỗ cungcấp
1	**Tổng số bãi đỗ đã duyệt sau rà soát**	**30**	**242.585**	**8.925**
a	***Hiện trạng đã đầu tư xây dựng***	**20**	**121.145**	**3.445**
-	Loại 1: Đã được đầu tư có mục đích phục vụ công cộng	12	83.624	2.422
-	Loại 2: Đã được đầu tư có mục đích phục vụ cá nhân, doanh nghiệp	8	37.521	1.023
b	***Chưa đầu tư xây dựng***	**10**	**112.084**	**4.467**
-	Loại 3: Bãi đỗ xe chưa đầu tư phục vụ công cộng	8	37.084	1.467

STT	HẠNG MỤC	Số lượng (Bãi đỗ xe)	Diện tích (m2)	Số điểm đỗ cungcấp
-	Loại 4: Bãi đỗ xe chưa đầu tư phục vụ cá nhân, doanh nghiệp	2	75.000	3.000
2	**Nâng cấp bãi đỗ xe hiện trạng**	4		**1490**
3	**Bãi đỗ xe đã có chủ trương đầu tư**	**6**	**14.900**	**1.711**
4	**Bãi đỗ xe đề xuất mới**	**8**	**17.552**	**1.724**
	Tổng bãi đỗ xe quận Hải Châu năm 2030	**44**	**265.681**	**12.837**

b. Quận Thanh Khê

STT	Hạng mục	Số lượng (Bãi đỗ xe)	Diện tích (m2)	Số điểmđỗ cung cấp
1	**Tổng số bãi đỗ đã duyệt sau rà soát**	**13**	**39.296**	**1.737**
a	*Hiện trạng đã đầu tư xây dựng*	5	3.615	221
-	Loại 1: Đã được đầu tư có mục đích phục vụ côngcộng	2	3.000	64
-	Loại 2: Đã được đầu tư có mục đích phục vụ cá nhân, doanh nghiệp	3	615	157
b	*Chưa đầu tư xây dựng*	8	**35.681**	**1.516**
-	Loại 3: Bãi đỗ xe chưa đầu tư phục vụ công cộng	6	17.231	915
-	Loại 4: Bãi đỗ xe chưa đầu tư phục vụ cá nhân, doanh nghiệp	2	18.450	601
2	**Nâng cấp bãi đỗ xe hiện trạng**	2		**410**
3	**Bãi đỗ xe đã có chủ trương đầu tư**	**1**	**5.275**	**465**
4	**Bãi đỗ xe đề xuất mới**	**6**	**17.524**	**835**
	Tổng bãi đỗ xe quận Thanh Khê năm 2030	**20**	**61.735**	**3.037**

c. Quận Sơn Trà

STT	Hạng mục	Số lượng (Bãi đỗ xe)	Diện tích (m2)	Số điểmđỗ cungcấp
1	**Tổng số bãi đỗ đã duyệt sau rà soát**	**36**	**264.672**	**10.916**
a	***Hiện trạng đã đầu tư xây dựng***	**17**	**39.524**	**1.453**
-	Loại 1: Đã được đầu tư có mục đích phục vụ công cộng	10	19.049	634
-	Loại 2: Đã được đầu tư có mục đích phục vụ cá nhân, doanh nghiệp	7	20.475	819
b	***Chưa đầu tư xây dựng***	**15**	**225.148**	**9.463**
-	Loại 3: Bãi đỗ xe chưa đầu tư phục vụ công cộng	3	9.727	527
-	Loại 4: Bãi đỗ xe chưa đầu tư phục vụ cá nhân, doanh nghiệp	12	215.421	8.936
2	**Bãi đỗ xe đã có chủ trương đầu tư**	**7**	21.841	1.029
3	**Bãi đỗ xe đề xuất mới**	**3**	5.966	540

STT	Hạng mục	Số lượng (Bãi đỗ xe)	Diện tích (m2)	Số điểmđỗ cungcấp
	Tổng bãi đỗ xe quận Sơn Trà năm 2030	**42**	**292.479**	**12.485**

Các vị trí dự kiến bố trí bãi đỗ xe được phê duyệt tại các quy hoạch phân khu Ven sông Hàn và bờ đông, Đổi mới sáng tạo, Ven vịnh Đà Nẵng, Sân bay, Trung tâm Lõi xanh, Đô thị Sườn đồi, Công nghệ cao, Cảng biển Liên Chiểu, huyện lỵ Hòa Vang, Hòa Hiệp Bắc, Khu du lịch khu vực đỉnh và chân núi Bà Nà. (Xem Phụ lục 3-6)

d) Bãi đỗ xe P&R cho Bến xe khách

Phương án đề xuất quy hoạch bến xe khách liên tỉnh cơ bản tuân theo QHC 359. Nội dung phương án đề xuất được tổng hợp trong bảng dưới đây. Diện tích tối thiểu dành cho các chức năng bến xe được ước tính dựa theo lưu lượng xe quy hoạch từ Quyết định số 4899/QĐ-BGTVT và các quy định của Quy chuẩn kỹ thuật quốc gia về Bến xe khách Sửa đổi 1:2015 QCVN 45:2012/BGTVT (theo Thông tư 73/2015/TT-BGTVT). Ngoài các khu vực chức năng của bến xe, đề xuất bố trí các bãi đỗ công cộng gắn với bến xe khách, bố trí trong bán kính đi bộ hợp lý (300m) so với các bến xe khách.

Bảng 6-5 Đề xuất quy hoạch các bến xe khách và bãi đỗ xe công cộng gắn với bến xe khách

STT	Tên bến xe	Vị trí	Diện tích tối thiểu cho các khu chức năng bến xe (ha)*	Diện tích tối thiểu của bãi, điểm đỗ xe công cộng (ha)
1	Bến xe phía Bắc	Gần vị trí nút giao đường tránh Nam Hải Vân và đường vành đai Tây 2	3,1	1,0
2	Bến xe phía Tây	Khu vực nhà máy xi măng Hòa Khương, QL14B, huyện Hòa Vang	2,4	1,0
3	Bến xe phía Nam	QL.1, Hoà Phước, Hòa Vang	2,7	1,0
4	Bến xe trung tâm (sau này sẽ chuyển đổi thành điểm trung chuyển công cộng)	Tôn Đức Thắng, Hoà Minh, quận Liên Chiểu	6,0	3,0

	Tổng		**14,2**	**6,0**

*Ghi chú: * Các khu chức năng bến xe gồm: quảng trường, toà nhà bến xe (phục vụ hành khách và văn phòng), khu trả khách, đón khách và bãi đỗ xe chờ tài, bãi đỗ xe qua đêm, khu dịch vụ phương tiện và các công trình kỹ thuật.*

6.2.5. Trạm sạc ô tô điện

Theo quyết định 1957/QĐ-UBND ngày 08/9/2023 của UBND Tp Đà Nẵng Quyết định Ban hành Kế hoạch triển khai Chương trình hành động về chuyển đổi năng lượng xanh, giảm phát thải khí cacbon và khí metan của ngành GTVT Đà Nẵng đã đề ra mục tiêu phát thải khí nhà kính về "0" vào năm 2050.

Định hướng sử dụng xe điện và phát triển trạm sạc xe điện là một phần quan trọng trong việc chuyển đổi năng lượng xanh.

Theo Đề án Đề xuất vị trí xây dựng trạm sạc ô tô điện, cơ chế khuyến khích phát triển xe ô tô điện, trạm sạc ô tô điện trên địa bàn thành phố Đà Nẵng, được duyệt tại Quyết định số 124/QĐ-UBND ngày 14/1/2021 đã đề ra mục tiêu đến năm 2030: Xây dựng 250 trạm sạc cấp 1, 2 và 50 trạm sạc cấp 3. (Xem phụ lục 3-7)

Ngoài ra, tại các bến, bãi đỗ xe bố trí trạm sạc ô tô điện để phát triển giao thông xanh.

6.3. Nút giao thông

6.3.1. Tổng quan

Tất cả các nút giao đường cao tốc/đường vành đai và đường cao tốc/tuyến đường trục chính phải được phân tách theo cấp để đảm bảo an toàn và năng lực cao hơn.

Trong khu vực đô thị hiện tại, các giao lộ giữa trục giao thông và các tuyến đường chính phải được phân tách bằng cách sử dụng một cầu vượt (loại hình đấu nối số 1). Cho phép giảm số lượng giao lộ, để lưu lượng giao thông thông suốt và hiệu quả hơn trên các tuyến đường cao tốc.

Đối với giao lộ do hạn chế về đất đai và đối với các nút giao thông đường trục chính/đường nhỏ, có thể lắp đặt các nút giao thông bên phải (loại hình đấu nối số 2).

Các nút giao thông chính, của các đường chính và phụ, cũng có thể được báo hiệu và việc điều khiển tín hiệu có thể được phối hợp để tạo điều kiện cho các luồng giao thông chính (loại hình đấu nối số 3).

Đường nội bộ giao với đường trục chính, giao lộ có thể bị đóng. Thay vào những con đường kín này có thể được chuyển đổi thành hành lang dành cho người đi bộ để phục vụ như là không gian công cộng và khuyến khích giao thông phi cơ giới.

Các nút giao cắt chính giữa các tuyến đường bộ (đường Tránh Nam hầm Hải Vân, Nguyễn Tất Thành nối dài, ĐT602, Hoàng Văn Thái, Quốc lộ 14B, ĐT605 và đường Vành đai Phía Nam) với đường sắt quốc gia mới được định hướng tổ chức nút giao khác mức để đảm bảo giao thông đường bộ được thông suốt và an toàn hơn. Phạm vi quỹ đất cần được dự trữ để xây dựng và tổ chức các nút giao này có bán kính R=500m tính từ tâm giao cắt.

6.3.2. Tiêu chuẩn thiết kế nút giao

Nguyên tắc về việc lựa chọn loại nút giao thông dựa trên các yếu tố sau (Tham khảo TCVN 13592:2022):

+ Yếu tố giao thông: bao gồm đặc trưng giao thông ở nút: lưu lượng, thành phần dòng xe ở năm hiện tại và dự báo ở năm tương lai, tốc độ thiết kế, tổ chức và điều khiển giao thông, khả năng thông hành...).

+ Yếu tố hình học (vật lý): bao gồm các đường dẫn theo chức năng đến nút, các chỉ tiêu kỹ thuật, thiết kế sử dụng làn xe, cấu tạo hình học; chọn loại hình nút, quy hoạch sử dụng đất khu vực nút ...

+ Yếu tố kinh tế: bao gồm chi phí sử dụng đất, chi phí xây dựng, chi phí vận hành khai thác, khả năng cải tạo xây dựng phân kỳ,... Đánh giá các chỉ tiêu kinh tế và lợi ích.

+ Yếu tố con người và xã hội: bao gồm sự thuận tiện cho lái xe và người tham gia giao thông như: dẫn hướng mạch lạc, đáp ứng với thói quen tốt khi có mong muốn, tiện ích cho người đi bộ và người tàn tật; hoà nhập và làm đẹp thêm các công trình kiến trúc trong khu vực và cảnh quan đô thị.

Bảng 6-6 Loại hình nút giao tại các đô thị đặc biệt và loại I

Loại đường	Đường cao tốc đô thị	Đường trục chính, chính đô thị, liên khu vực	Đường cấp khu vực	Đường cấp nội bộ
Đường cao tốc đô thị	Khác mức	Khác mức	Khác mức	Khác mức không liên thông
Đường trục chính, chính đô	Khác mức	Khác mức hoặc cùng mức có đèn	Cùng mức có đèn tín hiệu	Khác mức

thị, liên khu vực		tín hiệu	hoặc khác mức	
Đường cấp khu vực	Khác mức	Cùng mức có đèn tín hiệu hoặc khác mức	Cùng mức có đèn tín hiệu hoặc khác mức	Cùng mức
Đường cấp nội bộ	Khác mức không liên thông	Khác mức	Cùng mức	Cùng mức

Ghi chú:

1. Giao nhau khác mức có thể có hoặc không có các nhánh nối liên thông tùy theo cách TCGT;

2. Với các đô thị loại II trở xuống và khu đô thị cải tạo, tùy theo điều kiện giao thông và điều kiện xây dựng để chọn loại hình giao nhau phù hợp.

Nguồn: QCVN 07-4-2023

6.3.3. Phương án quy hoạch nút giao

Nguyên tắc quy hoạch nút giao như sau:

- Giao với đường sắt đô thị và đường sắt quốc gia: Tất cả các nút giao đường sắt với đường bộ cần bố trí nút giao trực thông (không cho phép liên hệ), không cho chuyển động rẽ. Hình thức giao cắt có thể là cầu vượt trên đường sắt hoặc hầm chui dân sinh dưới đường sắt tùy theo vị trí.

- Giao với cao tốc và đường trục chính: Tùy theo chức năng, lưu lượng giao thông cũng như quỹ đất, nút giao được đề xuất theo hướng dẫn của QCVN 07-4-2023

Các nút giao khác mức

Các nút giao khác mức được thiết kế để đảm bảo tốc độ lưu thông cũng như đảm bảo an toàn cho người và phương tiện. Các kiểu giao cắt được đề xuất như sau:

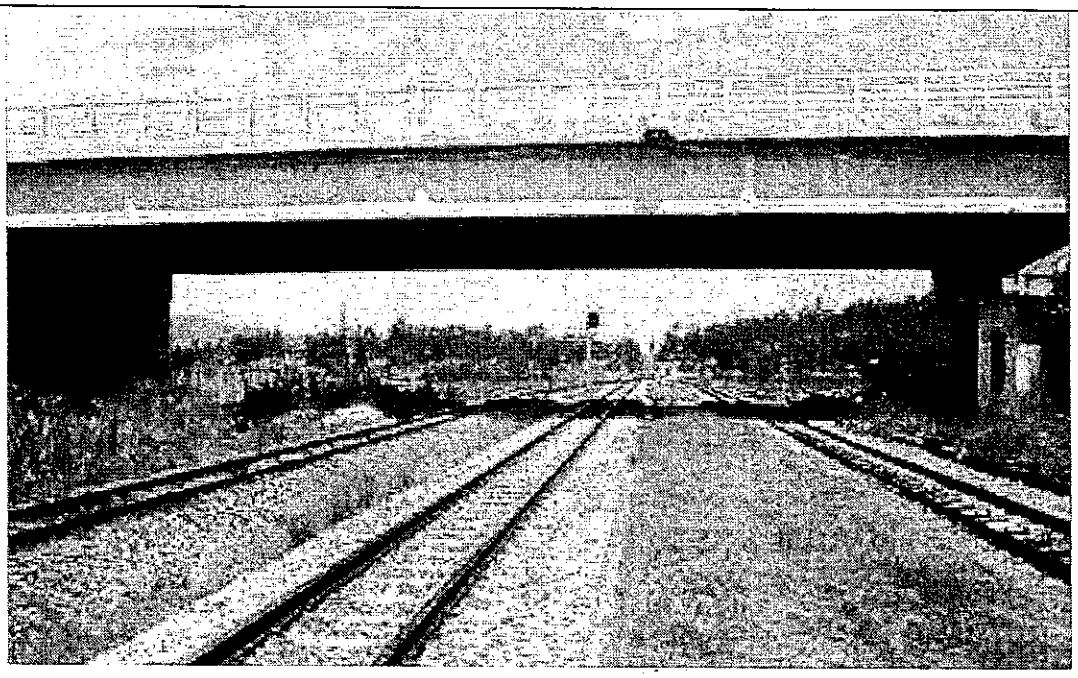
- Nút giao trực thông: Chỉ cho phép đi thẳng từ hai hướng giao cắt, không được rẽ

- Nút giao liên thông (một phần) : Cho phép 1 hướng được rẽ

- Nút giao liên thông đầy đủ: Cả hai hướng giao cắt đều được rẽ.

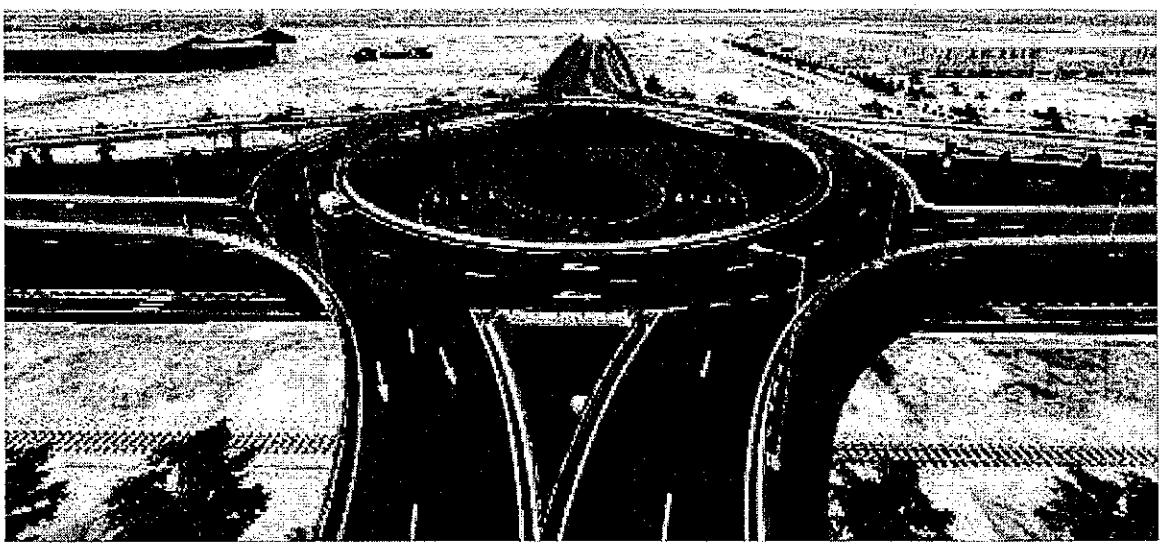
Bảng tổng hợp phương án quy hoạch các nút giao khác mức: Xem Phụ lục 3-5

Một số minh họa về các kiểu nút giao khác mức.



Hình 6-5 Nút giao khác mức trực thông đường bộ và đường sắt

Hình 6-6 Nút giao liên thông một phần



Hình 6-7 Nút giao liên thông đầy đủ

6.3.4. Quy hoạch các công trình đường bộ (cầu, hầm)

Các cầu, hầm dự kiến xây mới trong quy hoạch bao gồm:

STT	Công trình cầu, hầm	Chiều dài dự kiến (m)	Quy mô tối thiểu
I	**Công trình hầm vượt sông, công trình**		
1	Hầm đường bộ qua sông Hàn nối đường Đống Đa và Vân Đồn (không kể đường sắt đô thị)	1490	4 làn xe
2	Hầm đường bộ qua Sân bay quốc tế Đà Nẵng (không kể đường sắt đô thị)	1370	4 làn xe
3	Hầm qua ga đường sắt và đường bộ cao tốc	710	4-6 làn xe
II	**Hầm tại nút giao khác mức**		
1	Hầm chui đường Bạch Đằng tại nút giao với đường Nguyễn Văn Linh	400	2-4 làn xe
2	Hầm chui trên đường Ngũ Hành Sơn tại nút giao với đường Hồ Xuân Hương	415	4 làn xe
3	Hầm chui trên đường Ngô Quyền tại nút giao với đường Vương Thừa Vũ	455	4 làn xe
4	Hầm chui trên đường Ngô Quyền tại nút giao với đường Phạm Văn Đồng	460	4 làn xe
5	Hầm chui trên đường Ngô Quyền tại nút giao với đường Võ Văn Kiệt	438	4 làn xe
6	Hầm chui trên đường Ngô Quyền tại nút giao với đường Nguyễn Văn Thoại	466	4 làn xe
7	Hầm chui trên đường Lê Văn Hiến tại nút giao với đường Minh Mạng	450	4 làn xe
8	Hầm chui trên đường Trần Đại Nghĩa tại nút giao với đường Nam Kỳ Khởi Nghĩa	400	4 làn xe
9	Hầm chui trên đường Duy Tân tại nút giao với đường Nguyễn Hữu Thọ	500	4 làn xe
III	**Cầu vượt sông**		
1	Cầu vượt sông Đô Tỏa nối đường 29/3 và Bùi Tá Hán	450	4 làn xe
2	Cầu vượt sông Đô Tỏa nối đường cầu Đồng Nò đến Chương Dương	150	2-4 làn xe
3	Cầu vượt sông Cái trên đường Vành đai tây 1	700	6 làn xe
4	Cầu vượt sông Cái nối đường Phạm Hữu Nghị và đường ven sông Cái	460	4 làn xe
5	Cầu vượt sông Cái trên đường số 6 PK Đổi mới sáng tạo (phía nam cầu Hòa Phước)	200	4 làn xe
6	Cầu vượt sông Túy Loan trên đường Vành đai tây 1	680	6 làn xe
7	Cầu vượt sông Túy Loan trên đường giữa Vành đai tây và Vành đai tây 1	80	4 làn xe
8	Cầu vượt sông Túy Loan trên đường Hòa Nhơn Hòa Khương 2	200	4 làn xe
9	Cầu vượt sông Cẩm Lệ trên đường vành đai tây 2 nối dài	260	6 làn xe
10	Cầu vượt sông Cẩm Lệ trên đường Vành đai tây 1	chung cầu vượt cao tốc	6 làn xe
11	Cầu vượt sông Cẩm Lệ trên đường Hòa Phong Hòa Phước	250	4 làn xe
12	Cầu vượt sông Cẩm Lệ trên đường Hòa Phong Hòa Tiến 1	300	4 làn xe
13	Cầu vượt sông Yên trên đường ĐH4	350	4 làn xe

STT	Công trình cầu, hầm	Chiều dài dự kiến (m)	Quy mô tối thiểu
14	Cầu vượt sông Cu Đê trên đường ADB5	250	4 làn xe
15	Cầu vượt sông Cu Đê gần trung tâm huấn luyện PCCC (cầu Phò Nam mới)	400	2-4 làn xe
IV	**Cầu vượt tại nút giao khác mức**		
1	Cầu vượt trên đường Xô Viết Nghệ Tĩnh tại nút giao với đường 2 Tháng 9	470	4 làn xe
2	Cầu vượt trên QL14B tại nút giao với đường cao tốc ĐN - QN	240	6 làn xe
3	Cầu vượt trên đường nối ĐT.601 tại nút giao với đường cao tốc LS-TL	300	2-4 làn xe
4	Cầu vượt trên cao tốc tại nút giao với đường Hoàng Văn Thái	465	4 làn xe
5	Cầu vượt trên Vành đai tây 1 tại nút giao với đường cao tốc	880	6 làn xe
6	Cầu vượt trên Vành đai tây 2 tại nút giao với đường Nguyễn Tất Thành	640	4 làn xe
7	Cầu vượt trên Vành đai tây 2 tại nút giao với đường ĐT.602	640	4 làn xe
8	Cầu vượt trên Vành đai tây 2 tại nút giao với đường Hoàng Văn Thái	640	4 làn xe
9	Cầu vượt trên Vành đai tây 2 tại nút giao với QL.14B	360	4 làn xe
10	Cầu vượt trên đường Hòa Phước Hòa Khương tại nút giao với đường ĐT.605, VĐT2	400	6 làn xe
11	Cầu vượt trên đường Hòa Phước - Hòa Khương tại nút giao với QL1	400	6 làn xe
12	Cầu vượt trên Vành đai tây 1 tại nút giao với QL14G	550	6 làn xe
13	Cầu vượt trên Vành đai tây 1 tại nút giao với QL14B và khu TTHC xã Hòa Phong	510	6 làn xe
14	Cầu vượt trên Vành đai tây 1 tại nút giao với QL1	480	6 làn xe
15	Cầu vượt trên đường Trường Chinh tại nút giao với đường dẫn vào hầm qua sân bay	470	4 làn xe
16	Cầu vượt trên đường Nguyễn Hữu Thọ tại nút giao với đường CMT8	540	6 làn xe
17	Cầu vượt trên đường Võ Chí Công tại nút giao với đường Minh Mạng (VĐT 1)	2100	4 làn xe
18	Cầu vượt trên đường Nguyễn Lương Bằng tại nút giao với đường Nguyễn An Ninh	400	2-4 làn xe
19	Cầu vượt trên đường Vành đai tây tại nút giao với đường Nguyễn Tất Thành nối dài	200	2-4 làn xe
20	Cầu vượt trên đường số 5 KCN Hòa Khánh tại nút giao với đường Nguyễn Lương Bằng	500	4 làn xe
21	Cầu vượt trên đường ADB5 tại nút giao với đường tránh nam hầm Hải Vân	700	4 làn xe
22	Cầu vượt trên đường Nguyễn Văn Cừ tại nút giao với đường Tạ Quang Bửu	620	2-4 làn xe

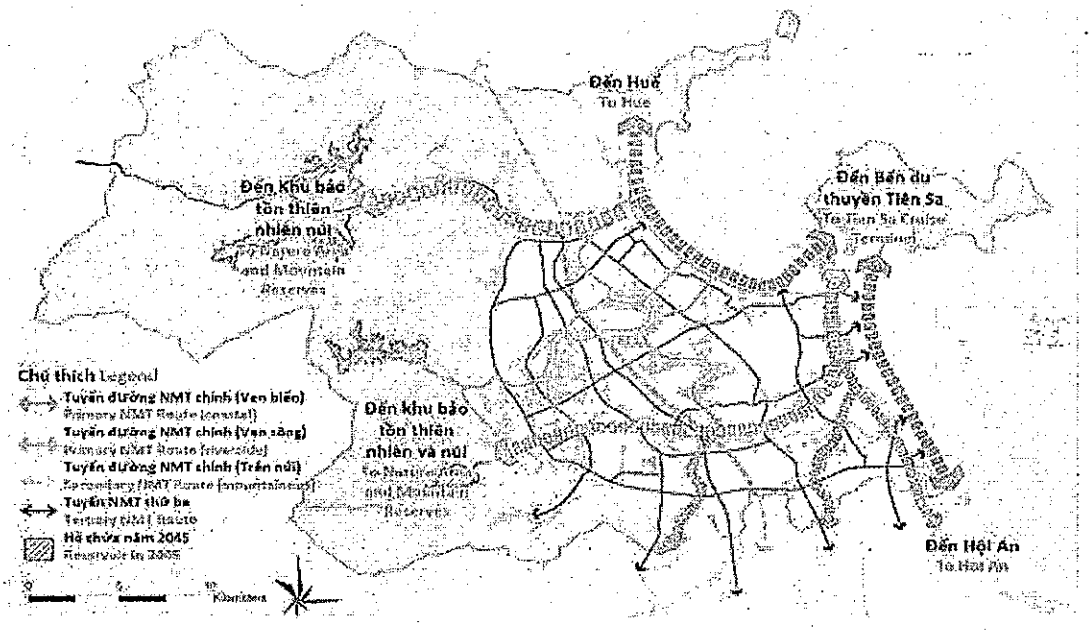
6.4. Giao thông không động cơ

Hai hình thức giao thông phi cơ giới (Non-motorized Transportation - NMT) tại thành phố Đà Nẵng là đi bộ và đi xe đạp. Để đảm bảo Thành phố Đà Nẵng là xanh và đáng sống, điều quan trọng là cung cấp cơ sở hạ tầng hỗ trợ khuyến khích việc đi bộ và đi xe đạp.

Mạng lưới tuyến giao thông NMT tại thành phố Đà Nẵng cần được thiết kế phù hợp và cải thiện trải nghiệm cho người đi bộ và đi xe đạp. Sau đây là một số định hướng đã được thực hiện cho mạng NMT chính trong quy hoạch sử dụng đất mở rộng:

- Khuyến khích việc đi bộ trong trung tâm thành phố hiện tại bằng cách cải thiện môi trường và hạ tầng đi bộ tại các khu vực phù hợp, ví dụ tại các tuyến đường ven sông, bờ biển, đồng thời áp dụng các biện pháp hạn chế xe cơ giới (biện pháp hành chính, kinh tế hoặc kỹ thuật) trên các tuyến đường trung tâm; chuyển đổi một số cặp đường nhỏ thành cặp đường một chiều trong khu vực đông đúc nhằm tăng cường năng lực thông qua của đường, giảm xung đột giao thông; bố trí các bãi đỗ xe tại các vị trí trên vành đai hạn chế xe cơ giới; tăng cường năng lực và khả năng kết nối VTHKCC tại các khu vực hạn chế xe cơ giới.

- Phát triển mạng lưới NMT trong các hành lang xanh, khu vực đệm đường bộ và đường sắt, đường đi dạo trên bãi biển, dọc bờ sông và các không gian xanh khác. Những cải thiện này sẽ khuyến khích vui chơi giải trí và sử dụng giao thông NMT.



Hình 6-8 Định hướng các tuyến phát triển giao thông phi cơ giới

Nguồn: Thuyết minh tổng hợp Điều chỉnh quy hoạch chung thành phố Đà Nẵng đến năm 2030, tầm nhìn đến năm 2045.

Các khu vực phát triển giao thông phi cơ giới NMT như sau:

- Khu vực ven biển: dọc theo đường Nguyễn Tất Thành, Trường Sa, Hoàng Sa, Võ Nguyên Giáp;

- Khu vực ven sông: dọc 2 bờ sông Hàn; sông Cẩm Lệ, sông Túy Loan, sông Yên, sông Cu Đê, sông Cái, sông Cổ Cò;

- Trong các khu vực Lõi Xanh, khu dân cư Sườn Đồi, Công nghệ cao và một số khu vực mới quy hoạch;

Các tuyến đường dành cho người đi bộ được thiết kế thân thiện môi trường, bố trí cảnh quan hài hòa, kết nối thuận tiện với VTHKCC như điểm dừng đỗ xe buýt, ga MRT, LRT, bến hành khách đường thủy nội địa, đảm bảo người đi bộ tiếp cận dễ dàng và an toàn.

Mặt cắt ngang đường dành cho xe đạp và đi bộ được bố trí như sau:

- Đối với các tuyến đường hiện hữu có thể bố trí phần đường dành riêng cho xe đạp, bề rộng mỗi bên từ 0,75-1,00m. Cần có các kí hiệu rõ ràng để nhận biết phần đường dành cho người đi xe đạp.

- Đối với đường ven biển hiện hữu (các tuyến Trường Sa, Hoàng Sa, Võ Nguyên Giáp): bố trí đường dành riêng cho xe đạp đi sát biển, bề rộng từ 2-3m.

- Đường ven sông Cu Đê, Cẩm Lệ: bố trí đường dành riêng cho xe đạp trải nghiệm, bề rộng từ 3-5m.

- Đường ven sông Hàn: bố trí đường dành riêng cho xe đạp, bề rộng từ 2-3m.

- Đường dành cho xe đạp trong các khu vực mới quy hoạch: Cần bố trí song song với đường ô tô và cả trong các khu vực sinh thái.

Hiện nay thành phố đã triển khai hai cụm tuyến phố đi bộ:

- Cụm thứ nhất: phố đi bộ An Thượng giai đoạn 1 với các tuyến đường bao quanh bởi đường Võ Nguyên Giáp – Hoàng Kế Viêm – Lê Quang Đạo – Ngô Thì Sĩ và khu vực biển Mỹ An.

- Cụm thứ hai: phố đi bộ Bạch Đằng đoạn từ cầu sông Hàn đến cầu Trần Thị Lý, bao gồm ba phân khu. Phân khu thứ nhất là đoạn từ cầu sông Hàn đến cầu Rồng. Phân khu thứ hai từ cầu Rồng đến cầu Trần Thị Lý. Phân khu thứ ba là công viên hai đầu cầu Trần Thị Lý.

Thành phố tiếp tục triển khai tuyến phố đi bộ An Thượng giai đoạn 2 gồm 11 tuyến đường bao quanh bởi đường Lê Quang Đạo – Hoàng Kế Viêm – Châu Thị Vĩnh Tuế – Ngô Thì Sĩ.

Tại các khu vực trường học, công viên, trung tâm thương mại, khu du lịch, khách sạn, tuyến đường ven biển… có lượng người đi bộ qua đường cao cần bố trí các lối đi bộ khác mức với các đường phố chính.

Bảng 6-7 Các vị trí bộ khác mức hiện trạng

STT	Giao khác mức với đường	Vị trí
1	Đường Điện Biên Phủ	Trước công viên 29 Tháng 3.
2	Đường Nguyễn Tri Phương	Phía tây công viên 29 Tháng 3.
3	Đường Nguyễn Tất Thành	Trước công viên Mikazuki.
4	Đường Võ Nguyên Giáp	Trước khách sạn Holiday Beach

Bảng 6-8 Các vị trí dự kiến bố trí lối đi bộ khác mức

STT	Giao khác mức với đường	Vị trí
1	Đường Nguyễn Tất Thành	Nút giao đường Lý Thái Tông
2	Đường Nguyễn Tất Thành	Nút giao đường Hà Khê
3	Đường Điện Biên Phủ	Nút giao Huỳnh Ngọc Huệ - Trần Cao Vân
4	Đường Ngô Quyền	Trước khu đất quy hoạch chợ Thọ Quang mới và khu đất giáo dục (số 35 Ngô Quyền)
5	Đường Ngô Quyền	Trước Vincom
6	Đường Ngô Quyền	Giao Võ Văn Kiệt
7	Đường Ngô Quyền	Giao Nguyễn Văn Thoại
8	Đường Hoàng Sa	Công viên chuyên đề phía nam bán đảo Sơn Trà (Nút giao đường Lê Đức Thọ)
9	Đường Hoàng Sa	Công viên vườn dạo kết hợp kết hợp thương mại dịch vụ dọc tuyến mương Suối Đá, phường Thọ Quang
10	Đường Hoàng Sa	Nút giao đường Nguyễn Huy Chương
11	Đường Võ Nguyên Giáp	Trước khách sạn Fusion Sutes
12	Đường Võ Nguyên Giáp	Nút giao đường Trần Hữu Tước
13	Đường Võ Nguyên Giáp	Nút giao đường Phạm Văn Đồng (khu vực công viên biển đông)
14	Đường Võ Nguyên Giáp	Nút giao đường Võ Văn Kiệt
15	Đường Võ Nguyên Giáp	Trước khách sạn Mỹ Khê
16	Đường Võ Nguyên Giáp	Nút giao đường Nguyễn Văn Thoại
17	Đường Võ Nguyên Giáp	Trước khách sạn Mường Thanh
18	Đường Võ Nguyên Giáp	Nút giao đường Phan Tứ
19	Đường Võ Nguyên Giáp	Nút giao đường Mỹ Đa Đông 10
20	Đường Võ Nguyên Giáp	Nút giao đường Hồ Xuân Hương
21	Đường Võ Nguyên Giáp	Nằm giữa 2 khu nghỉ dưỡng Pullman Đà

STT	Giao khác mức với đường	Vị trí
		Nẵng Beach Resort và Furama Villas Đà Nẵng
22	Đường Võ Nguyên Giáp	Khu vực KS Crowne Plaza Đà Nẵng
23	Đường Trường Sa	Nút giao đường Minh Mạng
24	Đường Trường Sa	Nút giao đường Huyền Trân Công Chúa (Quy hoạch bảo quản, tu bổ, phục hồi Danh lam thắng cảnh quốc gia đặc biệt Ngũ Hành Sơn. Được duyệt tại QĐ 822/QĐ-TTg ngày 11/7/2023)
25	Đường Trường Sa	Nút giao đường Nguyễn Thần Hiến
26	Đường Trường Sa	Nút giao đường Võ Quý Huân
27	Đường Trường Sa	Khu vực Cocobay
28	Đường Ngũ Hành Sơn	Trước trường ĐH Kinh tế
29	Đường Lê Văn Hiến	Quy hoạch bảo quản, tu bổ, phục hồi Danh lam thắng cảnh quốc gia đặc biệt Ngũ Hành Sơn. Được duyệt tại QĐ 822/QĐ-TTg ngày 11/7/2023
30	Võ Chí Công nối dài (Võ Quí Huân)	Khu đô thị FPT
31	Lê Văn Hiến	Trước bệnh viện Phụ sản Nhi Đà Nẵng
32	Nam Kỳ Khởi Nghĩa	Trước bệnh viện Đà Nẵng cơ sở 2 (dự kiến) – Trường Đại học Kỹ thuật Y dược.
33	Nguyễn Lương Bằng	Trước trường TH Ngô Sỹ Liên

6.5. Giao thông ngầm

6.5.1. Tổng quan

Hiện nay, khu vực trung tâm thành phố Đà Nẵng có mật độ phát triển đô thị dày đặc, quỹ đất để phát triển hạ tầng giao thông rất hạn chế, sân bay nằm ở vị trí chia cắt phía đông và phía tây trung tâm thành phố. Do đó, định hướng phát triển giao thông ngầm nhằm tiết kiệm quỹ đất, đảm bảo các yêu cầu về an ninh quốc phòng.

Theo Quy hoạch 359 và quy hoạch thành phố đã định hướng phát triển không gian ngầm tại các công trình công cộng, dịch vụ, nhà cao tầng, các nút giao thông chính, khu vực nhà ga, tuyến vận tải công cộng, kết nối với bãi đỗ xe và hầm giao thông ngầm để tạo thành một không gian ngầm hoàn chỉnh, đa năng góp phần nâng cao hiệu quả sử dụng đất.

Trong phạm vi đồ án quy hoạch chuyên ngành chỉ định hướng phát triển giao thông ngầm. Định hướng phát triển không gian ngầm được thực hiện trong các quy hoạch phân khu.

6.5.2. Định hướng phát triển giao thông ngầm

Theo quy hoạch chung 359 và quy hoạch thành phố Đà Nẵng thời kỳ 2021-2030, tầm nhìn đến năm 2050, đề xuất quy hoạch các tuyến giao thông ngầm như sau:

Hầm qua sân bay

- Đây là tuyến giao thông kết nối phía đông và phía tây sân bay nhằm giảm tải cho các đường Điện Biên Phủ, Cách Mạng Tháng Tám.

- Tuyến đường bộ bắt đầu đi ngầm từ sau nút giao Trường Chinh – Đinh Thị Vân – qua sân bay – Duy Tân. Sau khi qua nút giao với đường Nguyễn Hữu Thọ, tuyến đường bộ bắt đầu đi nổi.

- Tuyến hầm đường bộ có chiều dài khoảng 2,1km. Dự kiến bố trí hầm cho giao thông đường bộ và hầm cho giao thông công cộng (tuyến MRT1).

Hầm qua sông Hàn

Hầm qua sông Hàn kết nối đường Đống Đa và đường Vân Đồn. Tuyến gồm hầm đường bộ và MRT, có chiều dài khoảng 0,83km. Dự kiến bố trí hầm cho giao thông đường bộ và hầm cho giao thông công cộng (tuyến MRT2).

Hầm qua ga đường sắt mới

Hầm qua ga đường sắt mới nằm trên đường nối ga đường sắt và đường số 2 KCN Hòa Khánh.

Tuyến đi ngầm qua ga đường sắt mới, đường sắt cao tốc, đường sắt thường, đường bộ cao tốc. Chiều dài tuyến đi ngầm khoảng 0,8km. Quy mô hầm tương ứng với tuyến mặt đất và tuyến giao thông công cộng LRT3.

Các nút giao khác mức

Một số nút giao khác mức có bố trí hầm chui với quy mô mặt cắt phù hợp với nút giao thông.

Các tuyến vận tải công cộng

- Tuyến MRT 1 bắt đầu đi ngầm từ trước nút giao Vành đai 2 (Vành đai tây 2) – Đinh Liệt, đi ngầm qua sân bay, tiếp tục đi ngầm theo hướng đường bao phía đông sân bay – công viên 29 Tháng 3 – đến ga trung chuyển trung tâm tại ga đường sắt hiện trạng. Chiều dài tuyến MRT ngầm khoảng 6,1km.

- Tuyến MRT 2 bắt đầu đi ngầm từ trước nút giao Ngô Quyền – Trần Thánh Tông, ngầm qua sông Hàn, đường Đống Đa đến ga trung chuyển trung tâm tại ga đường sắt hiện trạng. Chiều dài tuyến MRT ngầm khoảng 4,3km.

- Tuyến LRT 6 đi ngầm đoạn trước tượng đài 2 Tháng 9, chiều dài ngầm khoảng 1,3km.

- Bố trí các ga ngầm dọc theo tuyến MRT và LRT ngầm. Trong đó đặc biệt tại các điểm đầu mối giao thông lớn cần bố trí ga ngầm kết hợp điểm trung chuyển và phát triển thương mại dịch vụ (ngầm và nổi) như Phía Đông và Tây CHKQT Đà Nẵng, vị trí ga đường sắt cũ….

Các tuyến giao thông đường bộ ngầm

Ngoài các tuyến đường bộ ngầm vượt công trình, vượt sông như đã nêu trên còn có các tuyến giao thông ngầm. Các tuyến này sẽ được nghiên cứu kết hợp với Quy hoạch không gian ngầm đô thị.

CHƯƠNG 7. QUY HOẠCH VẬN TẢI KHÁCH CÔNG CỘNG

7.1. Mục tiêu và nguyên tắc

7.1.1. Mục tiêu

Hệ thống VTHKCC của thành phố Đà Nẵng là sự kết hợp của hệ thống vận chuyển nhanh như MRT, LRT và BRT với hệ thống xe buýt có vai trò thu gom, hỗ trợ, đảm bảo kết nối vận tải hành khách đa phương thức. Mục tiêu phát triển VTHKCC như sau:

- Đến năm 2030: đáp ứng được 10%-20% nhu cầu đi lại (gồm xe buýt thường, xe buýt chất lượng cao và các phương tiện bán công công khác như taxi, xe hợp đồng điện tử dưới 9 chỗ).

- Từ năm 2031-2045: đáp ứng trên 25% nhu cầu đi lại (xe buýt thường, xe buýt chất lượng cao, BRT và các tuyến LRT).

Mật độ tuyến VTHKCC định hướng theo QCVN 01:2021/BXD, cụ thể:

- Mật độ mạng lưới giao thông công cộng tối thiểu phải đạt 2 km/km2.

- Tại chỗ giao nhau giữa các tuyến đường có phương tiện giao thông công cộng, phải bố trí trạm chuyển xe từ phương tiện này sang phương tiện khác với chiều dài đi bộ < 200 m.

7.1.2. Nguyên tắc phát triển mạng lưới VTHKCC trục chính

Khi xác định hướng tuyến của tuyến VTHKCC trục chính cần đáp ứng được các tiêu chí như sau:

1. Tạo sự kết nối với các khu vực đô thị, du lịch hiện tại và tương lai (phù hợp với định hướng quy hoạch chung xây dựng và các quy hoạch phân khu đô thị của Đà Nẵng);

2. Tạo sự liên thông và giảm sự trùng lặp về hướng tuyến với mạng lưới vận tải hành khách công cộng khối lượng lớn (tức là phù hợp với định hướng quy hoạch phát triển giao thông vận tải Thành phố);

3. Ưu tiên hướng tuyến thẳng và tránh đi vòng vèo kéo dài quãng đường nhằm giảm thời gian đi lại của hành khách, giảm chi phí xây dựng và giảm chi phí quản lý và vận hành trong tương lai;

4. Giảm thiểu tối đa giải phóng mặt bằng thông qua việc tận dụng các tuyến đường bộ và đất công cộng khác;

5. Hạn chế các đoạn tuyến phải sử dụng hầm (hoặc đi ngầm) do chí phí xây dựng các đoạn tuyến này lớn hơn rất nhiều so với kết cấu cầu cạn hoặc đi trên mặt đất;

6. Hạn chế sử dụng các đoạn tuyến có bán kính đường cong nằm quá nhỏ (trừ trường hợp không thể tránh được) nhằm đảm bảo sự vận hành êm thuận của đoàn tàu cũng như giảm chi phí bảo dưỡng.

7. Giảm thiểu các tác động tiêu cực tới sự lưu thông trên các tuyến đường bộ hiện tại cũng như đường được quy hoạch trong tương lai;

8. Giảm thiểu các tác động tới môi trường.

7.1.3. Nguyên tắc quy hoạch chi tiết tuyến VTHKCC

Đảm bảo sự cân bằng giữa năng lực cung với nhu cầu: Khả năng cung cấp các dịch vụ vừa thuận tiện đối với HK vừa tiết kiệm chi phí (giảm thời gian chờ và hệ số sử dụng sức chứa cao…); cân bằng giữa công suất cung ứng và nhu cầu;

Vận hành mềm dẻo: sự phù hợp chế độ vận hành với các biến động về luồng HK và môi trường vận tải;

Đảm bảo tính liên kết giữa các phương thức vận tải: sử dụng hiệu quả hệ thống đa phương thức như ĐS/đường cao tốc qua các ga trung chuyển, các tuyến thu gom HK và các cơ sở hạ tầng, thiết bị cho hình thức tiếp cận P+R…

Tiết kiệm quãng đường huy động: Các điểm đầu cuối, depot, bãi bảo quản PTVT cần đặt tại các địa điểm gần với tuyến nhất, mà giá thuê đất không quá cao. Các điểm đầu cuối cần đặt tại các địa điểm có thể tiếp cận dễ dàng bằng đi bộ hoặc PTVT khác;

Tiết kiệm chi phí cho hệ thống vận tải: gồm chi phí đầu tư hạ tầng và điểm dừng đỗ, chi phí đầu tư đoàn phương tiện và chi phí vận hành.

7.2. Định hướng, giải pháp phát triển vận tải hành khách công cộng trục chính

7.2.1. Quy hoạch các điểm trung chuyển quan trọng của VTHKCC khối lượng lớn

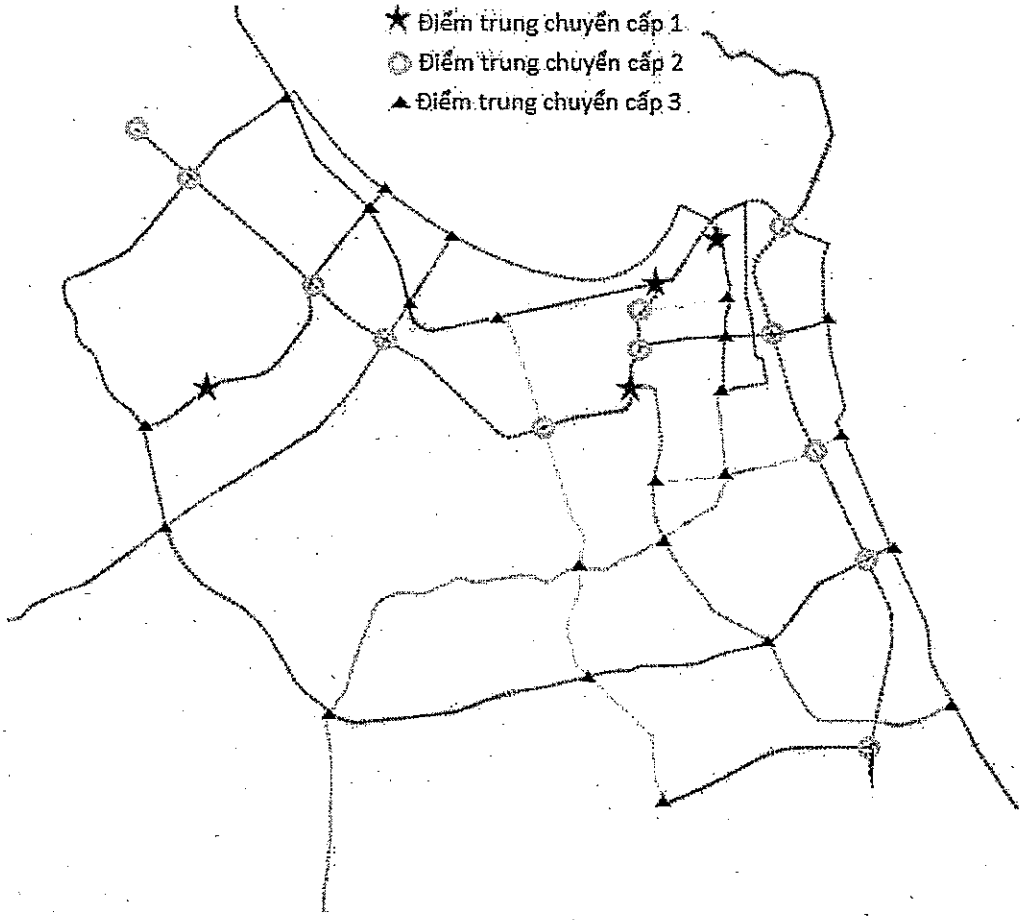
7.2.1.1. Phân cấp điểm trung chuyển

Các điểm trung chuyển của mạng lưới VTHKCC khối lượng lớn được phân chia thành 03 cấp như sau:

- Điểm trung chuyển cấp 1: giữa ĐSĐT với đầu mối vận tải lớn (ga đường sắt, sân bay, cảng du lịch lớn). Bố trí bãi đỗ trung chuyển P&R tối thiểu khoảng 5000 m2/bãi.

- Điểm trung chuyển cấp 2: giữa ĐSĐT với đầu mối vận tải liên tỉnh (bến xe khách) hoặc giữa các tuyến MRT với LRT. Bố trí bãi đỗ trung chuyển P&R tối thiểu khoảng 3000 m2/bãi.

- Điểm trung chuyển cấp 3: giữa các tuyến LRT với LRT, tuyến vận tải du lịch. Bố trí bãi đỗ trung chuyển P&R quy mô tối thiểu 1000 m2/bãi.



Hình 7-1 Phân cấp các điểm trung chuyển của mạng lưới MRT, LRT

Nguồn: Tư vấn lập quy hoạch

7.2.1.2. Danh sách các điểm trung chuyển cấp 1 của mạng lưới VTHKCC

Với bố cục không gian đô thị hiện hữu, với xu hướng phát triển không gian đô thị theo Quyết định số 359/QĐ-TTg ngày 15/3/2021 thì các luồng hành khách chính sẽ tập trung theo hướng Tây Bắc – Đông Nam, Tây Nam – Đông Bắc và đi qua Trung tâm Thành phố; luồng hành khách hướng Bắc – Nam sẽ phân chia thành 2

nhánh dọc theo mặt phía đông và phía tây sân bay. Luồng hành khách hướng Đông – Tây chủ yếu phát sinh từ mặt phía đông sân bay qua các cầu khu vực trung tâm sang quận Sơn Trà. Phân bổ lưu lượng hành khách lên mạng lưới giao thông hiện tại cho thấy trục đường phía bắc sân bay sẽ có lưu lượng cao nhất (đường Điện Biên Phủ), tiếp đến là các trục phía nam sân bay (Lê Đại Hành, CMT8), các trục dọc bắc – nam (QL.1, Nguyễn Hữu Thọ), và trục ngang Đông – Tây (Nguyễn Văn Linh)

Như vậy các đầu mối vận tải hành khách liên tỉnh và liên vùng cần kết nối với hệ thống VTHKCC gồm:

- Cảng hàng không quốc tế Đà Nẵng.

- Cảng sông Hàn (du lịch).

- Ga hành khách Đà Nẵng mới gần phía bắc nút giao đường Bà Nà với Cao tốc.

- Các bến xe khách (phía Bắc, phía Tây Nam, phía Nam).

Ngoài ra, hệ thống VTHKCC khối lượng lớn cần kết nối thuận tiện với mạng lưới tuyến buýt thành phố, với các tuyến vận tải du lịch (mặt đất và đường thủy), với hệ thống vận tải hành khách bán công cộng (taxi, xe hợp đồng), gọi là bố trí Kiss and Ride (K&R). Đặc biệt để tăng tính thuận tiện và phát huy hiệu quả của tất cả các phương thức vận tải thì việc kết nối VTHKCC với phương thức vận tải cá nhân cần được chú trọng thông qua việc bố trí các bãi đỗ Park and Ride (P&R).

Đề xuất bố trí 04 điểm trung chuyển VTHKCC như sau:

- Điểm trung chuyển trung tâm bố trí tại ga Đà Nẵng hiện tại (sau khi di dời). Tại đây là ga trung chuyển tuyến MRT01, MRT02 và LRT07. Bố trí bãi đỗ xe P&R nhằm trung chuyển VTCC với phương thức vận tải cá nhân, và K&R nhằm trung chuyển giữa LRT với phương tiện VTCC mặt đất (xe buýt, BRT...), các phương tiện bán công cộng.

- Điểm trung chuyển Cảng sông Hàn (gần cảng sông Hàn), có vai trò kết nối tuyến các tuyến LRT với các tuyến du lịch đường thủy và tuyến du lịch mặt đất. Tại đây bố trí kết nối K&R, cụ thể kết nối tuyến MRT02, tuyến vận tải du lịch sông Hàn với các tuyến vận tải hành khách đường thủy nội địa, xe buýt và các phương tiện bán công cộng.

- Điểm trung chuyển tuyến Ga hành khách Đà Nẵng quy hoạch, bố trí kết nối K&R với tuyến LRT03 và LRT10. Do ga Đà Nẵng mới cách ga LRT10 khoảng 2 km, nên cần xây dựng tuyến xe buýt con thoi, hoặc trams, xe điện bánh lốp, hoặc

monorail để kết nối ga đường sắt với tuyến LRT10. Phương án đi trên mặt đất hoặc trên cao.

- Điểm trung chuyển cảng hàng không quốc tế Đà Nẵng, là ga trung chuyển tuyến MRT1, LRT2. Bố trí kết nối với hệ thống vận tải hành khách bán công cộng K&R.

Tại các điểm trung chuyển chính của mạng lưới đều bố trí các Trung tâm dịch vụ thương mại và bãi đỗ P&R.

Bảng 7-1 Danh sách các điểm trung chuyển cấp 1 của mạng lưới MRT, LRT

STT	Tên điểm trung chuyển	Vị trí	Các tuyến LRT chạy qua	Chức năng kết nối	Nhu cầu sử dụng đất tối thiểu (m^2)	Bố trí trung tâm dịch vụ thương mại
1	Điểm trung chuyển Trung tâm	Ga Đà Nẵng hiện tại (sau khi di dời).	MRT01, MRT02, LRT07	Kiss & Ride Park & Ride	7.500	Nổi và ngầm
2	Điểm trung chuyển Cảng sông Hàn	đường Như Nguyệt cạnh Cảng sông Hàn.	MRT2, LRT DL, các tuyến vận tải HK đường thủy nội địa	Kiss & Ride Park & Ride	7.500	Ngầm
3	Điểm trung chuyển Ga hành khách Đà Nẵng mới	Ga Đà Nẵng mới	LRT03, LRT 10 kết nối ga Đà Nẵng mới	Kiss & Ride Park & Ride	5.000	Nổi và ngầm
4	Điểm trung chuyển tại CHKQT Đà Nẵng	Nhà ga quốc tế	Ga ngầm MRT1 kết nối với nhà ga quốc tế quy hoạch.	Kiss & Ride	7.500	Ngầm
	Tổng				**27.500**	

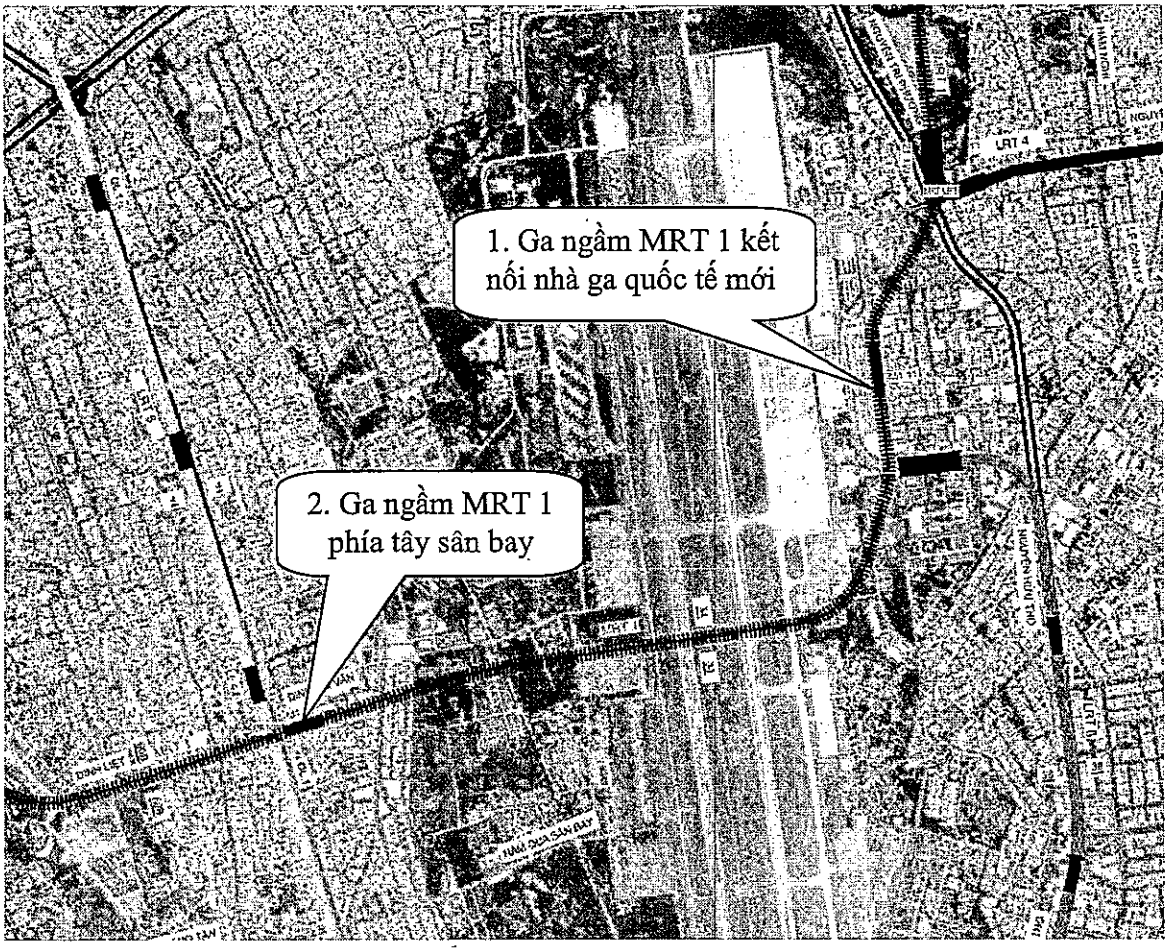
7.2.1.3. Điểm trung chuyển tại Cảng hàng không quốc tế Đà Nẵng

Bố trí 02 ga ngầm xung quanh sân bay.

(1) Ga ngầm tuyến MRT1 kết nối vào Nhà ga quốc tế mới. Vị trí dưới bãi đỗ xe trước ga hành khách nội địa hiện nay (sau năm 2030 nhà ga này sẽ chuyển thành nhà ga khách quốc tế)..

(2) Ga ngầm MRT 1 gần cổng phía Tây sân bay kết nối Khu hàng không dân dụng phía Tây sân bay.

Tại các vị trí ga ngầm này đều có thể bố trí khu vực TMDV đi kèm (bố trí ngầm)



Hình 7-2 Vị trí đề xuất ga ngầm kết nối MRT và LRT với các nhà ga hành khách CHKQT Đà Nẵng

Nguồn: Tư vấn lập quy hoạch

7.2.1.4. Các điểm trung chuyển cấp 2 và 3 của mạng lưới MRT, LRT

Các điểm trung chuyển cấp 2 được định hướng quy hoạch là điểm giao giữa các tuyến LRT với MRT và tại các vị trí bến xe. Xem phụ lục 5-1.

Các điểm trung chuyển cấp 3 được định hướng là điểm giao giữa các tuyến LRT với LRT, tuyến vận tải du lịch. Xem phụ lục 5-2.

Bảng 7-2 Tổng hợp một số điểm trung chuyển quan trọng (cấp 1 và cấp 2) của mạng lưới MRT, LRT

STT	Tên điểm trung chuyển	Vị trí	Chức năng kết nối
1	Ga trung chuyển Trung tâm	Ga Đà Nẵng hiện tại (sau khi di dời). Bố trí nổi và ngầm.	Kết nối Kiss&Ride và Park&Ride giữa MRT1, MRT2 và LRT7
2	Ga trung chuyển Cảng sông Hàn	Đường Như Nguyệt cạnh Cảng sông Hàn. Bố trí nổi và ngầm.	Kết nối Kiss&Ride và Park&Ride giữa MRT2 và LRT Du lịch 01 &02
3	Ga trung chuyển tại CHKQT Đà Nẵng	(1) Ga ngầm MRT1 kết nối vào Nhà ga quốc tế mới. (2) Ga ngầm và nổi phía Tây sân bay	Kết nối Kiss&Ride giữa MRT1 và LRT2, LRT 5
5	Ga trung chuyển Ga hành khách Đà Nẵng mới	Ga Đà Nẵng mới	Kết nối Kiss&Ride và Park&Ride giữa MRT1 và LRT3/10
6	Ga trung chuyển Hòa Liên	Khu vực nút giao đường Vành đai Tây 2 – Nguyễn Tất Thành nối dài	Kết nối Kiss&Ride và Park&Ride giữa MRT1 và LRT9
7	Ga trung chuyển An Hải Bắc	Khu vực nút giao Ngô Quyền – Vương Thừa Vũ. Bố trí nổi và ngầm	Kết nối Kiss&Ride và Park&Ride giữa MRT2 và LRT Du lịch 03
8	Ga trung chuyển phía đông cầu Rồng	Khu vực nút giao Ngô Quyền – Võ Văn Kiệt	Kết nối Kiss&Ride và Park&Ride giữa MRT2 và LRT4
9	Ga trung chuyển phía đông cầu Tiên Sơn	Khu vực nút giao Ngũ Hành Sơn – Hồ Xuân Hương	Kết nối Kiss&Ride và Park&Ride giữa MRT2 và LRT2
10	Ga trung chuyển UBND quận Ngũ Hành Sơn	Khu vực nút giao Lê Văn Hiến – Minh Mạng	Kết nối Kiss&Ride và Park&Ride giữa MRT2 và LRT9
11	Ga trung chuyển Đại học Việt Hàn	Khu vực nút giao Lê Văn Hiến – Nam Kỳ Khởi Nghĩa	Kết nối Kiss&Ride và Park&Ride giữa MRT2 và LRT11,

STT	Tên điểm trung chuyển	Vị trí	Chức năng kết nối
			LRT8

7.2.2. Mạng lưới tuyến MRT và LRT

Theo QHC 359, từ nay đến năm 2045 sẽ quy hoạch 02 tuyến MRT, 11 tuyến LRT và 03 tuyến LRT du lịch (tuyến LRT du lịch theo từng giai đoạn có thể là xe buýt du lịch hoặc tramway, monorail ven biển tạo thành mạng lưới giao thông công cộng hoàn chỉnh cho thành phố.

Mạng lưới VTHKCC trục chính bao gồm 02 tuyến MRT như sau:

Tuyến MRT1 (dài 16,780 km) kết nối phía Tây Bắc với bãi biển Mỹ Khê (phía Đông): Bến xe phía Bắc - Vành đai Tây 2 – đi ngầm qua CHKQT Đà Nẵng – Đường bao phía đông sân bay – công viên 29/3 – Lê Duẩn – Điểm trung chuyển trung tâm (ga Đà Nẵng hiện tại). Tuyến dự kiến ngầm trên đường vành đai 2 trước khi vào đường Đinh Liệt đến ga Đà Nẵng hiện tại. Chiều dài tuyến ngầm khoảng 6,1km.

Tuyến MRT2 (dài 17,211 km) kết nối phía Nam với trung tâm Thành phố dọc bờ Tây sông Hàn: Ranh giới Quảng Nam - Trường đại học Việt Hàn – đường Trần Đại Nghĩa – đường Lê Văn Hiến – đường Ngũ Hành Sơn – đường Ngô Quyền – đường Trần Thánh Tông – qua sông Hàn - Cảng sông Hàn – Đống Đa - điểm trung chuyển trung tâm (Ga Đà Nẵng hiện tại). Tuyến đi ngầm từ Ngô Quyền (trước nút giao với đường Trần Thánh Tông) – Trần Thánh Tông – Vân Đồn - qua sông Hàn và đường Đống Đa đến ga Đà Nẵng hiện tại. Chiều dài đi ngầm khoảng 4,27km.

Và 11 tuyến LRT đô thị như sau:

Tuyến LRT 1 (dài 2,031 km): Công viên 29/3 - Hùng Vương - chợ Hàn.

Tuyến LRT 2 (dài 7,11 km): Theo QHC 359 và QH 1287 đã được duyệt, tuyến LRT 2 đi theo đường Duy Tân – qua sông Hàn (song song cầu Trần Thị Lý) - Nguyễn Văn Thoại – Bãi biển Mỹ Khê. Đây là tuyến kết hợp với tuyến MRT2 và LRT du lịch ven biển (dọc đường Võ Nguyên Giáp) kết nối với Quảng Nam. Tuy nhiên, hướng tuyến này khó khăn cho việc giải phóng mặt bằng (do vướng hầm chui tại nút phía tây cầu Trần Thị Lý, đường Nguyễn Văn Thoại có bề rộng nền đường nhỏ) nên chỉ có thể sử dụng loại hình bánh lốp, khó khăn cho việc kết nối với tuyến MRT2. Do đó, đề xuất điều chỉnh hướng tuyến LRT2 từ sân bay đi theo đường Duy Tân – Nguyễn Hữu Thọ - Xô Viết Nghệ Tĩnh – qua sông Hàn (song song cầu Tiên

Sơn) – Hồ Xuân Hương – Bãi biển Mỹ Khê. Hướng tuyến mới có mặt cắt ngang đường lớn, có thể bố trí LRT đi trên cao, thuận lợi cho việc kết nối với tuyến MRT2.

Tuyến LRT 3 (dài 8,224 km): Nút giao Vành đai 1 với đường nối ga Đà Nẵng mới - Ga Đà Nẵng mới – đường số 2 KCN Hòa Khánh - biển Nguyễn Tất Thành.

Tuyến LRT4 (dài 4,297 km): Cảng HKQT Đà Nẵng – Nguyễn Văn Linh – qua sông Hàn – Võ Văn Kiệt – bờ biển Mỹ Khê.

Tuyến LRT 5 (dài 12,312 km) kết nối phía Nam với trung tâm Thành phố dọc theo ranh giới phía tây Sân bay. Lộ trình tuyến bám theo hành lang đường sắt quốc gia hiện nay chạy song song với QL.1 nhằm giảm thiểu giải phóng mặt bằng nhờ tận dụng hành lang đường sắt quốc gia sau khi di dời: từ ngã 3 đường sắt quốc gia gần hồ Bàu Tràng – QL.1 phía tây Sân bay – đường Trường Chinh – QL.1 – Bến xe phía Nam hiện tại.

Tuyến LRT 6 (dài 18,147 km) kết nối phía Tây Nam với Trung tâm Thành phố: Bến xe phía Tây Nam – QL14B – đường 2/9 – chân cầu Trần Thị Lý. Tuyến đi ngầm đoạn trước tượng đài 2 Tháng 9, chiều dài khoảng 1,3km.

Tuyến LRT 7 (dài 13,96 km) kết nối phía Tây Bắc với trung tâm Thành phố. Lộ trình tuyến chủ yếu tận dụng hành lang đường sắt quốc gia hiện tại (sau khi di dời) nhằm giảm thiểu giải phóng mặt bằng. Điểm đầu Ga Đà Nẵng (hiện tại) theo hành lang đường sắt quốc gia (hiện tại) – Khu đô thị cảng Liên Chiểu.

Tuyến LRT 8 (dài 10,0 km) kết nối phía Nam với trung tâm Thành phố: Nguyễn Hữu Thọ (kết nối LRT2) - đường Võ Chí Công – điểm cuối tại khu vực Bãi tắm Tân Trà (đường Trường Sa).

Tuyến LRT 9 (dài 32,533 km) là tuyến vành đai: Điểm đầu khu vực cuối đường Nguyễn Tất Thành (kết nối với tuyến LRT 7 và LRT du lịch ven vịnh Đà Nẵng) – Nguyễn Tất Thành nối dài đi qua Khu CNTT tập trung – Vành đai tây 1 - Trung tâm hành chính Hòa Vang – khu liên hợp TDTT Hòa Xuân - Minh Mạng.

Tuyến LRT 10 (dài 13,734 km) kết nối phía Tây với bãi biển Nguyễn Tất Thành: Khu du lịch Bà Nà – đường Bà Nà Suối Mơ – đường Hoàng Văn Thái - đường Nguyễn Sinh Sắc – Bờ biển Nguyễn Tất Thành.

Tuyến LRT 11 (dài 4,958 km): Bến xe phía Nam – Nam Kỳ Khởi Nghĩa - Trường đại học Việt Hàn.

Ngoài MRT và LRT đô thị, quy hoạch 3 tuyến LRT du lịch (gồm tuyến LRT du lịch 1, 2 và LRT du lịch 3) được liệt kê trong bảng dưới đây.

Bảng 7-3 Tổng hợp quy hoạch các tuyến MRT, LRT đô thị và LRT du lịch

Số hiệu	Lộ trình	Phương án tuyến	Công suất TK (HK/h/hướng)	Chiều dài (km)	Tốc độ vận hành	Loại hình
MRT1	Bến xe phía Bắc - Vành đai Tây 2 – đi ngầm qua CHKQT Đà Nẵng – Đường bao phía đông sân bay – công viên 29/3 – Lê Duẩn – Điểm trung chuyển trung tâm (ga Đà Nẵng hiện tại) (Tuyến dự kiến ngầm trên đường vành đai tây 2 trước khi vào đường Đinh Liệt đến ga Đà Nẵng hiện tại)	Trên cao, Đi ngầm	Từ 40.000	16,780	Cao/ ROW A	MRT, Metro, Subway
MRT2	Ranh giới Quảng Nam - Trường đại học Việt Hàn – đường Trần Đại Nghĩa – đường Lê Văn Hiến – đường Ngũ Hành Sơn – đường Ngô Quyền – đường Trần Thánh Tông – qua sông Hàn - Cảng sông Hàn – Đống Đa - điểm trung chuyển trung tâm (Ga Đà Nẵng hiện tại) (Tuyến đi ngầm từ Ngô Quyền – Trần Thánh Tông – Vân Đồn - qua sông Hàn và đường Đống Đa đến ga Đà Nẵng).	Trên cao, Đi ngầm	Từ 40.000	17,211	Cao/ ROW A	MRT, Metro, Subway
LRT2	Sân bay – Nguyễn Hữu Thọ - Xô Viết Nghệ Tĩnh – qua sông Hàn (song song cầu Tiên Sơn) – Hồ Xuân Hương – Bãi biển Mỹ Khê.	Trên cao	10.000-15.000	7,11	Thấp-trung bình/ ROW B hoặc C	Đường sắt nhẹ (LRT)
LRT1	Công viên 29 Tháng 3-Hùng Vương-chợ Hàn.	Mặt đất	10.000-15.000	2,031	Thấp-trung bình/ ROW B hoặc C	Bánh lốp, bánh sắt hoặc hình thức khác (Bus CLC/Trams/Monorail/Sky train, Linear Motor Train, Magnetic Levitation Systemrail, ...
LRT3	Đường Vành đai tây 1 - Ga Đà Nẵng mới – đường số 2 KCN Hòa Khánh - biển Nguyễn Tất Thành (Tuyến đi ngầm qua ga Đà Nẵng mới).	Mặt đất	10.000-15.000	8,244		
LRT4	CHKQT Đà Nẵng – Nguyễn Văn Linh – sông Hàn – Võ Văn Kiệt – bãi biển Mỹ Khê.	Mặt đất	10.000-15.000	4,297		

LRT5	Ngã 3 đường sắt quốc gia gần hồ Bàu Tràng – đường Trường Chinh – QL.1 – Bến xe phía Nam hiện tại.	Trên cao	20.000-40.000	12,312	Trung bình-cao/ ROW A	Đường sắt nhẹ (LRT)
LRT6	Bến xe phía Tây Nam – QL14B – đường 2/9 – chân cầu Trần Thị Lý. (Tuyến đi ngầm đoạn trước tượng đài 2 Tháng 9).	Trên cao, ngầm	20.000-40.000	18,147		Đường sắt nhẹ (LRT)
LRT 7	Ga Đà Nẵng (hiện tại) - đường sắt quốc gia hiện tại – KĐT cảng Liên Chiểu.	Trên cao, mặt đất	20.000-40.000	13,96		Đường sắt nhẹ (LRT) hoặc Tramway
LRT 8	Nút giao Nguyễn Hữu Thọ với Xô Viết Nghệ Tĩnh – Nguyễn Hữu Thọ – Võ Chí Công – khu vực Bãi tắm Tân Trà (đường Trường Sa).	Trên cao	20.000-30.000	10,0	Trung bình-cao/ ROW A hoặc B	Đường sắt nhẹ (LRT)
LRT 9	Cuối đường Nguyễn Tất Thành (kết nối với tuyến LRT7 và LRT du lịch – Nguyễn Tất Thành nối dài) đi qua Khu CNTT tập trung –đường Vành Đai Tây 1 - Trung tâm hành chính Hòa Vang – khu liên hợp TDTT Hòa Xuân - Minh Mạng.	Trên cao, mặt đất	15.000-20.000	32,533		Đường sắt nhẹ (LRT)
LRT 10	Nút giao VĐT với đường Bà Nà Suối Mơ – đường Bà Nà Suối Mơ– đường Hoàng Văn Thái - Nguyễn Sinh Sắc.	Trên cao	20.000-30.000	13,734		Đường sắt nhẹ (LRT)
LRT 11	Bến xe phía Nam – Nam Kỳ Khởi Nghĩa - Trường đại học Việt Hàn.	Mặt đất	10.000-15.000	4,958	Thấp-trung bình/ ROW B hoặc C	Bánh lốp, bánh sắt hoặc hình thức khác (Bus CLC/Trams/Monorail/Sky train…)
LRT du lịch 1	Chạy dọc đường Nguyễn Tất Thành – đường 3/2 (điểm cuối tại ga trung chuyển trong phạm vi nút giao đường 3-2 và đường Đống Đa)	Mặt đất	10.000-15.000	12,11	Thấp-trung bình/ ROW B hoặc C	
LRT du lịch 3	Chạy dọc bờ biển phía Đông với điểm đầu từ Cảng Tiên Sa – Yết Kiêu – Ngô Quyền – Vương Thừa Vũ – Hoàng Sa – Võ Nguyên Giáp – giáp Quảng Nam.	Mặt đất	10.000-15.000	21,57		
LRT du lịch 2	Chạy vòng quanh sông Hàn trên đường Trần Hưng Đạo – Trần Thị Lý – đường Bạch Đằng.	Mặt đất	10.000-15.000	9,764		
	Tổng cộng			**204,76**		

Bảng 7-4 Tổng hợp phương án xây dựng các tuyến MRT, LRT đô thị và LRT du lịch

Số hiệu tuyến	Chiều dài (km)			Tổng chiều dài (km)	Phương thức dự kiến
	Trên cao	Ngầm	Mặt đất		
MRT01	10,692	6,088	0	16,780	MRT
MRT02	12,941	4,27	0	17,211	MRT
LRT01	0	0	2,031	2,031	Buýt
LRT02	7,11	0	0	7,11	LRT
LRT03	0	0	8,244	8,244	Buýt
LRT04	0	0	4,297	4,297	Buýt
LRT05	12,312	0	0	12,312	LRT
LRT06	16,847	1,3	0	18,147	LRT
LRT07	0	0	13,96	13,96	LRT
LRT08	10,0	0	0	10,0	LRT
LRT09	28,633	0	3,90	32,533	LRT
LRT10	13,734	0	0	13,734	LRT
LRT11	0	0	4,958	4,958	Bus
LRT du lịch 1 dọc biển Nguyễn Tất Thành	0	0	12,11	12,11	Buýt khớp nối 2 tầng
LRT du lịch 2 sông Hàn	0	0	9,764	9,764	Buýt khớp nối 2 tầng
LRT du lịch 3 đoạn từ Cảng tiên Sa - Nguyễn Văn Thoại	0	0	10,33	10,33	Tramway
LRT du lịch 3 đoạn từ Nguyễn Văn Thoại đến giáp Quảng Nam	0	0	11,24	11,24	Tramway
Tổng				**204,76**	

7.2.3. Định hướng phát triển TOD và thương mại dịch vụ tại các ga MRT, LRT chính và bãi đỗ P&R

Các ga trung chuyển LRT-MRT, LRT với LRT và các ga LRT cũng như các bãi đỗ trung chuyển (P&R) là nơi tập trung rất đông hành khách, cần bố trí khu vực dịch vụ thương mại tạo dịch vụ đa tiện ích cho hành khách và người dân xung quanh. Do đó định hướng kết hợp điểm trung chuyển MRT/LRT với phát triển TOD hoặc kết hợp điểm trung chuyển MRT/LRT với phát triển sử dụng đất hỗn hợp. Dưới đây liệt kê các đầu mối VTCC chính, ga và bãi đỗ cần bố trí quỹ đất để phát triển thương mại dịch vụ.

Bảng 7-5 Các vị trí ga, điểm trung chuyển chính có thể phát triển TOD và tổ hợp thương mại dịch vụ

STT	Tên ga, điểm trung chuyển, bãi đỗ P&R	Vị trí
	Các điểm trung chuyển chính	
1	Điểm trung chuyển Trung tâm	Ga Đà Nẵng hiện tại (sau khi di dời).
2	Điểm trung chuyển Cảng sông Hàn	Đường Như Nguyệt cạnh Cảng sông Hàn.
3	Điểm trung chuyển Ga hành khách Đà Nẵng mới	Ga Đà Nẵng mới.
4	Điểm trung chuyển cảng hàng không quốc tế	Phía Đông sân bay.
	Các ga trung chuyển MRT/MRT và MRT/ LRT, LRT/LRT	
5	Ga ngầm MRT1 (ga đường Đinh Thị Vân)	phía Tây sân bay
6	MRT1 với LRT10	Gần nút giao Vành đai 2 với Nguyễn Sinh Sắc nối dài
7	MRT1 với Bến xe phía Bắc	Khu vực bến xe phía bắc
8	MRT1 với LRT4	Công viên 29/3, đường Nguyễn Tri Phương, gần nút giao với Nguyễn Văn Linh
9	MRT1 với LRT1	Công viên 29/3, đường Điện Biên Phủ
10	MRT 2 với LRT du lịch 3	Gần nút giao Ngô Quyền – Vương Thừa Vũ
11	MRT2	Gần nút giao Ngô Quyền – Phạm Văn Đồng
12	MRT2 với LRT4	Gần nút giao Ngô Quyền – Võ Văn Kiệt
13	MRT2 với LRT2	Gần nút giao Ngũ Hành Sơn – Hồ Xuân Hương
14	MRT2 với LRT11	Gần nút giao Trần Đại Nghĩa – Nam Kỳ Khởi Nghĩa
15	LRT2 với LRT8	Gần nút giao Nguyễn Hữu Thọ - Xô Viết Nghệ Tĩnh
16	LRT6 với LRT5	gần Nút giao Hoà Cầm
17	LRT6 với LRT8	Gần nút giao CMT8 với Nguyễn Hữu Thọ
18	LRT5 với LRT7	Khu đất ngã 3 đường sắt quốc gia hiện trạng, gần hồ Trung Nghĩa
19	LRT9 với LRT10	Gần nút giao Bà Nà Suối Mơ với Vành đai Tây 1
20	LRT11	Gần nút giao Mai Đăng Chơn – Nam Kỳ Khởi Nghĩa
21	LRT1	Gần nút giao Hùng Vương – Trần Phú

STT	Tên ga, điểm trung chuyển, bãi đỗ P&R	Vị trí
		(gần chợ Hàn)
22	LRT6 với LRT2	Gần nút giao đường 2 Tháng 9 - Xô Viết Nghệ Tĩnh
23	LRT6	Gần nút giao QL14B với đường Vành đai
24	LRT6 với LRT9	Gần nút giao QL.14B với Vành đai 1
25	LRT6	Khu vực bến xe phía Tây Nam

Ngoài ra các khu vực dọc theo các tuyến MRT/LRT có thể được định hướng phát triển TOD trong tương lai khi có các đề án nghiên cứu cụ thể hơn.

7.3. Phương án bố trí các ga trên tuyến

Đối với tuyến MRT các ga bố trí cách nhau từ 1200-2000m, các tuyến LRT (đường sắt nhẹ tốc độ cao) bố trí ga cách nhau 800-1000m, các tuyến LRT du lịch (đường sắt nhẹ loại thường như Trams) bố trí ga cách nhau 400-800m.

Danh sách các ga từng tuyến: Xem phụ lục 5-3

7.4. Đoàn tàu

Trên thế giới, phương thức VTHKCC đường sắt nhẹ (LRT – Light Rapid Transit) và Metro (MRT – Mass Rapid Transit) có nhiều loại hình toa xe sức chứa khác nhau và số lượng toa tàu tối đa trong mỗi đoàn tàu khác nhau. Mỗi loại hình có những đặc điểm riêng, phù hợp với từng tuyến đường, cảnh quan thành phố và có các mức đầu tư khác nhau. Có thể tham chiếu về hệ thống các phương thức, năng lực của các phương tiện GTCC như bảng sau.

Bảng 7-6 Năng lực chuyên chở các phương thức VTHKCC (tham khảo)

Hệ thống	HK/toa	Số toa/đoàn tàu	Giãn cách chạy tàu, phút					
			2	4	6	8	10	12
			Lưu lượng[1], HK/h/hướng					
Xe buýt và BRT	45	1	1.350	675	450	338	270	225
	80	1	2.400	1.200	800	600	480	400
	120	1	3.600	1.800	1.200	900	720	600
Tàu điện (Trams)	75	1	2.250	1.125	750	563	450	375
	140	2	8.400	4.200	2.800	2.100	1.680	1.400
LRT	140	1	4.200	2.100	1.400	1.050	840	700
	260[2]	6	46.800	23.400	15.600	11.700	9.360	7.800
Monorail	75	6	13.500	6.750	4.500	3.375	2.700	2.250
	105	2	6.300	3.150	2.100	1.575	1.260	1.050

Hệ thống	HK/toa	Số toa/đoàn tàu	Giãn cách chạy tàu, phút					
			2	4	6	8	10	12
			Lưu lượng[1], HK/h/hướng					
Metro	105	4	12.600	6.300	4.200	3.150	2.520	2.100
	140	8	33.600	16.800	11.200	8.400	6.720	5.600
	350[3]	8	84.000	42.000	28.000	21.000	16.800	14.000
	140	10	42.000	21.000	14.000	10.500	8.400	7.000
	350[3]	10	105.000	52.500	35.000	26.250	21.000	17.500

Nguồn : Hệ thống GTVT đô thị ở Nhật Bản, Hiệp hội đầu máy toa xe hải ngoại Nhật Bản

- [1]Số hành khách mỗi giờ /mỗi hướng

- [2]225% sức chở thông thường

- [3]255% sức chở thông thường

Bảng 7-7 So sánh các đặc tính của các hệ thống đường sắt đô thị

Hệ thống ĐSĐT	Trams	LRT	Metro
Giao cắt với đường phố	Đồng mức	Khác mức	Khác mức
Khoảng cách giữa 2 ga, m	350-800	800-1.000	1.000-1.600
Chiều dài toa xe, m	20-40	20-40	15-23
Chiều rộng toa xe, m	2,10-2,65	2,20-2,70	2,40-3,15
Chiều dài đoàn tàu, m	-	40-70	30-170
Sức chứa 1 toa xe, HK (với mức tiện nghi 4HK/1m2)	150-300	150-300	220-360
Động cơ	Điện 600/750	Điện 600/751	Điện 750/1500
Tốc độ thương mại, km/h	18-30	25-35	30-40
Tốc độ tối đa, km/h	70	70-100	70-100
Số chuyến tàu/1h	30	30	40
Năng lực chuyên chở, HK/h/hướng	2.000 10.000	6.000 30.000	20.000 60.000
Tuổi thọ đoàn tàu, năm	30-35	30-35	30-40

Bảng 7-8 Kết quả dự báo khối lượng vận chuyển của hệ thống ĐSĐT (MRT và LRT) thành phố Đà Nẵng – KB1 năm 2045

STT	Tên tuyến	Hướng đi-về	Chiều dài tuyến, km	Tốc độ vận hành, km/h	Thời gian chạy, s	Sản lượng (HK/ngày)	Sản lượng giờ cao điểm (HK)
1	MRT1	<	18,115	40	2.230	164.568	24.685
	MRT1	>	18,115	40	2.230	166.320	24.948
2	MRT2	<	16,07	40	2.046	177.395	26.609
	MRT2	>	16,07	40	2.046	168.145	25.222
3	LRT1	<	2,023	30	843	20.407	3.061

STT	Tên tuyến	Hướng đi-về	Chiều dài tuyến, km	Tốc độ vận hành, km/h	Thời gian chạy, s	Sản lượng (HK/ngày)	Sản lượng giờ cao điểm (HK)
	LRT1	>	2,023	30	843	20.921	3.138
4	LRT2	<	4,22	30	1.106	16.928	2.539
	LRT2	>	4,22	30	1.106	16.645	2.497
5	LRT3	<	8,2	30	1.584	15.608	2.341
	LRT3	>	8,2	30	1.584	24.838	3.726
6	LRT4	<	4,95	30	1.194	38.937	5.841
	LRT4	>	4,95	30	1.194	38.221	5.733
7	LRT5	<	12,26	35	1.861	113.529	17.029
	LRT5	>	12,26	35	1.861	137.419	20.613
8	LRT6	<	18,42	35	2.495	114.563	17.184
	LRT6	>	18,42	35	2.495	114.783	17.217
9	LRT7	<	14,36	35	2.077	136.940	20.541
	LRT7	>	14,36	35	2.077	127.466	19.120
10	LRT8	<	11,925	35	1.827	84.106	12.616
	LRT8	>	11,925	35	1.827	88.596	13.289
11	LRT9	<	32,625	35	3.956	71.807	10.771
	LRT9	>	32,625	35	3.956	75.270	11.291
12	LRT10	<	14,705	35	2.113	126.961	19.044
	LRT10	>	14,705	35	2.113	158.709	23.806
13	LRT11	<	4,845	35	1.098	14.230	2.135
	LRT11	>	4,845	35	1.098	14.560	2.184

Sản lượng dự báo các tuyến LRT1, LRT2, LRT3, LRT4, LRT9 không lớn, có thể đáp ứng bằng xe buýt sức chứa lớn (80-120 chỗ), các tuyến này và các tuyến LRT du lịch có thể đầu tư loại hình đường sắt nhẹ loại thường (LRT thường) như tàu điện hoặc phương tiện bánh lốp tương đương. Các tuyến đường sắt nhẹ còn lại cần đầu tư loại hình đường sắt nhẹ tốc độ cao (LRRT – Light Rail Rapid Transit).

Bảng 7-9 Xác định số lượng toa xe và số lượng đoàn tàu cần đầu tư

STT	Tên tuyến	Hướng đi-về	Sức chứa phương tiện, HK	Giãn cách chạy giờ cao điểm, phút	Số chuyến trong giờ cao điểm	Số phương tiện cần đầu tư	Số HK/toa	số toa xe trên 1 đoàn tàu
1	MRT1	<	1.136	5	12	18	240	6,0
	MRT1	>	1.148	5	12			
2	MRT2	<	1.104	5	12	17	240	6,0
	MRT2	>	1.046	5	12			
3	LRT1	<	189	5	12	7	120	1,0
	LRT1	>	194	5	12			
4	LRT2	<	125	5	12	9	120	1,0
	LRT2	>	123	5	12			
5	LRT3	<	119	5	12	13	120	1,0

STT	Tên tuyến	Hướng đi-về	Sức chứa phương tiện, HK	Giãn cách chạy giờ cao điểm, phút	Số chuyến trong giờ cao điểm	Số phương tiện cần đầu tư	Số HK/toa	số toa xe trên 1 đoàn tàu
	LRT3	>	189	5	12			
6	LRT4	<	197	5	12	10	120	2,0
	LRT4	>	193	5	12			
7	LRT5	<	675	5	12	15	160	6,0
	LRT5	>	817	5	12			
8	LRT6	<	544	5	12	20	160	6,0
	LRT6	>	591	5	12			
9	LRT7	<	904	5	12	17	160	6,0
	LRT7	>	777	5	12			
10	LRT8	<	411	5	12	15	160	5,0
	LRT8	>	433	5	12			
11	LRT9	<	321	5	12	32	120	3,0
	LRT9	>	336	5	12			
12	LRT10	<	630	5	12	17	160	6,0
	LRT10	>	787	5	12			
13	LRT11	<	128	5	12	9	160	2,0
	LRT11	>	131	5	12			

Sản lượng dự báo các tuyến LRT1, LRT2, LRT3, LRT4 và LRT11 và 3 tuyến LRT du lịch không lớn, giai đoạn đầu có thể sử dụng xe buýt thay thế nhằm tạo thói quen đi lại bằng phương tiện VTCC cho người dân. Giai đoạn sau 2040 các tuyến này và các tuyến LRT du lịch có thể đầu tư loại hình đường sắt nhẹ loại thường (LRT thường) như tàu điện (Tramway) hoặc phương tiện bánh lốp tương đương. Các tuyến đường sắt nhẹ còn lại nên đầu tư loại hình đường sắt nhẹ tốc độ cao (LRRT – Light Rail Rapid Transit) có năng lực chuyên chở hành khách và tốc độ lữ hành cao hơn Tramway.

7.5. Xác định nhu cầu quỹ đất cho các tuyến MRT\LRT

Căn cứ:

- Nghị định số 56/2018/NĐ-CP ngày 16/04/2018 quy định về quản lý, bảo vệ kết cấu hạ tầng đường sắt.

- Tiêu chuẩn TCVN 8585:2011 đường sắt đô thị - loại hình vận chuyển nhanh khối lượng lớn - Yêu cầu kỹ thuật chung

- TCVN 11793 : 2017 đường sắt đô thị khổ đường 1000 mm – Yêu cầu thiết kế tuyến.

Theo đó quy định phạm vi bảo vệ hai bên đường sắt theo phương ngang đối với nền đường không đào, không đắp tính từ mép ngoài của ray ngoài cùng trở ra đối với đường sắt đô thị là 5,4 m.

Như vậy đối với tuyến chạy trên mặt đất: Với khoảng cách giữa 2 tim đường sắt đô thị là 4 m, khổ đường 1435 mm thì hành lang an toàn đường sắt đô thị là: 5,4m x 2 + 1,435m = 16,235 m, làm tròn thành 16,3 m.

Đối với các tuyến đi trên cao: theo kinh nghiệm thế giới và tham khảo các thiết kế tuyến LRT tại Hà Nội và thành phố Hồ Chí Minh, trên tuyến cần đảm bảo hành lang trên không khoảng 9 m. Nhu cầu sử dụng đất của depot các tuyến đường sắt nhẹ có chiều dài khoảng 15km từ 10-15 ha / depot, nếu 2 tuyến LRT cùng bố trí chung depot thì cần khoảng 25-30 ha cho depot (tuyến có chiều dài lớn sẽ cần bố trí quỹ đất depot lớn hơn).

➢ ***Các định mức tính toán:***

Hệ số khuyếch đại diện tích bãi đỗ so với diện tích hình chiếu bằng của đoàn tàu: 2,5.

Hệ số khuyếch đại tổng diện tích depot so với diện tích bãi đỗ: 10,0.

Bảng 7-10 Nhu cầu diện tích đất depot

STT	Tuyến	Số phương tiện cần đầu tư	Số HK/toa	số toa xe trên 1 đoàn tàu	Kích thước toa xe (rộng x dài), m		Diện tích đoàn tàu, m2	Diện tích bãi đỗ đoàn tàu	Diện tích depot, ha
1	MRT1	18	240	6,0	3,20	22,00	7.603,20	19.008	19,0
2	MRT2	17	240	6,0	3,20	22,00	7.180,80	17.952	18,0
3	LRT1	7	120	1,0	2,40	12,00	201,60	504	0,5
4	LRT2	9	120	1,0	2,40	12,00	259,20	648	0,6
5	LRT3	13	120	1,0	2,40	12,00	374,40	936	0,9
6	LRT4	10	120	2,0	2,40	12,00	576,00	1.440	1,4
7	LRT5	15	160	6,0	2,80	18,00	4.536,00	11.340	11,3
8	LRT6	20	160	6,0	2,80	18,00	6.048,00	15.120	15,1
9	LRT7	17	160	6,0	2,80	18,00	5.140,80	12.852	12,9
10	LRT8	15	160	6,0	2,80	18,00	4.536,00	11.340	11,3
11	LRT9	32	160	3,0	2,80	18,00	4.838,40	12.096	12,1
12	LRT10	17	160	6,0	2,80	18,00	5.140,80	12.852	12,9

STT	Tuyến	Số phương tiện cần đầu tư	Số HK/toa	số toa xe trên 1 đoàn tàu	Kích thước toa xe (rộng x dài), m		Diện tích đoàn tàu, m2	Diện tích bãi đỗ đoàn tàu	Diện tích depot, ha
13	LRT11	9	160	1,0	2,80	18,00	907,20	2.268	1,1
14	3 tuyến LRT DL								10
Tổng									**127,1**

Bảng 7-11 Xác định vị trí Depot cho các tuyến LRT tại thành phố Đà Nẵng

STT	Số hiệu tuyến	Diện tích đất Depot, ha	Mức độ ưu tiên về bố trí quỹ đất	Vị trí depot	Thuộc phân khu quy hoạch
1	MRT01	19,0	1	gần Bến xe phía Bắc	Phân khu cảng Liên Chiểu
2	MRT02	18,0	1	gần Trường đại học Việt Hàn	Đổi mới sáng tạo
3	LRT08	11,3	2	gần Trường đại học Việt Hàn	
4	LRT01	0,5	3	gần giao Nguyễn Chí Thanh – Hùng Vương	Ven sông Hàn và bờ Đông (*)
5	LRT02	0,6	3	Kết nối với tuyến LRT du lịch 3, bố trí Depot cùng địa điểm LRTDL3	Ven sông Hàn và bờ Đông (*)
6	LRT04	1,4	3	Depot đặt tại khu đất trống giao Nguyễn Văn Linh – Man Thiện	Ven sông Hàn và bờ Đông (*)
7	LRT03	0,9	3	Gần điểm cuối tuyến (xã Hòa Nhơn)	Trung tâm lõi xanh (*)
8	LRT05	11,3	2	gần Bến xe phía Nam theo QL1A	Dự trữ phát triển
9	LRT11	1,1	3	gần Bến xe phía Nam theo QL1A	Dự trữ phát triển (*)
10	LRT06	15,1	2	gần Bến xe phía Tây Nam	Dự trữ phát triển
11	LRT07	12,9	2	tại KCN Liên Chiểu	Phân khu cảng Liên Chiểu
12	LRT09	12,1	2	tại xã Hòa Nhơn	Công nghệ cao (*)
13	LRT10	12,9	2	gần khu du lịch Bà Nà	Đô thị sườn đồi
14	03 tuyến LRT du lịch	10	3	Tuyến LRTDL1: Ven sông Hàn và bờ Đông (*) Tuyến LRTDL2: Bờ biển Nguyễn Tất Thành (*) Tuyến LRTDL3: Trong cảng Tiên Sa sau khi chuyển đổi	

STT	Số hiệu tuyến	Diện tích đất Depot, ha	Mức độ ưu tiên về bố trí quỹ đất	Vị trí depot	Thuộc phân khu quy hoạch
	Tổng	**127,1**			

Ghi chú: Mức độ ưu tiên bố trí quỹ đất: 1- rất ưu tiên; 2- ưu tiên trung bình, 3- không ưu tiên.

(*) Các tuyến LRT có thể sử dụng phương thức xe buýt chất lượng cao để thay thế, hoặc phương thức bánh lốp có năng lực tương đương. Trong trường hợp này Depot có thể bố trí xa tuyến tại các vị trí còn quỹ đất trống.

Tổng nhu cầu quỹ đất cho depot các tuyến MRT/LRT khoảng 127 ha, chưa bao gồm quỹ đất phục vụ trung chuyển K&R và P&R.

7.6. Quy hoạch định hướng phát triển vận tải hành khách công cộng bằng xe buýt

7.6.1. Các quy hoạch VTHKCC bằng xe buýt liên quan

7.6.1.1. Quy hoạch 8087

Quyết định số 8087/QĐ-UBND ngày 19/11/2013 (gọi tắt là QH 8087) v/v phê duyệt Quy hoạch phát triển vận tải hành khách công cộng bằng xe buýt tại thành phố Đà Nẵng giai đoạn 2013-2020 và tầm nhìn đến năm 2030. Theo QH 8087 đến năm 2020 trên địa bàn thành phố sẽ có 20 tuyến BRT và buýt bao gồm: 02 tuyến BRT, 03 tuyến tiêu chuẩn dịch vụ BRT và 15 tuyến buýt trợ giá.

Hiện nay đang khai thác 06 tuyến buýt có trợ giá (Bắt đầu từ tháng 0/2019 – kết thúc 10/2024); 05 tuyến buýt đang xin chủ trương tiếp tục triển khai giai đoạn 2; 05 tuyến buýt có trợ giá (dừng 19/01/2022).

Ngoài ra phát sinh thêm 02 tuyến buýt du lịch (N1 và N2 Cocobay) khai thác theo hình thức xã hội hóa theo Đề án thí điểm xe buýt Du lịch.

Mạng lưới tuyến vận tải HKCC bằng xe buýt giai đoạn từ năm 2015 đến năm 2020 bao gồm 20 tuyến xe buýt, trong đó: 02 tuyến xe buýt nhanh BRT, 03 tuyến xe buýt tiêu chuẩn dịch vụ BRT, 15 tuyến buýt thông thường (371 xe).

Đến năm 2025, mạng lưới tuyến vận tải HKCC bằng xe buýt bao gồm 26 tuyến xe buýt, trong đó: 04 tuyến xe buýt nhanh BRT, 03 tuyến xe buýt tiêu chuẩn dịch vụ BRT, 19 tuyến buýt thông thường.

Định hướng đến năm 2030, mạng lưới tuyến vận tải HKCC bằng xe buýt bao gồm 28 tuyến, trong đó: 04 tuyến xe buýt nhanh BRT, 03 tuyến xe buýt tiêu chuẩn dịch vụ BRT, 21 tuyến buýt thông thường. Đồng thời, trong giai đoạn này sẽ nghiên

cứu 03 hành lang giao thông quan trọng, tùy theo tình hình thực tế sẽ xem xét nghiên cứu áp dụng vận tải hành khách khối lượng lớn Metro.

➢ ***Giai đoạn từ nay đến hết 2025:***

- Duy trì hoạt động 06 tuyến buýt trợ giá năm 2019 (Hạn HĐ đến 10/2024) và nghiên cứu đề xuất tiếp tục hoạt động 06 tuyến trợ giá.

- Duy trì hoạt động 05 tuyến buýt trợ giá (giai đoạn 2: 2022-2027).

- Đề xuất mở mới 04 tuyến xe Minibuyt (loại xe B20).

Như vậy, đến hết 2025 mạng lưới VTHKCC bằng buýt trên địa bàn TP.Đà Nẵng có 15 tuyến buýt (trong đó tính cả tuyến 06 tuyến tiếp tục hoạt động giai đoạn 2).

➢ ***Giai đoạn 2026-2030:***

- Duy trì hoạt động 05 tuyến buýt trợ giá năm 2022 (GĐ2: 2022-2027)

- Duy trì hoạt động 06 tuyến buýt trợ giá năm 2024 (GĐ 2: 2024-2029).

- Duy trì hoạt động 04 tuyến buýt Minibuyt (B20) trợ giá (GĐ 1: 2025-2030)

- Đề xuất mở mới 01 tuyến BRT và 03 tuyến buýt tiêu chuẩn dịch vụ BRT vào vận hành.

- Đề xuất triển khai các thủ tục mở mới 05 tuyến buýt có trợ giá theo lộ trình QH;

Như vậy, đến 2030 mạng lưới VTHKCC bằng buýt trên địa bàn TP.Đà Nẵng có 24 tuyến (trong đó có 20 tuyến buýt trợ giá, 01 tuyến BRT, 03 tuyến tiêu chuẩn dịch vụ BRT).

Như vậy, mạng lưới VTHKCC bằng xe buýt trên địa bàn TP.Đà Nẵng theo danh mục các tuyến trong Quy hoạch 8087 còn thiếu **10 tuyến buýt nội đô**, 02 tuyến buýt BRT, 03 tiêu chuẩn BRT.

7.6.1.2. Điều chỉnh mạng lưới tuyến xe buýt theo Đề án 1549

Quyết định số 1549/QĐ-UBND ngày 10/06/2022 (gọi tắt là QĐ 1549) v/v phê duyệt Đề án nghiên cứu, đánh giá, điều chỉnh tổng thể hiện trạng mạng lưới các tuyến xe buýt nội thành và xe buýt liên tỉnh liền kề giữa thành phố Đà Nẵng và tỉnh Quảng Nam đã dự báo nhu cầu đi lại VTHKCC bằng xe buýt đến năm 2025 hệ thống xe buýt đảm nhận khoảng 0,7%÷0,85% tổng nhu cầu đi lại (khoảng 11,7-14,2 triệu lượt khách); đến năm 2030 khoảng 1,6%÷2% tổng nhu cầu đi lại (khoảng 22,6-26,6 triệu lượt khách).

Đề án 1549 đã điều chỉnh lộ trình 11 tuyến buýt trợ giá, giảm 64,39 km lộ trình (từ 245,47 km xuống còn 181,08 km), giảm 111 điểm dừng và giảm khoảng cách trung bình giữa 2 điểm dừng là 56m.

Bảng 7-12 Kết quả điều chỉnh mạng lưới tuyến buýt hiện trạng nội thành theo QĐ 1549

TT	Chỉ tiêu	Đơn vị	Hiện trạng	Điều chỉnh	Đánh giá
1	Số tuyến xe buýt trợ giá	số tuyến	11	11	
2	Chiều dài tuyến	Km	245,47	181,08	Giảm 64,39 km
3	Số lượng điểm dừng nhà chờ	điểm	769	658	Giảm 111 điểm dừng
4	Khoảng cách trung bình giữa các điểm dừng nhà chờ	m	664	609	Trung bình giảm 56 m
5	Số lượng xe buýt	phương tiện	143	143	

Nguồn: Báo cáo Đề án nghiên cứu, đánh giá, điều chỉnh tổng thể hiện trạng mạng lưới các tuyến xe buýt nội thành và xe buýt liên tỉnh liền kề giữa thành phố Đà Nẵng và tỉnh Quảng Nam, TDSI, 2022.

➢ ***Phương tiện sử dụng trên tuyến:***

- Đối với 06 tuyến buýt hiện trạng (tuyến số 04, 06, 15, 17, 16 và 10): tiếp tục vận hành bằng xe buýt 40 chỗ (B40).

- Đối với 05 tuyến buýt vận hành giai đoạn tiếp theo đến năm 2030 (tuyến 05, 07, 08, 11 và 12): sử dụng phương tiện xe buýt 20 chỗ (B20).

➢ ***Kế hoạch phát triển mạng lưới xe buýt mới:***

- Giai đoạn: 2022-2025: tiếp tục duy trì 11 tuyến buýt trợ giá và mở mới 04 tuyến buýt;

- Giai đoạn: 2025-2030: tiếp tục duy trì 15 tuyến buýt trợ giá và mở mới 05 tuyến buýt, trong đó: 02 tuyến buýt thường và 03 tuyến buýt tiêu chuẩn chất lượng cao.

Hiện nay tuyến buýt du lịch (xe buýt 2 tầng) vận hành không hiệu quả, có thể xem xét phương án đưa các xe buýt 2 tầng này khai thác theo lộ trình các tuyến LRT du lịch. Chi tiết giá vé, kế hoạch vận hành cần nghiên cứu riêng dạng đề án / dự án.

7.6.2. Định hướng quy hoạch phát triển VTHKCC bằng xe buýt

7.6.2.1. Nguyên tắc phát triển mạng lưới VTHKCC bằng xe buýt

Mạng lưới xe buýt hiện tại sẽ được tích hợp trong mạng lưới xe buýt được định hướng. Đồng thời tích hợp với các nút giao thông vận tải đa phương thức và trạm trung chuyển để tạo thành một mạng lưới và hệ thống giao thông công cộng hoàn chỉnh.

Mạng lưới xe buýt trung chuyển mới được định hướng dọc theo các tuyến MRT /LRT chính để dự phòng trong trường hợp sự cố và đảm bảo kết nối các khu dân cư và nơi làm việc đến các điểm dừng đỗ xe buýt trong vòng 10 phút đi bộ. Các tuyến và trạm xe buýt trung chuyển chi tiết sẽ được đơn vị khai thác định hướng theo nhu cầu tại từng thời điểm.

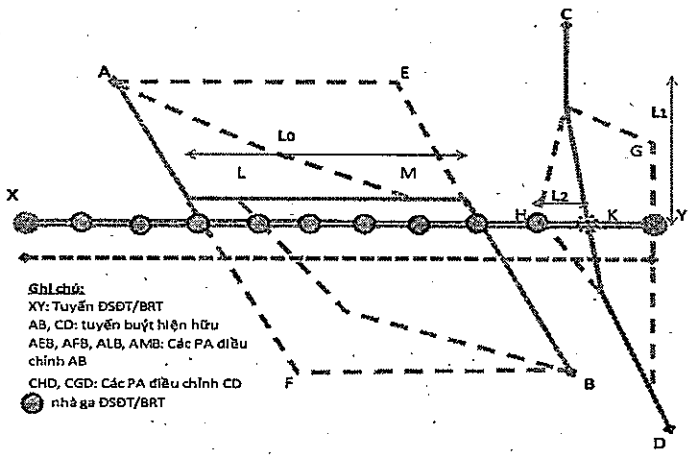
Sau khi đã có phương án quy hoạch chi tiết tuyến MRT, LRT sẽ điều chỉnh lộ trình các tuyến xe buýt liên quan theo nguyên tắc sau:

- Nếu tuyến buýt đi gần ga MRT/LRT: điều chỉnh điểm dừng đỗ xe buýt đến ga để thuận tiện bố trí phương án trung chuyển cho hành khách giữa 2 phương thức.

- Nếu tuyến buýt chạy trùng hoặc song song gần tuyến MRT/LRT một đoạn L:

+ L>LHK : đ/c bỏ đoạn L

+ L<LHK : đ/c tuyến buýt cách ra xa hơn nhằm tạo tuyến phụ trợ cho MRT/LRT.



Hình 7-3 Sơ đồ nguyên tắc điều chỉnh lộ trình các tuyến buýt sau khi có phương án quy hoạch chi tiết tuyến MRT, LRT

7.6.2.2. Định hướng phát triển mạng lưới xe buýt

➢ **Giai đoạn từ nay đến năm 2030:**

Giai đoạn này đầu tư tuyến MRT02 (từ nút giao Ngô Quyền – Vương Thừa Vũ đến Quảng Nam) dài khoảng 13km và LRT02 (Sân bay – Lê Văn Hiến) dài khoảng 6,4 km. Giai đoạn này xe buýt vẫn là phương thức VTHKCC chủ đạo của thành phố. Mạng lưới xe buýt giai đoạn này vẫn tiếp tục duy trì 11 tuyến buýt trợ giá hiện trạng, mở thêm 11 tuyến xe buýt và bố trí thêm 12 tuyến xe buýt có lộ trình bám theo hướng các tuyến MRT, LRT quy hoạch nhưng chưa được đầu tư để tạo thói quen đi lại cho người dân.

Bảng 7-13 Danh sách các tuyến buýt đến năm 2030

STT	Tuyến buýt	Điểm đầu, cuối	Chiều dài (km)	Ghi chú
I	**CÁC TUYẾN BUÝT HIỆN TRẠNG**		**243,58**	
1	Tuyến số 05	Khu CN Hòa Khánh – Công viên Biển Đông	20	
2	Tuyến số 07	Xuân Diệu – BX Phía Nam	20,15	
3	Tuyến số 08	Vũng Thùng – Phạm Hùng	15	
4	Tuyến số 11	Xuân Diệu – Bệnh viện Phụ sản Nhi	14	
5	Tuyến số 12	Xuân Diệu – Phạm Hùng	16,5	
6	Tuyến số 16	Kim Liên – ĐH Việt Hàn	32,63	
7	Tuyến số 17	Cảng Sông Hàn – Hòa Khương	25,7	
8	Tuyến số 02	Bến Xe TT Đà Nẵng - Đại học Việt Hàn	30,5	
9	Tuyến số 03	Sân bay Đà Nẵng – Khu du lịch Bà Nà Hills	25	
10	Tuyến số 14	Cảng sông Hàn - Khu công nghệ cao	26,1	
11	Tuyến số 21	Bến Xe TT Đà Nẵng - CV 29/3 - Bến xe Phía Nam	18	
	Các tuyến buýt đang tạm dừng (Đang làm thủ tục vận hành)		**95,5**	
1	Tuyến số 04	Cầu Trần Thị Lý – Hòa Tiến	15,4	
2	Tuyến số 06	Sân bay Đà Nẵng - Bến ĐH Việt Hàn	21,3	
3	Tuyến số 10	Sân bay – Thọ Quang	10,4	
4	Tuyến số 15	Bến xe TT – Bến xe Phía Nam	13,4	
5	Tuyến số 09	Bệnh viện Ung Bướu – Phạm Hùng	16	
6	Tuyến số 13	Bệnh viện Ung Bướu – Đại học Việt Hàn	19	
II	**CÁC TUYẾN BUÝT DỰ KIẾN MỞ MỚI**		**99,40**	
1	Tuyến số 18	KDL Non Nước – TTHC huyện Hòa Vang	18	
2	Tuyến số 19	Kim Liên – TTHC huyện Hòa Vang	22,6	
3	Tuyến số 20	Kim Liên – Thọ Quang	24,1	
4	Tuyến số 22	Phạm Hùng – Non Nước	10,1	
5	Tuyến số 23	Bến xe phía Nam - Bến xe phía Bắc (qua KCN Hòa Nhơn)	24,6	
III	**CÁC TUYẾN BUÝT CÓ LỘ TRÌNH BÁM THEO HƯỚNG TUYẾN MRT/ LRT QUY HOẠCH**		**191,0**	
1	Buýt MRT 1	Bến xe phía Bắc - ga Đà Nẵng hiện tại	16,78	
2	Buýt MRT 2	Ngô Quyền – Ngũ Hành Sơn - Hồ Xuân Hương – Võ Nguyên Giáp – NKKN - Trường ĐH Việt	0	Đầu tư đoạn tuyến MRT02

STT	Tuyến buýt	Điểm đầu, cuối	Chiều dài (km)	Ghi chú
		Hàn		
3	Buýt LRT 1	CV 29 Tháng 3 - chợ Hàn	0	Đã có tuyến buýt số 16
4	Buýt LRT 2	Sân bay - bãi biển Mỹ Khê (qua cầu Tiên Sơn)	0	Đầu tư tuyến LRT02
5	Buýt LRT 3	Vành đai tây 1 - Nguyễn Tất Thành	8,244	
6	Buýt LRT 4	Sân bay - bãi biển Mỹ Khê (qua cầu Rồng)	4,297	
7	Buýt LRT 5	Ga Đà Nẵng hiện tại - Gần hồ Bàu Tràng - Bến xe phía Nam-ranh giới Quảng Nam	17,888	
8	Buýt LRT 6	Bến xe phía Tây - cầu Trần Thị Lý-Cảng Sông Hàn	17,629	
9	Buýt LRT 7	Cảng Sông hàn - Ga Đà Nẵng hiện tại - KĐT cảng Liên Chiểu – Depot LRT07	17,457	
10	Buýt LRT 8	Ga Đà Nẵng hiện tại – Cảng Sông Hàn – CHKQT Đà Nẵng - bãi tắm Tân Trà	19,070	
11	Buýt LRT 9	Nguyễn Tất Thành - Minh Mạng	32,533	
12	Buýt LRT 10	Nguyễn Sinh Sắc - Vành đai tây	13,734	
13	Buýt LRT 11	Bến xe phía Nam - Trường ĐH Việt Hàn	0	Đã có tuyến buýt số 18
14	Buýt LRT du lịch 1 - dọc biển Nguyễn Tất Thành	Nguyễn Tất Thành - cảng sông Hàn	12,11	
15	Buýt LRT du lịch 2 - dọc sông Hàn	Bạch Đằng – Trần Hưng Đạo	9,674	
16	Buýt LRT du lịch 3 - dọc biển phía đông	cảng Tiên Sa - Hội An	21,57	
	Tổng cộng mạng lưới xe buýt đến năm 2030		**629,47**	

Ghi chú:

- Một số tuyến buýt bám theo hướng các tuyến MRT/LRT có lộ trình không trùng khớp hoàn toàn với các tuyến MRT/LRT quy hoạch mà được điều chỉnh đi vào các khu dân cư để tăng tính tiếp cận của mạng lưới buýt.

(Chi tiết lộ trình các tuyến xe buýt xem phụ lục 6)

Mạng lưới VTHKCC giai đoạn đến năm 2030 có tổng chiều dài là 655 km, gồm:

- 02 tuyến MRT, LRT có chiều dài là 16,9 km (=13,1+3,8km);

- 34 tuyến xe buýt thường và chất lượng cao, có tổng chiều dài 629,47 km, trong đó 12 tuyến xe buýt có lộ trình bám theo hướng các tuyến MRT/LRT quy hoạch.

Mật độ VTHKCC giai đoạn đến năm 2030 là 646,37 km/318,36km^2 = 2,03 km/km^2 . Đối chiếu với Quy chuẩn kỹ thuật quốc gia về quy hoạch xây dựng đô thị QCVN01, mật độ độ mạng lưới giao thông công cộng tối thiểu đã đạt 2 km/km2 đất xây dựng đô thị.

Ngoài ra, một số khu đô thị mới phát triển giai đoạn này có mật độ mạng lưới xe buýt còn thấp cần bổ sung một số tuyến buýt gom hoặc phương thức kết nối VTHKCC khác, gồm:

-Khu vực Hòa Xuân;

-Khu vực Hòa Quý;

-Khu vực Hòa Hải

Các tuyến buýt gom sử dụng xe sức chứa nhỏ, kết nối các khu đô thị mới với các tuyến LRT và tuyến buýt khác.

Phương thức kết nối VTHKCC khác gồm: bố trí bãi đỗ P&R cho xe đạp, xe máy, bố trí các dịch vụ kết nối vận tải khác như dịch vụ xe đạp/xe máy điện kết nối với điểm dừng đỗ buýt / ga LRT, triển khai các hình thức kết nối VTCC và bán công cộng khác trên các nền tảng tương tự MaaS (Mobility as a Service).

➢ **Giai đoạn 2031-2045**:

Giai đoạn này mạng lưới MRT/LRT được triển khai đầu tư các tuyến còn lại. Khi đó mạng lưới xe buýt dần dần chuyển đổi vai trò từ chủ đạo trong VTHKCC sang vai trò hỗ trợ, bổ sung và thu gom khách cho các tuyến MRT/LRT. Giai đoạn này tiếp tục duy trì 22 tuyến xe buýt giai đoạn trước đó, điều chỉnh lộ trình 12 tuyến buýt bám theo hướng tuyến MRT/LRT thành các tuyến thu gom và bổ trợ cho MRT/LRT theo nguyên tắc đề cập nói trên (Tiểu mục 7.6.2.1).

Ngoài ra, tiếp tục mở mới và điều chỉnh lộ trình các tuyến xe buýt đã có để đảm bảo tăng mật độ bao phủ mạng lưới VTHKCC và tăng tính kết nối giữa các phương thức VTHKCC.

7.6.2.3. Đoàn phương tiện xe buýt

Phương tiện xe buýt sử dụng cho các tuyến xe buýt mới: Ưu tiên sử dụng xe buýt năng lượng sạch thân thiện mới môi trường (xe buýt sử dụng khí hóa lỏng, khí thiên nhiên, điện thay thế xăng, dầu).

Từng bước hiện đại hóa đoàn phương tiện xe buýt theo từng giai đoạn, ưu tiên phương tiện sử dụng nhiên liệu sạch và thân thiện với môi trường (CNG, LPG, năng lượng điện hoặc nhiên liệu thay thế khác phù hợp với xu thế phát triển của các nước trên thế giới).

Cụ thể:

- Đến năm 2025, 100% phương tiện vận tải công cộng bằng xe buýt đạt tiêu chuẩn khí thải Euro 4.

- Đến năm 2030: 25% xe buýt công cộng chạy bằng động cơ điện.

- Đến năm 2050: 100% xe buýt sử dụng điện, năng lượng sạch.

7.6.3. Phát triển hạ tầng xe buýt

7.6.3.1. Tổ chức các tuyến đường ưu tiên xe buýt

Các tuyến đường tổ chức giao thông ưu tiên xe buýt bằng hình thức bố trí làn dành riêng cho xe buýt gồm các đường đảm bảo điều kiện sau:

- Tối thiểu 4 làn xe (2 chiều).

- Giao thông chưa ùn tắc trong giờ cao điểm (hệ số sử dụng năng lực thông hành dưới 0,7).

- Các tuyến đường trong tương lai sẽ phát triển loại hình LRT: nếu điều kiện giao thông cho phép, trong khi loại hình LRT chưa đầu tư thì phát triển xe buýt chất lượng cao chạy làn đường riêng.

Đề xuất các tuyến đường ưu tiên xe buýt như sau:

➢ **Giai đoạn trước năm 2030:**

- Giai đoạn này phương tiện cá nhân vẫn chiếm tỷ lệ cao trong dòng xe, do đó khó tổ chức giao thông dành riêng xe buýt trên cả tuyến đường dài mà chỉ xem xét một số đoạn đường cần thiết phải tổ chức làn ưu tiên như Ngũ Hành Sơn-Lê Văn Hiến hay Nguyễn Hữu Thọ, CMT8. Điều kiện tổ chức làn ưu tiên dành cho đoạn đường có từ 2-3 tuyến xe buýt đi qua (đặc biệt là buýt chất lượng cao), giao thông phức tạp và hỗn hợp. Có thể xem xét các đoạn tuyến đường sau:

- Nguyễn Tất Thành nối dài.

- Đường Nguyễn Hữu Thọ, Võ Chí Công.

- Đường CMT8 đoạn từ cầu Tiên Sơn đến nút giao với cao tốc Đà Nẵng – Quảng Ngãi.

- Đường lê Văn Hiến, Ngũ Hành Sơn, Ngô Quyền (từ nút giao với Nam Kỳ Khởi Nghĩa đến bờ Tây cầu Thuận Phước).

➢ **Giai đoạn sau 2030:**

Các tuyến xe buýt chạy làn đường riêng sẽ dần được thay thế bằng LRT. Khi toàn bộ 6 tuyến LRT đã hoàn thành, các tuyến đường ưu tiên xe buýt như sau:

- QL1 từ cầu Nam Ô đến Nam Kỳ Khởi Nghĩa

- Nguyễn Tất Thành nối dài.

- ĐT 602.

- Đường Nguyễn Sinh Sắc nối dài.

7.6.3.2. Các vị trí trung chuyển và đầu cuối xe buýt

Hạ tầng xe buýt (các vị trí điểm dừng, biển báo, trạm trung chuyển, điểm đầu cuối) có tính linh hoạt hơn các ga và depot tuyến MRT, LRT. Hiện nay các điểm dừng đỗ, trung chuyển và đầu cuối đã cố định một cách tương đối do đã được đầu tư xây dựng kiên cố, đặc biệt là các điểm đầu cuối và bãi đỗ xe buýt. Do đó nếu không có lý do cấp thiết thì các vị trí này không cần thiết phải di dời ra các nơi khác tránh lãng phí đầu tư.

Dưới đây là Danh mục thống kê điểm đầu cuối, điểm trung chuyển xe buýt hiện trạng đề xuất bố trí kết nối với các ga khu đoạn và ga đầu cuối các tuyến MRT và LRT nhằm thiết lập kết nối vật lý cho hành khách trung chuyển thuận tiện giữa các phương thức. Ngoài ra, tại các vị trí này đề xuất phát triển mô hình thương mại dịch vụ kết hợp bãi đỗ P&R cao tầng (chủ yếu bố trí ngầm).

Bảng 7-14 Danh mục điểm đầu cuối, điểm trung chuyển xe buýt hiện trạng

TT	Vị trí	Điểm đầu cuối các tuyến	Tổng số tuyến đi qua	Diện tích (m2)
I. Các điểm đầu cuối, trạm trung chuyển xe buýt có các công trình dịch vụ khác kèm theo				
1	Bến xe trung tâm	LK1, R15, R6A	3	2500 (tổng 6.2 ha)
2	Bến xe phía Nam	07	1	2500 (tổng 6,3ha)
3	Trạm xe buýt Xuân Diệu	07, 11	2	2510
4	Trạm xe buýt Phạm Hùng	08	1	1500
5	Trạm xe buýt Bùi Dương Lịch	TMF, 12	2	1900
6	Trạm xe buýt Việt Hàn	11, BRT 01 thay thế R16	2	5060
7	Điểm đầu và trạm Bảo dưỡng tại hồ Bàu Tràm	BRT 01 thay thế R16 (dự kiến)	1	28205
8	TTHC huyện Hòa Vang	R17A	1	2835
9	Khu công nghệ cao	R14	1	6872
10	Trạm trung chuyển BRT và hệ thống GT kết nối tại Sân bay	N1, N2, tuyến bổ trợ R1, R3	2	11375
11	Khu đất A12 đường Non Nước	R6A (dự kiến)	1	3651
12	Điểm đậu xe số 1 Nguyễn Lương Bằng	BRT thay thế R16	1	1533
II. Các điểm đầu cuối xe buýt là điểm quay trở đầu xe				
13	Vũng Thùng	08, R15	2	3000
14	Cảng sông Hàn (Vịnh đỗ xe Như Nguyệt)	R4A, R17A	2	1700
15	Công viên Biển Đông	05, TMF	2	3500

7.6.4. Quản lý chất lượng dịch vụ VTHKCC bằng xe buýt

Để quản lý chặt chẽ và nâng cao chất lượng dịch vụ VTHKCC bằng xe buýt, trong Hợp đồng cung cấp dịch vụ giữa Sở GTVT ký với các đơn vị vận hành xe buýt (là một căn cứ quan trọng để kiểm soát chất lượng cung cấp dịch vụ của các đơn vị vận hành) cần phải có các điều khoản rất cụ thể quy định về dịch vụ đặt hàng, cụ thể Tiêu chuẩn dịch vụ VTHKCC bằng xe buýt mà thành phố đặt hàng các doanh nghiệp cung cấp dịch vụ gồm các chỉ tiêu cơ bản sau:

- Giám sát chất lượng bảo dưỡng kỹ thuật của phương tiện;

- Tần suất chạy xe (ví dụ quy định giờ thấp điểm phải đảm bảo tần suất tối thiểu 2 chuyến/h) và thời gian hoạt động.

- Tính đúng giờ và đúng lộ trình đã định: Ví dụ sai lệch thời gian đầu cuối chỉ cho phép ±2 phút, tỷ lệ sai lệch tối đa không quá 5% (vi phạm sẽ phạt hợp đồng); bắt buộc chạy đúng lộ trình với tốc độ lữ hành bình quân 20 - 25 km/h (trừ trường hợp bất khả kháng). Đón và trả khách đúng điểm dừng đỗ.

- Thái độ, tinh thần phục vụ lịch sự, ân cần với hành khách.

- An toàn giao thông.

- Độ tin cậy...

7.7. Vận tải xe khách liên tỉnh, nội tỉnh và kế cận

7.7.1. Vận tải xe khách liên tỉnh

Bảng 7-15 Quy hoạch các tuyến VTHK cố định liên tỉnh kết nối với Đà Nẵng

Tuyến vận tải HK cố định liên tỉnh kết nối với Đà Nẵng	Lưu lượng xe quy hoạch 2030 (xe/ngày)	Tỉ lệ
Đi tới/đến từ Thừa Thiên Huế, Bắc Trung Bộ và các tỉnh phía Bắc	1075	59%
Đi tới/đến từ các tỉnh khu vực Tây Nguyên	166	9%
Đi tới/đến từ Quảng Nam, Nam Trung Bộ và các tỉnh phía Nam	595	32%
Tổng lưu lượng xe	**1836**	100%

Nguồn : Dựa theo số liệu quy hoạch của Quyết định số 4899/QĐ-BGTVT

7.7.2. Vận tải xe khách nội tỉnh, kế cận

Các tuyến xe khách kế cận có vai trò kết nối trung tâm Thành phố với các Trung tâm huyện lỵ nội tỉnh và với các trung tâm huyện, xã tỉnh Thừa Thiên – Huế và tỉnh Quảng Nam. Khi mạng lưới tuyến VTHKCC đã bao phủ rộng khắp toàn thành phố, kết nối các quận, huyện thì các tuyến buýt kế cận chỉ cần kết nối vào các điểm trung chuyển, bến xe khách ngoại vi Thành phố.

Các tuyến xe khách kế cận:

- Giai đoạn 2021-2030 duy trì các tuyến xe khách kế cận chạy qua trung tâm Thành phố, kết nối Thành phố với các trung tâm huyện, xã tỉnh Thừa Thiên – Huế và tỉnh Quảng Nam. Nghiên cứu quy hoạch tuyến xe buýt điện từ Đà Nẵng – Hội An phục vụ khách du lịch. Mô hình tuyến xe buýt liền kề Đà Nẵng – Huế là một mô hình tương đối thành công, nên nghiên cứu áp dụng mô hình tương tự cho các tuyến buýt liền kề Đà Nẵng – Quảng Nam.

- Giai đoạn sau 2030: các tuyến kế cận sẽ không chạy vào trung tâm Thành phố mà chỉ kết nối vào các điểm trung chuyển VTHKCC và các bến xe khách ngoại vi Thành phố.

7.8. Các nội dung khác liên quan vận tải

Các nội dung chi tiết liên quan đến phát triển các đơn vị kinh doanh vận tải theo các loại hình, đoàn phương tiện, cơ sở hạ tầng và tổ chức giao thông cho phương tiện xe khách, xe hàng, giải pháp quản lý hoạt động vận tải cần có các Đề án phát triển vận tải cụ thể theo loại hình kinh doanh.

Định hướng như sau:

➢ *Định hướng phát triển số lượng phương tiện kinh doanh vận tải và số lượng đơn vị kinh doanh vận tải*

Xác định số lượng phương tiện kinh doanh vận tải đảm bảo phù hợp với nhu cầu đi lại của người dân và thực trạng kết cấu hạ tầng giao thông trên địa bàn.

Đảm bảo tính hợp lý về cơ cấu phương tiện giữa các loại hình kinh doanh vận tải, thúc đẩy phát triển kinh doanh vận tải bằng xe ô tô để gắn kết với mạng lưới vận tải hành khách bằng đường bộ, đường thủy, đường sắt và đường hàng không đảm bảo giao thông thông suốt, an toàn;

Kiểm soát chặt chẽ sự phát triển về số lượng đơn vị kinh doanh vận tải, khuyến khích các đơn vị đầu tư mở rộng quy mô hoạt động và ưu tiên phát triển thêm các đơn vị có quy mô đầu tư lớn, có năng lực tài chính, quản lý điều hành; đồng thời thu hẹp các đơn vị có quy mô nhỏ lẻ, năng lực quản lý, điều hành yếu kém.

➢ *Đối với hoạt động kinh doanh vận tải hành khách theo tuyến cố định:*

Số lượng phương tiện cụ thể hoạt động kinh doanh vận tải hành khách theo tuyến cố định được xác định dựa trên dự báo nhu cầu và Danh mục mạng lưới tuyến và công suất các bến xe khách công bố.

➢ *Đối với hoạt động kinh doanh vận tải hành khách bằng xe taxi:*

Căn cứ vào Quy hoạch thành phố và dự báo kinh tế từng vùng, từng địa phương đề xuất quy hoạch số lượng xe ô tô kinh doanh vận tải taxi trên nguyên tắc cung cầu của thị trường.

Đối với hoạt động kinh doanh vận tải hành khách bằng xe hợp đồng, xe du lịch:

- Khuyến khích ứng dụng công nghệ vào hoạt động kinh doanh vận tải hành khách bằng xe hợp đồng, xe du lịch.

- Căn cứ nhu cầu và quy hoạch số lượng xe taxi, sự báo số lượng xe ô tô kinh doanh vận tải hành khách du lịch và xe ô tô dưới 9 chỗ kinh doanh vận tải hành khách theo hợp đồng.

➢ *Đối với hoạt động kinh doanh vận tải hàng hóa:*

Khuyến khích phát triển các doanh nghiệp vận tải đa phương thức kết nối được giữa các KCN, KCNC, các trung tâm logistics và đầu mối vận tải trên địa bàn với các cửa khẩu, cảng biển, khu công nghiệp trên toàn quốc.

Phát triển đa dạng các loại hình và phương tiện kinh doanh vận tải hàng hóa kết nối vùng miền; phát triển dịch vụ vận tải gắn với các loại hình dịch vụ logistics khác.

7.9. Nhu cầu vốn phát triển VTHKCC

Trong QH này, chúng tôi ước tính nhu cầu quỹ đất và vốn đầu tư xây dựng đến 2050. Tổng vốn đầu tư được ước tính trên cơ sở Quyết định 65/QĐ-BXD ngày 20 tháng 1 năm 2021 của Bộ xây dựng về suất đầu tư xây dựng công trình và giá đầu tư xây dựng bộ phận. Nhu cầu được tính theo thời điểm lập quy hoạch năm 2021, chỉ tính đến chi phí xây dựng và không tính đến các chi phí khác bao gồm: Chi phí giải phóng mặt bằng, Chi phí trang thiết bị, Chi phí dự phòng và Các khoản phát sinh khác. Phần nhu cầu quỹ đất có tính đến các dự án quốc gia trên địa bàn Thành phố. Tổng nhu cầu cụ thể như sau:

Bảng 7-16 Nhu cầu quỹ đất và nhu cầu vốn phát triển hạ tầng giao thông

Nội dung	Đến 2030	Giai đoạn 2030-2045	Tổng nhu cầu đến 2045*
Nhu cầu quỹ đất (ha)	538.0	238.9	776.8
Vốn đầu tư (tỷ đồng)	24,377.3	14,136	38,513

**: Chưa tính nhu cầu bảo dưỡng duy tu hàng năm; Chưa tính chi phí GPMB, Chi phí trang thiết bị trên cầu/đường, chiếu sáng và các chi phí phát sinh khác. Chi phí được tính theo suất đầu tư QĐ 65/QĐ-BXD năm 2021.*

7.10. Nhu cầu vốn, phân kỳ đầu tư phát triển VTHKCC

7.10.1. Phân kỳ đầu tư vận tải công cộng

➢ ***Giai đoạn 2023 - 2030:***

(1) Tuyến MRT02 : từ nút Ngô Quyền – Vương Thừa Vũ đến Quảng Nam.

(2) Tuyến LRT02: từ sân bay đến Lê Văn Hiến (kết nối MRT2).

Tuyến MRT02 và LRT02 là 2 đoạn tuyến kết nối Đà Nẵng với Quảng Nam.

➢ ***Giai đoạn 2031 - 2040:***

Xuất phát từ kinh nghiệm phát triển mạng lưới VTHKCC khối lượng lớn tại Bangkok, Manila, và hiện nay là Hà Nội cho thấy nếu chỉ đầu tư nhỏ giọt từng đoạn tuyến MRT/LRT lẻ tẻ và hệ thống VTHKCC đa phương thức thiếu đồng bộ về công suất chuyên chở, mức độ phục vụ cũng như chất lượng dịch vụ VTHKCC thì các tuyến MRT/LRT không phát huy hết năng lực (công suất vận tải lớn) như thiết kế, do đó hiệu quả rất thấp (doanh thu từ bán vé rất thấp so với mức chi phí vận hành bảo trì hệ thống, dẫn đến trợ giá rất cao). Do đó giai đoạn này có thể chưa đủ nguồn lực đầu tư toàn bộ mạng lưới nhưng vẫn phải đảm bảo tạo thành 1 mạng lưới MRT/LRT cơ bản trên một số trục chính có luồng hành khách lớn. Cụ thể giai đoạn này các chuyến đi vẫn tập trung giữa các quận hiện hữu như Liên Chiểu, Thanh Khê, Hải Châu, Ngũ Hành Sơn. Do đó tập trung đầu tư các tuyến LRT kết nối hướng Tây Bắc – Đông Nam với trung tâm Thành phố. Các tuyến LRT đầu tư giai đoạn này gồm:

(1) Tuyến MRT1: Toàn bộ tuyến từ Bến xe phía Bắc đến điểm trung chuyển trung tâm (ga Đà Nẵng hiện nay).

(2) Tuyến MRT2: đoạn còn lại từ điểm trung chuyển trung tâm (ga Đà Nẵng hiện tại) đến Ngô Quyền.

(3) Tuyến LRT6: toàn bộ tuyến từ chân cầu Trần Thị Lý – Bến xe phía Tây.

(4) Tuyến LRT10: toàn bộ tuyến từ khu du lịch Bà Nà – biển Nguyễn Tất Thành. Để kết nối từ nhà ga đường sắt tốc độ cao đi đến tuyến MRT1 và đi tiếp các địa điểm khác.

➢ ***Giai đoạn từ 2041-2045 và sau năm 2045:***

Giai đoạn này có thể kéo dài đến sau 2045. Đầu tư theo trình tự ưu tiên sau:

1) Tuyến LRT4: toàn bộ tuyến từ điểm trung chuyển CHK – Biển Mỹ Khê.

2) Tuyến LRT7: toàn bộ tuyến từ điểm trung chuyển ga Đà Nẵng hiện nay – Khu đô thị cảng Liên Chiểu.
3) Tuyến LRT8 : toàn bộ tuyến từ điểm giao với LRT2 - Bãi tắm Tân Trà.
4) Tuyến LRT5: toàn bộ tuyến từ ngã 3 ĐSQG hiện nay – Bến xe phía Nam.
5) Tuyến LRT1 toàn bộ tuyến từ Lý Thái Tổ - Hùng Vương – chợ Hàn.
6) Tuyến LRT11 toàn bộ tuyến trên đường Nam Kỳ Khởi Nghĩa.
7) Tuyến LRT3 toàn bộ tuyến từ ga Đà Nẵng mới ra biển.
8) Tuyến LRT9: toàn bộ tuyến (bám theo Vành đai Tây 1).
9) Tuyến LRT2 : đoạn còn lại từ Lê Văn Hiến đến Võ Nguyên Giáp.
10) Tuyến LRT du lịch 1 dọc đường Nguyễn Tất Thành.
11) Tuyến LRT du lịch 2 ven sông Hàn.
12) Tuyến LRT du lịch 3 từ cảng Tiên Sa đến Quảng Nam

Bảng 7-17 Phân kỳ đầu tư các tuyến MRT/LRT tại thành phố Đà Nẵng

Tuyến	Chiều dài, km				Phân kỳ
	Mặt đất	Trên cao	Ngầm	Tổng	
MRT1	0	10,69	6,09	16,78	2031-2040
MRT2	0	12,941	4,27	17,211	Trước 2030 và 2031-2040
LRT1	2,031	0	0	2,031	2041-2045 và sau 2045
LRT2	0	7,11	0	7,11	Trước 2030 và 2041-2045
LRT3	8,244		0	8,244	2041-2045 và sau 2045
LRT4	4,297	0	0	4,297	2041-2045 và sau 2045
LRT5	0	12,312	0	12,312	2041-2045 và sau 2045
LRT6	0	16,847	1,3	18,147	2031-2040
LRT7	13,96		0	13,96	2041-2045 và sau 2045
LRT8	0	10,0	0	10,0	2041-2045 và sau 2045
LRT9	3,90	28,633	0	32,533	2041-2045 và sau 2045
LRT10	0	13,734	0	13,734	2031-2040
LRT11	4,958	0	0	4,958	2041-2045 và sau 2045
LRT DL 2 ven sông Hàn	9,764	0	0	9,764	2041-2045 và sau 2045
LRT DL 1 ven biển NTT	12,11	0	0	12,11	2041-2045 và sau 2045
LRT DL 3 ven biển PVĐ đoạn từ	10,33	0	0	10,33	2041-2045 và

Tuyến	Chiều dài, km				Phân kỳ
	Mặt đất	Trên cao	Ngầm	Tổng	
bờ biển Mỹ Khê - cảng Tiên Sa (*)					sau 2045
LRT DL 3 ven biển PVĐ đoạn từ bờ biển Mỹ Khê - giáp Quảng Nam	11,24	0	0	11,24	2041-2045 và sau 2045
Tổng	**80,83**	**112,33**	**11,60**	**204,76**	

(*) Trường hợp Depot LRT du lịch bố trí tại Quảng Nam thì đoạn tuyến LRT du lịch này có thể đầu tư vào giai đoạn sau 2030.

7.10.2. Xác định nhu cầu vốn đầu tư và quỹ đất

Do đó để ước lượng sơ bộ quy mô vốn đầu tư các tuyến VTHKCC khối lượng lớn của Thành phố, tư vấn tham khảo một số đơn giá xây dựng LRT và monorail trong nước và khu vực lân cận như sau:

- Trung Quốc là quốc gia có suất đầu tư LRT tương đối thấp (từ 8-20 triệu USD/km tùy loại công suất nhỏ hay lớn).

- Philipine: suất đầu tư LRT là 50 triệu USD/km.

- Ấn Độ: suất đầu tư monorail từ 19-20 triệu USD/km cho loại công suất lớn

- Việt Nam: các nghiên cứu sơ bộ tuyến LRT No2 Hà Nội và thành phố Hồ Chí Minh cho thấy suất đầu tư LRT khoảng 42-52 triệu USD/km, trong khi monorail số 2 và số 3 (loại công suất lớn 6 toa xe) tại thành phố Hồ Chí Minh khoảng 24-25 triệu USD/km.

Bảng 7-18 Suất đầu tư LRT, Monorail tại Việt Nam và Trung Quốc, Thái Lan

STT	Tuyến	Loại	Chiều dài	Tiền XD US$	Đơn giá US$/km
1	LRT No2 Hà Nội (Nam Thang Long - THĐ) - tư vấn ALMEC (JICA)	trên cao	15.239	794,210,400	52,116,963
2	LRT No2 HCMC (Tham Lương - Bến Thành) - tư vấn MVA	trên cao	12.3	513,700,000	41,764,228
3	LRT No2 Hà Nội (Cát Linh - Hà Đông)	trên cao	13.5	560,000,000	41,481,481
4	Tham khảo Thái Lan (cầu cao + đường ray, chưa tính Depot và các ga)	trên cao	1	17,300,000	17,300,000
5	Tham khảo LRT Trung Quốc (cầu cao + đường ray, chưa tính Depot và các ga)	trên cao	,1	8,200,000 ,	8,200,000
6	Tuyến LRT số 3 kéo dài Manila (1996)	trên cao	1	50,000,000	50,000,000

STT	Tuyến	Loại	Chiều dài	Tiền XD US$	Đơn giá US$/km
7	Tuyến monorail No.3 ngã tư Phan Văn Trị - CV phần mềm Quang Trung	trên cao	16.5	400,000,000	24,242,424
8	Tuyến monorail No.2 Q8-Q2-Q. Bình Thạnh	trên cao	27.2	715,000,000	26,286,765
9	Tuyến monorail HVT-sân bay TSN	trên cao	27.5	732,439,024	35-50 triệu USD/km
	Trung bình		**44.039**	**1,943,410,400**	**44,129,304**

Ghi chú: *Suất đầu tư nói trên áp dụng cho phương án đi trên cao. Trường hợp đi ngầm suất đầu tư tăng lên so với đi trên cao khoảng 2-3 lần, trường hợp đi nổi trên mặt đất, suất đầu tư khoảng 60-75% so với đi trên cao.*

Ngoài ra, tư vấn tham khảo suất đầu tư tuyến Tramway từ CHKQT Đà Nẵng-Hội An do Viện nghiên cứu giao thông Hàn Quốc (KOTI) đề xuất khoảng 17 triệu USD/km với phương án chạy trên mặt đất.

Dữ liệu đầu vào để tính toán nhu cầu vốn đầu tư các tuyến LRT thành phố Đà Nẵng như sau:

Suất đầu tư, triệu USD/km:			
Loại hình	**Mặt đất**	**Trên cao**	**Ngầm**
MRT	30	60	90
LRT	20	40	60
Tramway	14	25	40

Kinh phí đầu tư các tuyến MRT1, MRT2 lấy theo suất đầu tư MRT. Suất đầu tư các tuyến LRT2, LRT5, LRT6, LRT7, LRT8, LRT9, LRT10 lấy theo suất đầu tư LRT, các tuyến còn lại (LRT1, LRT3, LRT4, LRT11 và 3 tuyến LRT du lịch) lấy theo suất đầu tư Tramway. Kết quả tính toán nhu cầu vốn đầu tư cho hệ thống VTHKCC khối lượng lớn của Thành phố xem Bảng dưới đây.

Bảng 7-19 Khái toán kinh phí đầu tư hệ thống LRT tại Thành phố Đà Nẵng

Tuyến	Loại hình áp suất đầu tư	Chiều dài, km				Nhu cầu vốn đầu tư, triệu USD
		Mặt đất	Trên cao	Ngầm	Tổng	
MRT1	MRT	0	10,692	6,088	16,780	1.189,44
MRT2	MRT	0	13,0	4,211	17,211	1.158,99
LRT1	Tramway(*)	2,031	0	0	2,031	28,43
LRT2	LRT	0	7,11	0	7,11	284,40
LRT3	Tramway(*)	8,244		0	8,244	115,42
LRT4	Tramway(*)	4,297	0	0	4,297	60,16

Tuyến	Loại hình áp suất đầu tư	Chiều dài, km				Nhu cầu vốn đầu tư, triệu USD
		Mặt đất	Trên cao	Ngầm	Tổng	
LRT5	LRT	0	12,312	0	12,312	492,48
LRT6	LRT	0	16,847	1,3	18,147	751,88
LRT7	LRT	13,96		0	13,96	279,20
LRT8	LRT	0	10,0	0	10,0	400,00
LRT9	LRT	3,90	28,633	0	32,533	1223,32
LRT10	LRT	0	13,734	0	13,734	549,36
LRT11	Tramway(*)	4,958	0	0	4,958	69,41
LRT DL ven sông Hàn	Tramway(*)	9,764	0	0	9,764	136,70
LRT DL ven biển NTT	Tramway(*)	12,11	0	0	12,11	169,54
LRT DL ven biển PVĐ đoạn từ bờ biển Mỹ Khê - cảng Tiên Sa	Tramway	10,33	0	0	10,33	144,62
LRT DL ven biển PVĐ đoạn từ bờ biển Mỹ Khê - giáp Quảng Nam	Tramway	11,24	0	0	11,24	157,36
Tổng		**80,83**	**112,33**	**11,60**	**204,76**	**7.210,71**

Các tuyến có dấu (*) có thể tuỳ vào tình hình thực tế đề xuất sang phương thức khác có sức vận chuyển tương đương như Buýt, Buýt CLC, BRT, Buýt khớp nối 2 tầng, ...

Nhu cầu vốn đầu tư theo giai đoạn:

Giai đoạn	Nhu cầu vốn	
	Triệu USD	Tỷ đồng
Trước 2030	1.036,40	26.428
2031-2040	2.869,67	73.177
2041-2045 và sau 2045	3.304,64	84.268
Tổng	**7.210,71**	**183.873**

CHƯƠNG 8. CÁC CHƯƠNG TRÌNH, DỰ ÁN ĐẦU TƯ, SƠ BỘ TỔNG MỨC ĐẦU TƯ, NGUỒN VÀ KẾ HOẠCH THỰC HIỆN

8.1. Tính toán nhu cầu quỹ đất dành cho giao thông vận tải

- Quỹ đất dành cho giao thông vận tải bao gồm: đất dành cho phát triển kết cấu hạ tầng giao thông đường bộ, đường thủy, đường sắt, đường biển, hàng không, đất dùng cho các nhà ga, bến cảng, sân bay, bến xe, bãi đỗ,…

- Nhu cầu quỹ đất được ước tính như sau:

STT	Loại đất	Nhu cầu quỹ đất Đến năm 2030 (ha)	Nhu cầu quỹ đất Đến năm 2045 (ha)
1	**Đất giao thông**	**3295**	**4037**
	Đường bộ	3206,4	3734,8
	Đường sắt	88,16	302,16
2	**Đất đầu mối hạ tầng kỹ thuật**	**1732**	**2329**
	Cảng hàng không	855,57	855,57
	Cảng biển	107,00	258,00
	GTCC	10,60	127,10
	Bến thủy nội địa	7,46	7,46
	Bến bãi đỗ xe	731,80	1050,94
	Cảng cạn	20,00	30,00
	Tổng	**5027**	**6366**

8.2. Tính toán nhu cầu vốn, phân kỳ vốn đầu tư phát triển GTVT

Căn cứ ước tính nhu cầu vốn đầu tư:

- Quyết định số 816/QĐ-BXD ngày 22/8/2024 của Bộ Xây dựng Công bố Suất vốn đầu tư xây dựng công trình và giá xây dựng tổng hợp bộ phận kết cấu công trình năm 2023;

- Các dự án, đề án đã thực hiện trên địa bàn thành phố Đà Nẵng.

- Suất đầu tư LRT/MRT trong nước và các nước khu vực lân cận.

- Nhu cầu vốn chỉ tính đến chi phí xây dựng, không tính các chi phí giải phóng mặt bằng, dự phòng phí và các chi phí khác.

Sơ bộ tổng mức các dự án nguồn vốn trung ương

STT	Nội dung	Giai đoạn trước 2030	Giai đoạn 2030-2045	Tổng (tỷ đồng)
1	Giao thông đường bộ	8.693	4.585	13.278
2	Đường sắt	204	5.142	5.346
3	Đường hàng không	19.000	8.500	27.500
	Tổng cộng	**27.897**	**18.227**	**46.124**

Sơ bộ tổng mức các dự án nguồn vốn thành phố

STT	Nội dung	Giai đoạn trước 2030	Giai đoạn 2030-2045	Tổng (tỷ đồng)
1	Giao thông đường bộ	34.515	16.293	50.808
2	Cảng biển	8.105	18.105	26.210
3	Giao thông tĩnh (Bến xe)	298	0	298
	Tổng cộng	**42.918**	**34.398**	**77.316**

Sơ bộ tổng mức các dự án vốn ngoài ngân sách

STT	Nội dung	Giai đoạn trước 2030	Giai đoạn 2030-2045	Tổng (tỷ đồng)
1	Giao thông công cộng	26.428	157.445	183.873
2	Giao thông tĩnh (Bãi đỗ xe)	90.214	40.904	131.118
3	Bến thủy nội địa	175	0	175
	Tổng cộng	**116.817**	**198.349**	**315.166**

8.3. Các dự án ưu tiên đầu tư giai đoạn trước năm 2030

Các dự án đang triển khai thực hiện, các dự án lớn có tính chất quan trọng, tạo động lực phát triển cho thành phố ưu tiên nghiên cứu đầu tư giai đoạn trước năm 2030:

TT	Tên dự án	Nguồn vốn	Khái toán (tỷ đồng)
1	Tuyến đường vành đai phía Tây 2 (đoạn từ đường số 8 KCN Hòa Khánh đến cuối tuyến)	Trung ương đầu tư hoặc hỗ trợ đầu tư	1916,60
2	Tuyến đường nối từ đường Nguyễn Sinh Sắc đến đường Hoàng Văn Thái, Bà Nà Suối Mơ nối đến Vành đai tây	Ngân sách thành phố	309,46
3	Mở rộng, nâng cấp tuyến đường tránh Nam hầm Hải Vân.	Trung ương đầu tư hoặc hỗ trợ đầu tư	176,79
4	Dự án đầu tư xây dựng bến cảng Liên Chiểu	Ngân sách trung ương; ngân sách thành phố; vốn nhà đầu tư	
5	Các dự án trong Cảng hàng không quốc tế Đà Nẵng. - Hạ tầng kỹ thuật phía đầu Bắc. - Xây dựng ga hàng hóa - Mở rộng nhà ga hành khách T1, T2.	Ngân sách trung ương	
6	Di dời ga đường sắt Đà Nẵng - Xây dựng nhà ga mới và hạ tầng liên quan theo quy hoạch. - Cải tạo, phát triển ga Kim Liên	Ngân sách trung ương; ngân sách thành phố; vốn nhà đầu tư	
7	Cải tạo, nâng cấp QL.14G	Ngân sách trung ương, ngân sách thành phố	704,98
8	Hầm qua sân bay (không bao gồm nút giao 2 đầu)	Ngân sách thành phố	6600,00
9	Công trình qua sông Hàn (nối từ đường Đống Đa đến đường Vân Đồn – Trần Thánh Tông)	Đầu tư theo hình thức PPP	5.700,00
10	Tuyến đường nối từ đường Hoàng Hoa Thám đến đường Nguyễn Tất Thành.	Ngân sách thành phố	33,60
11	Tuyến đường nối từ đường Nguyễn Đức Trung đến đường Nguyễn Tất Thành.	Ngân sách thành phố	7,40
12	Tuyến đường phía Tây khu du lịch sinh thái Suối Lương, khớp nối tuyến đường số 7 KCN Liên Chiểu với đường Ngô Xuân Thu.	Ngân sách thành phố Vốn nhà đầu tư	118,08
13	Tuyến đường kết nối đường Vành đai phía Tây đến đường cao tốc La Sơn – Túy Loan	Ngân sách thành phố	392,60

TT	Tên dự án	Nguồn vốn	Khái toán (tỷ đồng)
	(phía sau Khu Công nghệ cao).		
14	Đường Vành đai phía Tây 1 (Tuyến đường giữa đường Vành đai phía Tây và đường bộ cao tốc)	Ngân sách thành phố	2.675,00
15	Đường giữa đường Vành đai và Vành đai 1 (Đường số 9 nối khu CNC với đường Vành đai phía Tây, MC 3-3)	Ngân sách thành phố	710,00
16	Tuyến đường Phan Đăng Lưu nối dài	Ngân sách thành phố Vốn nhà đầu tư	
17	Tuyến đường ven sông Cu Đê	Ngân sách trung ương; ngân sách thành phố	1.950,0
18	Đường nối từ đường số 2 KCN Hòa Khánh đến ga đường sắt mới.	Ngân sách thành phố	420,00
19	Các tuyến đường ven sông Túy Loan, sông Yên, sông Cầu Đỏ.	Ngân sách thành phố	2.236,00
20	Bến xe phía Bắc, phía Tây thành phố	Ngân sách thành phố	446,67
21	Các cầu qua sông Túy Loan, sông Cái, sông Cẩm Lệ, sông Cu Đê theo quy hoạch: Cầu Phò Nam mới, cầu nối đường Phạm Hữu Nghị, cầu nối đường 29/3 và Bùi Tá Hán	Ngân sách thành phố Vốn nhà đầu tư	990,00
22	Đường Lê Độ - Tôn Thất Đạm	Ngân sách thành phố	55,00
24	Đầu tư các bến thủy nội địa theo quy hoạch	Vốn nhà đầu tư, ngân sách thành phố	
25	Các bãi đỗ xe trên địa bàn thành phố	Ngân sách thành phố Vốn nhà đầu tư	91.750,00
26	Dự án vận tải công cộng: - MRT02 từ nút giao Ngô Quyền – Vương Thừa Vũ đến Quảng Nam. - LRT02 từ sân bay đến Lê Văn Hiến.	Ngân sách thành phố, ODA, vốn nhà đầu tư	26.428,00

- Chi phí khái toán chưa bao gồm chi phí giải phóng mặt bằng.

- Các dự án thuộc nguồn vốn nhà đầu tư, kinh phí phụ thuộc vào đề xuất của nhà đầu tư.

8.4. Cơ chế, chính sách và giải pháp thực hiện quy hoạch

8.4.1. Giải pháp, chính sách quản lý quy hoạch

- Tiếp tục rà soát, bổ sung, hoàn chỉnh quy trình và thủ tục hành chính về quản lý quy hoạch theo hướng giảm thời gian thực hiện, góp phần giữ vững xếp hạng năng lực cạnh tranh cấp tỉnh trong nhóm dẫn đầu, cải thiện chỉ số thành phần. Điều chỉnh, bổ sung, thay thế các thủ tục hành chính về thẩm định quy hoạch xây

dựng, cấp giấy phép quy hoạch, giấy phép xây dựng, thoả thuận kiến trúc, giới thiệu địa điểm, cấp chứng chỉ quy hoạch. Nghiên cứu xây dựng dự thảo quy định quản lý quy hoạch xây dựng và kiến trúc công trình, quy định quản lý hạ tầng kỹ thuật trên địa bàn trình UBND thành phố ban hành để thống nhất quản lý trên toàn địa bàn, đây là công cụ quản lý nhà nước trong việc giám sát, kiểm tra các hoạt động đầu tư, xây dựng theo quy hoạch xây dựng, quy hoạch đô thị đồng thời định hướng, yêu cầu quản lý kiến trúc công trình đảm bảo thực hiện đầu tư xây dựng theo quy hoạch được phê duyệt, phù hợp đặc điểm kiến trúc đô thị của Thành phố, đáp ứng yêu cầu sử dụng và tạo thẩm mỹ đô thị.

- Đổi mới tư duy và nâng cao chất lượng lập và quản lý quy hoạch xây dựng, trong đó cần phải xác định quy hoạch là một quá trình liên tục, thông suốt quản lý từ bước lập, thẩm định, phê duyệt quy hoạch đến triển khai thực thi. Thực hiện tốt công tác phối hợp giữa các cấp, ngành, quận, huyện trong triển khai lập, thẩm định quy hoạch.

- Kịp thời công bố, công khai quy hoạch, xây dựng kế hoạch triển khai thực hiện quy hoạch. Thường xuyên rà soát, kiểm tra, đôn đốc việc thực hiện quy hoạch; kịp thời phát hiện các vướng mắc để tổng hợp nghiên cứu điều chỉnh cho phù hợp. Trong quá trình lập và thực hiện quy hoạch cần coi trọng sự tham gia của cộng đồng dân cư, sự phản biện của các tổ chức xã hội, nghề nghiệp, đảm bảo tính khả thi của quy hoạch, phù hợp định hướng phát triển kinh tế xã hội và nhu cầu khách quan của xã hội, của thị trường. Quản lý chặt chẽ kiến trúc công trình về cả hình thức kiến trúc, quy mô công trình, vật liệu công trình và mối liên hệ với cảnh quan khu vực thông qua hồ sơ dự án, thẩm định thiết kế cơ sở, thiết kế thi công và cấp giấy phép xây dựng công trình. Đối với các công trình lớn, trọng điểm cần phải thi tuyển để chọn phương án kiến trúc thích hợp.

- Tập trung quản lý quy hoạch, kiến trúc đi vào chiều sâu, hướng tới xây dựng các đô thị xanh, thành phố thông minh. Tổ chức rà soát quy hoạch tổng thể các đô thị từ cách tiếp cận đô thị bền vững (đô thị xanh, sinh thái và kinh tế...); quy hoạch không gian đô thị đảm bảo hiệu quả kinh tế - sinh thái, thuận lợi cho phát triển giao thông công cộng, tăng tính hấp dẫn, cạnh tranh và thân thiện môi trường; thiết kế, sử dụng vật liệu, giải pháp xây dựng xanh thân thiện với môi trường, tiết kiệm năng lượng, tài nguyên, giảm thiểu khí gây hiệu ứng nhà kính.

8.4.2. Giải pháp, chính sách về vốn

8.4.2.1. Đối với nguồn vốn từ ngân sách nhà nước

- Đẩy mạnh cơ cấu lại chi đầu tư công, nâng cao hiệu quả, hiệu lực phận bổ, giải ngân vốn đầu tư công. Huy động, phân bổ nguồn vốn đầu tư có trọng tâm, trọng điểm vào các công trình động lực, có tính lan tỏa, kết nối giữa các phương thức có

tính đến cân đối giữa các địa phương (quận, huyện). Phát huy vai trò dẫn dắt, "vốn mồi" của đầu tư công để thu hút tư nhân tham gia các công trình đầu tư theo hình thức đối tác công tư (PPP).

- Đảm bảo tỷ lệ hợp lý giữa chi thường xuyên và chi đầu tư phát triển. Tăng cường tiết kiệm chi thường xuyên, tập trung cho chi đầu tư phát triển, đảm bảo tập trung vốn cho các công trình kết cấu hạ tầng quy mô lớn, khả năng sinh lời thấp khu vực tư nhân không có điều kiện tham gia...

- Tiếp tục ưu tiên bố trí nguồn vốn ngân sách nhà nước cho các dự án đã được xác định từ trước Quy hoạch này để đẩy mạnh thực hiện các công trình, dự án động lực, trọng điểm chuyển tiếp theo quy định và có kế hoạch chi tiết triển khai danh mục các công trình trọng điểm, mang tính động lực đảm bảo tính đồng bộ, đầu tư có trọng tâm, trọng điểm, thực hiện mục tiêu tái cơ cấu đầu tư công, làm cơ sở để thu hút các nguồn lực đầu tư ngoài ngân sách. Làm việc với các Bộ, ngành Trung ương để sớm bố trí nguồn vốn thực hiện các dự án trọng điểm, động lực trên địa bàn thành phố như: Đầu tư xây dựng Bến Cảng Liên Chiểu (giai đoạn 2); Di dời Ga đường sắt và tái phát triển đô thị; Tuyến đường Hành lang kinh tế Đông - Tây 2 (Quốc lộ 14D); Nâng cấp, mở rộng Quốc lộ 14G; Nâng cấp mở rộng Quốc lộ 14B (đoạn Túy Loan - Hòa Khương); Đầu tư tuyến kết nối giao thông sân bay về phía Tây và nâng cấp cơ sở hạ tầng để nâng cao khả năng khai thác của Cảng Hàng không quốc tế Đà Nẵng... Vận động trung ương mở rộng phân cấp quyết định đầu tư cho thành phố, có cơ chế đặc thù cho phép Đà Nẵng được ban hành các chính sách, cơ chế hấp dẫn hơn (trong khung cơ chế của khu vực) để thu hút các nguồn vốn đầu tư trong nước và nước ngoài.

- Nghiên cứu, xúc tiến các dự án hỗn hợp về nguồn vốn, trong đó vốn nhà nước (đầu tư công) xác định "là vốn mồi" nhằm dẫn dắt, thu hút và huy động nguồn lực đầu tư tư nhân tham gia đầu tư các dự án hạ tầng kỹ thuật, môi trường, thoát nước, đáp ứng mục tiêu phát triển KT - XH của thành phố... đảm bảo theo quy định hiện hành, nhất là trong bối cảnh nguồn lực thành phố còn nhiều khó khăn, nhu cầu đầu tư lớn, đồng thời thực hiện mục tiêu tái cơ cấu đầu tư theo chỉ đạo của Chính phủ và Thủ tướng Chính phủ...

8.4.2.2. Đối với nguồn vốn từ khu vực tư nhân trong và ngoài nước

- Kiến nghị Chính phủ, các bộ, ngành trung ương hỗ trợ thành phố tháo gỡ các khó khăn, vướng mắc về thủ tục hành chính và quy hoạch, đất đai theo các kết luận thanh tra, kiểm tra, các bản án. Bên cạnh đó, thành phố tập trung nghiên cứu cơ chế

huy động, thu hút và sử dụng hiệu quả các nguồn lực đầu tư trong và ngoài nước; xây dựng chính sách phát triển các ngành kinh tế trọng điểm đi đôi với khuyến khích và đảm bảo các nguồn vốn được tập trung vào khu vực tư nhân, đặc biệt trong các ngành/lĩnh vực thành phố có tiềm năng, lợi thế; rà soát quỹ đất để có phương án quy hoạch, kêu gọi đầu tư phù hợp; đẩy mạnh cải cách hành chính, tăng cường đối thoại để giải quyết khó khăn, vướng mắc cho doanh nghiệp; đẩy mạnh giải pháp khơi thông nguồn lực; khai thác và sử dụng có hiệu quả nguồn lực từ đất đai; ưu tiên lựa chọn thu hút các nhà đầu tư chiến lược, trọng điểm phù hợp với định hướng phát triển thành phố và các ngành mũi nhọn, các dịch vụ mang tầm quốc tế như logistic. Tuy nhiên, đối với các dự án, các hoạt động, kinh doanh của các công ty nước ngoài cần đảm bảo vệ lợi ích quốc gia của Việt Nam. Các dự án cần có lộ trình cụ thể, không để xảy ra những vấn đề phức tạp về an ninh, trật tự an toàn xã hội.

- Tiếp tục thúc đẩy cải cách hành chính, cải thiện, nâng cao hơn nữa chất lượng môi trường đầu tư kinh doanh, tạo điều kiện thuận lợi nhất cho đầu tư kinh doanh, bảo đảm cạnh tranh lành mạnh, bình đẳng, minh bạch nhằm thu hút các nguồn vốn cho đầu tư kinh doanh từ khu vực ngoài nhà nước. Đổi mới cơ chế, chính sách hỗ trợ khởi nghiệp sáng tạo, phát triển doanh nghiệp nhỏ và vừa. Xác định khâu trọng tâm trong cải cách thủ tục hành chính thành phố là hoàn chỉnh, công khai quy trình chuẩn bị đầu tư và lựa chọn nhà đầu tư đối với dự án đầu tư không sử dụng nguồn vốn ngân sách nhà nước thực hiện ngoài các Khu công nghiệp, Khu công nghệ cao, Khu công nghệ thông tin tập trung và Cụm công nghiệp trên địa bàn thành phố Đà Nẵng.

- Đẩy nhanh tiến độ lập các quy hoạch phân khu làm cơ sở để triển khai các dự án trọng điểm kêu gọi đầu tư vào thành phố thời gian tới, đón dòng vốn dịch chuyển quốc tế vào Việt Nam. Tập trung tháo gỡ và hoàn thành thủ tục thu tiền sử dụng đất từ các dự án tồn đọng nhiều năm; ban hành Kế hoạch thu tiền sử dụng đất giai đoạn 2021-2025, giai đoạn 2026-2030 và hằng năm, ban hành Kế hoạch tổ chức đấu giá quyền sử dụng đất các khu đất; tháo gỡ và đề xuất tháo gỡ các nội dung vượt thẩm quyền về quy hoạch, về giá... để khai thác hiệu quả nguồn lực đất đai đáp ứng nhu cầu chi đầu tư, phát triển KT - XH của thành phố theo tinh thần Nghị quyết số 43-NQ/TW của Bộ Chính trị.

- Đẩy mạnh hoạt động xúc tiến đầu tư theo phương thức đối tác công tư; đơn giản hóa thủ tục đầu tư dự án theo phương thức đối tác công tư. Khai thác có hiệu quả nguồn lực từ tài sản kết cấu hạ tầng được đầu tư bằng nguồn vốn ngân sách nhà nước thông qua hình thức nhượng quyền khai thác. Rà soát, sửa đổi hoàn thiện hệ thống khuôn khổ pháp lý, đề xuất thí điểm một số cơ chế chính sách đặc thù để huy động mọi nguồn lực và rút ngắn tiến độ đầu tư kết cấu hạ tầng đường bộ; đánh giá,

nhân rộng các mô hình về thu hút đầu tư theo hình thức đối tác công tư thành công ở Trung ương và các địa phương. Nghiên cứu, triển khai cơ chế thu từ khai thác quỹ đất hai bên tuyến đường bộ để đầu tư phát triển kết cấu hạ tầng đường bộ, ưu tiên cho các doanh nghiệp đầu tư kết cấu hạ tầng đường bộ được đầu tư, khai thác các dịch vụ liên quan đến phạm vi dự án và được vay vốn từ nguồn vốn tín dụng dài hạn, lãi suất ưu đãi.

- Hoàn thiện mô hình chính quyền theo hướng hiện đại, công khai, minh bạch các thông tin, dữ liệu phục vụ công tác đầu tư, đăng ký kinh doanh, khởi nghiệp đổi mới sáng tạo và giải quyết các thủ tục hành chính đối với doanh nghiệp, người dân. Xây dựng đội ngũ công chức chuyên nghiệp, năng động, coi doanh nghiệp/nhà đầu tư là đối tượng để phục vụ; tăng cường trật tự kỷ cương trong quản lý hành chính; có cơ chế để khuyến khích sự năng động sáng tạo của cán bộ, đồng thời có những chế tài rõ ràng, xử lý điều chuyển đối với những cán bộ công chức trì trệ, những nhiễu.

8.4.3. Giải pháp, chính sách về khoa học công nghệ và môi trường

8.4.3.1. Về khoa học công nghệ

Tăng cường đầu tư phát triển tiềm lực KH&CN, đảm bảo nguồn lực chi đối với lĩnh vực sự nghiệp KH&CN không thấp hơn mức dự toán trung ương giao và đảm bảo tốc độ tăng chi cho KH&CN năm sau cao hơn năm trước; Tiếp tục đầu tư cơ sở hạ tầng, trang thiết bị kỹ thuật đồng bộ, hiện đại, đáp ứng yêu cầu trong công tác quản lý nhà nước về KH&CN và các hoạt động dịch vụ KH&CN.

Nghiên cứu, tạo lập cơ sở, luận cứ khoa học cho mọi hoạt động phát triển kinh tế - xã hội của thành phố:

+ Nghiên cứu đề xuất giải pháp, cơ chế chính sách để xây dựng thành phố Đà Nẵng trở thành cực tăng trưởng của vùng kinh tế trọng điểm miền Trung - Tây Nguyên. Phát triển khu công nghệ cao của thành phố trở thành khu đô thị sáng tạo - khoa học - công nghệ đạt đẳng cấp quốc tế, có sức cạnh tranh cao. Nghiên cứu đề xuất giải pháp, cơ chế chính sách xây dựng Trung tâm khởi nghiệp, đổi mới sáng tạo tầm quốc gia tại thành phố Đà Nẵng với vai trò là hạt nhân khu vực miền Trung - Tây Nguyên. Nghiên cứu đề xuất các giải pháp trong lĩnh vực logistics, du lịch, kinh tế biển phục vụ hình thành chuỗi cung ứng dịch vụ logistics tại miền Trung với vai trò trung tâm của Đà Nẵng.

+ Nghiên cứu ứng dụng tiến bộ KH&CN của cuộc Cách mạng công nghiệp 4.0, bám sát 06 chương trình nghiên cứu trọng điểm giai đoạn 2017-2025 và 05 lĩnh vực mũi nhọn của thành phố.

+ Đánh giá công tác quy hoạch, quản lý đô thị và định hướng phát triển, giải pháp quản lý, phát triển hạ tầng, dịch vụ, tổ chức không gian đô thị hiện đại, hài hoà với thiên nhiên, bảo tồn và phát triển bản sắc đặc trưng của đô thị biển - sông - núi, bảo đảm các tiêu chuẩn đô thị hiện đại.

Lấy doanh nghiệp làm trung tâm, đẩy mạnh công tác hỗ trợ nâng cao năng lực và sức cạnh tranh cho doanh nghiệp thông qua phát triển công nghệ, ứng dụng công nghệ tiên tiến, nâng cao năng suất chất lượng sản phẩm hàng hóa, bảo hộ và phát triển tài sản trí tuệ. Phát triển về số lượng và chất lượng doanh nghiệp KH&CN, hỗ trợ thương mại hóa các sản phẩm KH&CN.

Ưu tiên sử dụng các sản phẩm KHCN, ĐMST của các doanh nghiệp KHCN trong nước trong thu hút đầu tư, cung cấp dịch vụ công sử dụng ngân sách thành phố để hiện thực hóa chủ trương xây dựng Đà Nẵng là "Thành phố Khoa học công nghệ - Đổi mới sáng tạo" theo Nghị quyết 43 của thành phố, để Đà Nẵng thực sự trở thành một điểm đến đáng tin cậy thu hút các tầng lớp tri thức, khoa học tụ hội để phát triển về khoa học công nghệ và đổi mới sáng tạo. Xây dựng hệ sinh thái KNĐMST của thành phố Đà Nẵng theo hướng phát triển toàn diện, phát huy tối đa vai trò, chức năng của các thành tố, sử dụng có hiệu quả các nguồn lực trong hệ sinh thái. Tiếp tục xây dựng cơ chế chính sách để phát triển KNĐMST, xây dựng Đà Nẵng trở thành trung tâm KNĐMST quốc gia tại khu vực miền Trung - Tây nguyên, một điểm đến về KNĐMST, là thành phố đứng đầu trong việc ứng dụng các sản phẩm khoa học công nghệ trong nước, tôn vinh các doanh nghiệp khoa học công nghệ, đổi mới sáng tạo.

8.4.3.2. Về môi trường

- Tăng cường các biện pháp quản lý, cải tạo và phục hồi chất lượng môi trường không khí, nước, đất tại thành phố, lưu vực sông, biển

- Rà soát, kiểm soát chặt chẽ các nguồn thải lớn; tăng cường các biện pháp phòng ngừa các nguy cơ xảy ra sự cố môi trường; chủ động giám sát các đối tượng, dự án tiềm ẩn nguy cơ gây ô nhiễm, sự cố môi trường

- Đẩy mạnh phát triển hệ thống trạm quan trắc không khí tự động; thường xuyên cảnh báo, công khai thông tin về chất lượng môi trường không khí

- Tăng cường các biện pháp giám sát, kiểm soát các nguồn thải ra; đầu tư xây dựng hệ thống xử lý nước thải tập trung

- Tăng cường bảo tồn thiên nhiên và đa dạng sinh học, tiếp tục củng cố và bảo tồn, bảo vệ nghiêm ngặt hệ thống các khu bảo tồn hiện có; mở rộng diện tích các khu bảo tồn; bảo vệ nghiêm ngặt các hệ sinh thái quan trọng

- Quản lý chặt chẽ việc chuyển đổi mục đích sử dụng, khai thác quá mức, Bảo vệ

chặt chẽ diện tích rừng phòng hộ, rừng đầu nguồn để duy trì khả năng điều tiết nước ở thượng nguồn khi xảy ra mưa lớn, hạn chế lũ, lũ lụt...

- Tăng cường công tác quản lý nhà nước của thành phố về môi trường, tăng cường kiểm tra, thanh tra chấp hành pháp luật về BVMT, đấu tranh phòng, chống tội phạm về môi trường, tập trung vào các đối tượng có nguy cơ gây ô nhiễm môi trường cao

- Đẩy mạnh công tác thông tin, tuyên truyền và có giải pháp nâng cao nhận thức của mọi tầng lớp dân cư, khách đến du lịch và công tác tại thành phố, tạo sự chuyển biến tích cực, mạnh mẽ về ý thức, thái độ và hành động của cộng đồng nhằm xây dựng môi trường sống xanh sạch đẹp, an ninh, an toàn, văn minh cho người dân và du khách, góp phần phát du lịch xanh, bền vững.

8.4.4. Giải pháp, chính sách phát triển nguồn nhân lực

- Xây dựng các chính sách thu hút nguồn nhân lực như: Xây dựng Đề án thu hút nguồn nhân lực khu vực công; đề án phát triển nguồn nhân lực khu vực tư; theo đó có chính sách thu hút, ưu tiên về nhà ở, điều kiện sinh hoạt, đáp ứng nhu cầu của cuộc sống cho người lao động... để thu hút lao động, nhất là lao động chất lượng cao cho các ngành kinh tế mũi nhọn.

- Nâng cao chất lượng đào tạo, kết hợp giữa nhà trường và doanh nghiệp trong đào tạo nguồn nhân lực, bổ sung nguồn cơ sở vật chất để thực hành đầy đủ và chuyên sâu, bổ sung chương trình giảng dạy phù hợp với thực tế, sử dụng những chuyên gia của doanh nghiệp hướng dẫn thực hành có kỹ năng tay nghề cao… Tiếp tục thực hiện các chính sách về dạy nghề cho lao động nông nghiệp, nông thôn; dạy nghề cho lao động thuộc hộ di dời, giải tỏa mất đất sản xuất… Có các chính sách về tài chính như: đầu tư không hoàn lại, cho vay lãi suất ưu đãi… đối với các mô hình sản xuất, kinh doanh mới, khuyến khích các mô hình có hiệu quả, giải quyết nhiều lao động.

- Hoàn thiện hệ thống thông tin thị trường lao động và dự báo nhu cầu nguồn nhân lực; triển khai thực hiện Đề án Dự báo nhu cầu nguồn nhân lực và thông tin thị trường lao động; thu thập chính xác, đầy đủ thông tin dữ liệu cung - cầu lao động từ các doanh nghiệp, các hiệp hội doanh nghiệp, các tổ chức đại diện cho người sử dụng lao động.

- Tổ chức hiệu quả các sàn giao dịch việc làm định kỳ; tăng số lượng các phiên giao dịch việc làm di động ở các địa phương, các trường đại học, trường nghề để kết nối học sinh khi ra trường với các doanh nghiệp. Nâng cao chất lượng công tác tư vấn, giới thiệu việc làm, tư vấn nghề nghiệp, kỹ năng phỏng vấn, chọn lựa công việc…

- Giải quyết tốt chính sách bảo hiểm thất nghiệp, kết hợp việc giải quyết thất nghiệp và tư vấn giới thiệu việc làm, dạy nghề để chuyển đổi ngành nghề, giúp người lao động nhanh chóng trở lại tham gia lực lượng lao động trong nền kinh tế. Nâng cao hiệu quả công tác an toàn, vệ sinh lao động.

CHƯƠNG 9. ĐÁNH GIÁ MÔI TRƯỜNG CHIẾN LƯỢC (ĐMC)

9.1. Đánh giá hiện trạng môi trường đô thị

Hiện trạng diễn biến môi trường của Đà nẵng trong thời gian qua có thể tóm tắt trong một vài điểm chính như sau:

+ *Gia tăng nhiệt độ:* Biểu hiện rõ rệt của tác động do sự gia tăng nhiệt độ đến thành phố Đà Nẵng là tình trạng nắng nóng và hạn hán kéo dài, liên tục trong các năm gần đây. Tình trạng khô hạn nặng ảnh hưởng đến sản xuất nông nghiệp. Kỷ lục về nhiệt độ liên tục bị phá vỡ. Các hồ chứa nước phục vụ sản xuất nông nghiệp rơi vào tình trạng báo động với mực nước của hồ chỉ cách mực nước chết hơn chục cm. Diện tích gieo trồng giảm, năng suất cây trồng cũng giảm mạnh vì thiếu nước tưới.

+ *Thay đổi lượng mưa:* Trong những năm gần đây, thành phố thường xuyên xuất hiện mưa to kéo dài trên diện rộng, gây lũ lụt, ngập úng do khả năng thoát nước kém, ảnh hưởng nghiêm trọng đến môi trường và dân sinh.

+ *Gia tăng mực nước biển:* Số liệu ghi nhận tại trạm Sơn Trà cho thấy mực nước biển tại khu vực thành phố Đà Nẵng đang tăng lên với tốc độ ngày càng tăng. Sự dâng cao mực nước biển sẽ gây ảnh hưởng nghiêm trọng đối với động học bùn cát của các bãi biển phẳng như bãi biển tại thành phố Đà Nẵng. Sự dâng cao mực nước biển tạo ra khả năng xâm thực mạnh, những năm gần đây bờ biển bị xâm thực xảy ra nhiều hơn, đe dọa các khu dân cư và hạ tầng dọc bờ biển thường xuyên hơn.

+ *Xâm nhập mặn trên các sông:* Thành phố Đà Nẵng và các hệ sinh thái ven biển của thành phố đang hứng chịu một hậu quả khác của biến đổi khí hậu đó là sự xâm nhập mặn các nguồn cung cấp nước ngọt vùng ven biển và các tầng đất chứa nước ngọt vùng ven biển. Sự xâm nhập mặn của nước biển ngày càng phức tạp do diễn biến bất thường của các dòng triều biển dòng chảy của sông. Thực tế, tình trạng nhiễm mặn trên các sông của thành phố Đà Nẵng trong những năm qua diễn ra đáng lo ngại, tiêu biểu như năm 2019, lưỡi mặn đã ăn sâu vào đất liền làm ảnh hưởng đến khả năng cung cấp nước thô cho Nhà máy cấp nước cầu Đỏ, gây ra tình trạng thiếu nước sinh hoạt trên địa bàn thành phố.

+ *Thiên tai:* Các dạng thiên tai như bão, lũ lụt, hạn hán cũng gia tăng về số lượng, cường độ và độ bất thường. Những trận mưa to và rất to trên diện rộng đã gây ra lũ đặc biệt lớn.

+ *Suy thoái đa đạng sinh học:* Theo báo cáo đánh giá về sự bảo tồn đa dạng sinh học và việc quản lý các khu bảo tồn thiên nhiên trên địa bàn thành phố Đà Nẵng của Sở Nông nghiệp, hiện nay suy thoái về đa dạng sinh học ở thành phố Đà Nẵng đang diễn ra nghiêm trọng và chưa kiểm soát được. Thể hiện rõ nhất của suy thoái đa dạng sinh học là biến đổi của hệ sinh thái dẫn đến mất nơi cư trú của các loài, mất loài, mất đa dạng di truyền,…

Thực tế, nếu không có Quy hoạch GTVT Đà Nẵng đang được nghiên cứu nhằm tích hợp vào Quy hoạch tổng thể thành phố Đà Nẵng, thì các phương hướng phát triển và các dự án trong các quy hoạch đã được Chính phủ, Bộ ngành phê duyệt vẫn được triển khai trên địa bàn thành phố (Phương án "Không thực hiện Quy hoạch Vùng" (PA "Không"). Tác động môi trường và diễn biến các vấn đề môi trường chính do thực hiện các quy hoạch có nhiều vấn đề môi trường lớn được đánh giá sơ bộ dưới đây.

Bảng 9-1 Tóm tắt các vấn đề môi trường và xã hội chính ở Đà Nẵng

Vấn đề	**Mô tả**
Nhóm 1: Các vấn đề về môi trường tự nhiên, tài nguyên thiên nhiên	
Môi trường nước: Diễn biến bất lợi	Theo định hướng quy hoạch, thành phố trong tương lai sẽ có sự phát triển mạnh mẽ, với mật độ dân số tăng lên đáng kể, đời sống người dân có nhiều sự chuyển biến với việc hình thành của các khu, cụm công nghiệp, khu đô thị, dịch vụ, công cộng,... Điều này dẫn đến nhu cầu sử dụng nước sạch cũng như lượng, thành phần nước thải, chất thải phát sinh cũng tăng lên, tạo ra sức ép lớn lên môi trường nước mặt, nước ngầm.
Môi trường không khí, tiếng ồn	Bề mặt đất trống, cây xanh, mặt nước giảm đi, thay vào đó là các bề mặt bắt giữ nhiệt (như: bê tông, nhựa đường, gạch, ngói,…), điều này dẫn đến hiện tượng nghịch nhiệt, tích tụ chất ô nhiễm sát mặt đất tăng lên, độ ẩm trong không khí và khả năng hấp thụ chất ô nhiễm giảm → môi trường không khí trong khu vực oi bức và khó chịu hơn.
Môi trường đất: Suy thoái	- Quy hoạch làm thay đổi địa hình, địa mạo của nhiều nơi trong khu vực. Các đặc tính lý, hóa của đất sẽ bị thay đổi do tiếp xúc với các loại đất mới trong quá trình san lấp → độ ẩm, độ rỗng, khối lượng riêng, độ mùn, khả năng chịu tải của đất,… cũng bị thay đổi do các con đường trao đổi chất trước đây bị phá vỡ. Do đó, tại các

Vấn đề	Mô tả
	khu vực đào đắp tập trung lớn cần quan tâm đến vấn đề sụt lún ảnh hưởng đến chất lượng công trình. - Sự phát triển mạnh mẽ của đô thị trong tương lai sẽ kéo theo sự gia tăng lớn về chất thải, nước thải, tạo ra một sức ép đối với môi trường đất.
Môi trường sinh vật, đa dạng sinh học: Suy giảm	Khi triển khai quy hoạch, hệ sinh thái chịu tác động lớn nhất là hệ sinh thái cửa sông ven biển, vì vậy chỉ tập trung phân tích đánh giá đối với hệ sinh thái này. Do nguồn nước thải công nghiệp, sinh hoạt, y tế, nông nghiệp,... tác động đến môi trường nước các con sông chính của Đà Nẵng thì đồng thời cũng ảnh hưởng trực tiếp đến nước cửa sông và cửa sông ven biển của thành phố. Nếu các nguồn gây ô nhiễm không được xử lý tốt thì sẽ ảnh hưởng nghiêm trọng đến hệ sinh thái khu vực này. *** Suy giảm các tài nguyên sinh học** Vùng biển Đà Nẵng có năng suất sinh học tương đối cao. Đây là một trong những vùng có nguồn lợi thuỷ sản lớn. Tuy nhiên, trong thập kỷ qua, nhiều khu vực đã bị khai thác quá mức đặc biệt là các vùng biển ven bờ. Tình trạng khai thác quá mức và không hợp lý các nguồn tài nguyên biển và gây suy thoái môi trường, phá huỷ sự đa dạng sinh học là do nhiều nguyên nhân. Trước hết là do sự thiếu hiểu biết về bản chất tự nhiên cũng như giá trị các tài nguyên của con người còn hạn chế. Các nghiên cứu về mức độ tổn thương của biển đã chỉ ra rằng, các khu vực có mức độ tổn thương cao tập trung ở khu nuôi trồng thuỷ sản, rừng phòng hộ. Mức độ tổn thương trung bình thuộc các vùng còn lại và vùng biển nông. *** Sự suy giảm nguồn dự trữ cá và nuôi trồng thuỷ sản** Các nguyên nhân gây ra suy giảm nguồn lợi hải sản có thể được liệt kê bao gồm: Con người thải vào môi trường quá nhiều chất thải rắn, khí và lỏng, quá nhiều phân bón, chất bảo vệ động thực vật trong nông nghiệp chưa được xử lý gây ô nhiễm môi trường, gây nên biến đổi điều kiện môi trường. Mỗi loại thuỷ sản chỉ ứng với một biên độ môi trường nhất định, khi điều kiện môi trường như

cơ sở hạ tầng giao thông, cần xem xét đến tính xanh của công trình, hay còn gọi là Công trình xanh.

- Công trình xanh là phương pháp thiết kế, xây dựng và vận hành công trình nhằm:

+ Sử dụng hiệu quả năng lượng, nước và các nguồn tài nguyên khác;

+ Giảm thiểu phát thải, ô nhiễm và những tác động tiêu cực tới môi trường;

+ Đảm bảo sức khoẻ và tối ưu năng suất làm việc của người sử dụng công trình;

+ Giảm chi phí vận hành trong suốt vòng đời công trình.

- Công trình xanh là một trong những giải pháp đặc biệt quan trọng và có tính khả thi cao để phát triển bền vững và bảo vệ môi trường, từ phạm vi quốc qua tới phạm vi toàn thế giới.

Một số mục tiêu cụ thể của công trình xanh:

□ *Tiếp cận thông minh về năng lượng*

Công trình xanh khuyến khích việc lập kế hoạch và mục tiêu về sử dụng năng lượng ngay từ khi khởi đầu dự án, tận dụng những thế mạnh của khu vực công trình và điều kiện khí hậu nhằm giảm thiểu nhu cầu sưởi ấm, làm mát và chiếu sáng; kết hợp thiết kế cảnh quan trong chắn nắng, chắn gió; khuyến khích sử dụng phương tiện giao thông công cộng; tích hợp giải pháp sử dụng năng lượng tái tạo; v.v.

□ *Bảo vệ tài nguyên nước*

Các thiết kế cần tính đến việc giảm thiểu tiêu thụ nước.

Các công trình có thể giảm thiểu mức tiêu thụ nước như xây dựng bể chứa nước mưa để thu hồi nước mưa trên mái nhà, nước mưa chảy tràn ở sân. Bể nước này có thể sử dụng trong việc tưới cây, tưới đường, phục vụ công tác phòng cháy chữa cháy…

□ *Giảm thiểu chất thải và ô nhiễm*

Việc giảm thiểu phát thải đòi hỏi sự tính toán tỉ mỉ xuyên suốt quá trình thiết kế, xây dựng và vận hành công trình. Công trình xanh giúp hạn chế tác động tiêu cực tới môi trường thông qua chiến lược 3R (Giảm thiểu – Tái sử dụng – Tái chế). Ví dụ, khi giảm diện tích không thấm nước, công trình có thể góp phần giảm lượng nước mưa chảy tràn và nhiệt độ bề mặt cảnh quan. Chúng ta cũng có rất nhiều cơ

hội tái sử dụng những kết cấu có sẵn hay tái chế, tái sử dụng vật liệu trong khu vực công trình.

□ *Đảm bảo sức khoẻ và tiện nghi của người sử dụng công trình*

Việc cấp đủ khí tươi cho các không gian bên trong công trình nhờ thông gió hiệu quả giúp đảm bảo chất lượng không khí tốt, ngăn ngừa sự tích tụ các hóa chất độc hại từ các loại vật liệu và quá trình vận hành các thiết bị.

Công trình xanh khuyến khích áp dụng rộng rãi giải pháp chiếu sáng tự nhiên nhằm đáp ứng yêu cầu chiếu sáng không gian, tạo tầm nhìn tốt đồng thời giảm thiểu đáng kể chi phí cho chiếu sáng nhân tạo.

Công trình xanh là dạng thiết kế "hấp dẫn cả về thị giác và thính giác". Trên thực tế, trong thiết kế công trình trường học và văn phòng, môi trường âm thanh và yêu cầu cách âm đóng vai trò qua trọng trong kiến tạo một không gian tốt cho việc tập trung, làm việc hiệu quả cũng như nghỉ ngơi giữa các thời gian làm việc.

Công trình xanh khuyến khích sử dụng giải pháp làm mát thụ động thông qua chắn nắng và thông gió phù hợp, hoặc thậm chí đơn giản như việc thiết kế – lắp đặt hiệu quả các thiết bị như quạt trần.

□ *Giữ gìn cảnh quan xanh*

Công trình xanh yêu cầu sự lưu tâm đặc biệt tới lựa chọn vị trí xây dựng, bảo tồn thảm thực vật hiện hữu, đồng thời bổ sung các mảng xanh trong thiết kế công trình. Thảm thực vật có thể góp phần giảm thiểu nhu cầu sưởi ấm và làm mát, lọc sạch không khí, giảm thiểu hiệu ứng đảo nhiệt cũng như có lợi ích khác.

□ *Kết nối cộng đồng*

Ngay từ đầu giai đoạn thiết kế, cần lưu tâm đến khoảng cách giữa các khu làm việc của người sử dụng công trình cũng như tới những dịch vụ tiện ích khác nhằm giảm thiểu tác động môi trường của phương tiện giao thông cá nhân và lưu lượng phương tiện lưu thông trên đường. Công trình xanh khuyến khích việc sử dụng những phương tiện giao thông thân thiện với môi trường như xe đạp và một số giải pháp giao thông xanh khác.

□ *Tối ưu chi phí trong toàn bộ vòng đời công trình*

Công trình xanh có sự tính toán đến chi phí trong toàn bộ vòng đời của công trình, trong khi công trình thông thường chỉ tập trung vào chi phí thiết kế và xây dựng ban đầu.

9.3.3. Các giải pháp duy trì xu hướng tích cực, phòng ngừa, giảm thiểu xu hướng tiêu cực của các vấn đề môi trường chính trong quá trình thực hiện quy hoạch GTVT

Đối với vấn đề xâm phạm các vùng sinh thái nhạy cảm

- Tuân thủ các quy định về bảo tồn đa dạng sinh học. Tuyên truyền về bảo tồn phát triển đa dạng sinh học tới các cơ quan đơn vị có liên quan trong quá trình thực hiện quy hoạch và các dự án thành phần.

- Lựa chọn/ vi chỉnh tuyến với mục đích hạn chế chiếm dụng (i) các khu vực bảo tồn đa dạng sinh học bao gồm cả các vùng đệm; (ii) đất rừng phòng hộ, rừng đặc dụng, rừng tự nhiên. Lồng ghép các giải pháp bảo vệ môi trường thông qua các giải pháp công trình (cầu cạn, hầm...).

Đối với vấn đề phát sinh chất thải trong giai đoạn xây dựng và vận hành

- Tuân thủ các quy định của pháp luật về bảo vệ môi trường trong quá trình quy hoạch chi tiết, triển khai xây dựng các công trình giao thông;

- Các biện pháp giảm thiểu tác động tiêu cực trong giai đoạn xây dựng được xác định dưới dạng Bộ Quy tắc Môi trường thực tiễn (ECOP). ECOP sẽ được bao gồm trong tất cả các hồ sơ mời thầu và hợp đồng xây dựng của tất cả các gói thầu xây lắp để yêu cầu nhà thầu thực hiện. Sự tuân thủ ECOP sẽ được Tư vấn Giám sát Xây dựng (CSC) giám sát cùng với đơn vị quản lý. ECOP, cùng với các biện pháp giảm thiểu cụ thể cho từng loại, từng vị trí cụ thể cần được đưa vào hợp đồng xây dựng ký giữa đơn vị quản lý và Nhà thầu. Ngoài ra, mỗi nhà thầu sẽ phải chuẩn bị Kế hoạch Quản lý Môi trường Cụ thể (SEMP) để bao gồm tất cả các biện pháp mà nhà thầu sẽ thực hiện để giải quyết các rủi ro và tác động tiềm ẩn liên quan đến các công việc mà họ ký hợp đồng để thực hiện.

- Trong quá trình khai thác, vận hành: Thực hiện kiểm tra, đánh giá thường xuyên việc thu gom, lưu trữ và xử lý chất thải tại các đầu mối giao thông; Tổ chức giám sát, quản lý chất thải phát sinh trong quá trình xây dựng và vận hành công trình giao thông; Tăng cường kiểm tra, giám sát các quy định về bảo vệ môi trường đối với phương tiện.

Đối với vấn đề ô nhiễm, suy giảm chất lượng môi trường không khí (bao gồm tiếng ồn) trong giai đoạn vận hành

- Thực hiện các chương trình mục tiêu quốc gia về giảm phát thải khí thải ô tô

xe máy, nghiên cứu đề xuất các tiêu chuẩn kỹ thuật quy định về tường chống ồn và các giải pháp chống ồn khác phù hợp với điều kiện của Đà Nẵng;

- Thực hiện đầy đủ các thủ tục về đánh giá tác động môi trường cho các Dự án thành phần

- Đề xuất các giải pháp thiết kế theo hướng tiết kiệm năng lượng. Lồng ghép các giải pháp bảo vệ môi trường thông qua các giải pháp công trình. Áp dụng chính sách ưu đãi đầu tư với các dự án sử dụng công nghệ thân thiện môi trường (công nghệ tiết kiệm nguyên nhiên liệu, công nghệ sạch, công nghệ tái chế chất thải,...)

Đối với vấn đề thay đổi chế độ thủy văn, khả năng chia cắt nguồn nước, phân bổ dòng chảy, khả năng thoát lũ làm trầm trọng thêm tình trạng ngập úng khu vực.

- Quy hoạch đồng bộ, phù hợp giữa giao thông đường bộ, thủy lợi, thủy điện. Nghiên cứu xây dựng cập nhật tiêu chuẩn thiết kế về thủy văn để thích ứng với BĐKH và thoát lũ. Lồng ghép các giải pháp bảo vệ môi trường thông qua các giải pháp công trình (kéo dài chiều dài cầu dẫn, lựa chọn nhịp cầu với khẩu độ lớn...).

- Sử dụng các phần mềm hiện đại để tính toán khả năng thoát lũ qua đó bố trí hệ thống thoát nước phù hợp trong thiết kế.

Đối với các tác động xã hội và di dân tái định cư:

- Trong quá trình thực hiện các dự án thành phần, Chủ dự án được giao sẽ phối hợp với các địa phương tiến hành công tác chuyển đổi mục đích sử dụng đất; thực hiện Phương án giải phóng mặt bằng, tái định cư đúng trình tự pháp luật và phù hợp với điềukiện thực tế của mỗi địa phương.

- Một mối quan tâm trong giai đoạn xây dựng của dự án là những tác động tiêu cực tiềm ẩn của sự tương tác giữa người lao động với cộng đồng địa phương. Vì vậy, phải có Quy tắc Ứng xử để phác thảo tầm quan trọng của hành vi phù hợp, không lạm dụng rượu và tuân thủ các luật và quy định có liên quan. Mỗi người lao động sẽ được học về Quy tắc ứng xử và phải tuân thư trong khi làm việc cho Nhà thầu. Bộ Quy tắc Ứng xử sẽ được cung cấp cho các cộng đồng địa phương tại các trung tâm thông tin dự án hoặc các nơi dễ tiếp cận khác. Nhà thầu có trách nhiệm ưu tiên sử dụng lao động địa phương, đồng thời đào tạo cho tất cả nhân viên theo mức độ trách nhiệm về môi trường, sức khoẻ và an toàn của họ.

- Đối với vấn đề an toàn giao thông trong quá trình thi công, cần triển khai các giải pháp: Bố trí hệ thống biển báo giao thông hợp lý, có biển báo từ xa; Trong các thời điểm đông người cần bố trí người phân làn giao thông; Bố trí gương cầu lồi tại các khúc cua khuất.

Đối với vấn đề tác động tài sản văn hóa, chiếm dụng đất, tài nguyên:

- Lựa chọn/ vi chỉnh hướng tuyến với mục đích hạn chế chiếm dụng (i) đất rừng phòng hộ, rừng đặc dụng, rừng tự nhiên; (ii) các công trình văn hóa, khu di tích lịch sử, di chỉ khảo cổ học đã phát lộ; (iii) đất lúa.

- Lồng ghép các giải pháp kỹ thuật (cầu vượt, hầm...) để hạn chế chiếm dụng các khu đất và tài nguyên quan trọng;

9.3.4. Các giải pháp phòng chống thiên tai, ứng phó và thích ứng với biến đổi khí hậu

Là một thành phố ven biển duyên hải miền Trung, Đà Nẵng đã, đang và sẽ nằm trong sự đe dọa nghiêm trọng của biến đổi khí hậu và nước biển dâng. Quy hoạch chung thành phố Đà Nẵng nhất thiết phải gắn liền với các giải pháp giảm nhẹ và thích ứng với biến đổi khí hậu nhằm hướng đến chiến lược phát triển bền vững. Các giải pháp được đề xuất theo hai hướng tiếp cận thích nghi và giảm thiểu. Thích nghi bao gồm việc đề xuất các biện pháp bảo vệ con người và không gian bằng cách giảm thiểu khả năng nhạy cảm với BĐKH, quản lý rủi ro, điều chỉnh các hoạt động kinh tế để giảm nhẹ ảnh hưởng và cải thiện khả năng sản xuất kinh doanh. Giảm thiểu là giải pháp làm chậm quá trình BĐKH bằng cách giảm phát thải khí nhà kính vào khí quyển, thực hiện cơ chế phát triển sạch.

- Giảm nhẹ biến đổi khí hậu thông qua các giải pháp:

+ Giảm phát thải khí nhà kính thông qua việc phát triển mạng lưới giao thông công cộng với các phương tiện sử dụng năng lượng sạch như tàu điện, ... giảm phương tiện giao thông cá nhân. Giảm tải trọng của phương tiện, từ đó sẽ giảm nhiên liệu vận hành; Chuyển sang sử dụng nhiên liệu ít Carbon (nhiên liệu thay thế);

+ Tập trung phát triển công nghiệp giao thông vận tải xanh, sạch, ứng dụng công nghệ cao, từng bước loại bỏ, thay thế các công nghệ cũ, lạc hậu gây ô nhiễm môi trường.

+ Tăng hiệu suất chuyển hóa nhiên liệu bằng cách cải thiện hiệu quả hệ thống truyền động và giảm tổn thất năng lượng;

+ Giải pháp về quản lý và tổ chức giao thông đô thị hiệu quả, bền vững, thân thiện môi trường;

+ Giảm thiểu việc chiếm dụng đất rừng cho việc thực hiện Quy hoạch.

- Thích ứng với biến đổi khí hậu:

+ Quy hoạch cao trình nền phải đảm bảo hành lang thoát lũ an toàn và xem xét tác động tổng thể của quy hoạch một khu vực đến các khu vực lân cận cũng như đến các địa phương khác như khu vực Quảng Nam.

+ Áp dụng các phương pháp tiếp cận mới, các công cụ phân tích chính xác các điều kiện dựa vào ghi chép lịch sử và phân tích các yếu tố bất thường của thời tiết trong tương lai

+ Các giải pháp thiết kế công trình được xem xét thích ứng với biến đổi khí hậu (sử dụng vật liệu mới, xây dựng hệ thống giao thông ven biển kết hợp đê chắn sóng...) và theo quyết định số 2609/QĐ-UBND ngày 28 tháng 7 năm 2021của UBND Thành phố Đà Nẵng về việc phê duyệt kế hoạch hành động ứng phó với biến đổi khí hậu TP Đà Nẵng giai đoạn 2021-2030, tầm nhìn đến 2050.

+ Tăng mật độ cây xanh đô thị để giảm hiện tượng ốc đảo nhiệt, đồng thời có biện pháp quy hoạch trồng rừng, phủ xanh đất trống, đồi núi trọc bảo đảm khai thác hiệu quả đất lâm nghiệp, duy trì và nâng cao khả năng phòng chống thiên tai, chống sa mạc hóa, xâm thực, suy thoái đất.

+ Có hệ thống cảnh báo sớm, ngăn ngừa những rủi ro và thiệt hại một cách nhanh chóng.

9.3.5. Các giải pháp khác

- Đẩy mạnh công tác truyền thông, phổ biến kiến thức cho cộng đồng dân cư, các chính quyền địa phương, các doanh nghiệp về giá trị của các hệ sinh thái và tài nguyên thành phố Đà Nẵng đối với phát triển KT-XH và bảo vệ môi trường;

- Đẩy mạnh công tác truyền thông, phổ biến kiến thức cho cộng đồng dân cư, các chính quyền địa phương, các doanh nghiệp về BĐKH và các biện pháp thích ứng BĐKH, trong đó có các biện pháp thay đổi công nghệ xây dựng, khai thác, vận hành hệ thống GTVT; hạn chế khai thác nước ngầm...;

- Đẩy mạnh giáo dục pháp luật nhằm nâng cao hiểu biết, từ đó hình thành ý thức của cộng đồng dân cư, chính quyền địa phương, doanh nghiệp trong bảo vệ môi trường, trồng, phục hồi và bảo vệ rừng; ý thức chấp hành pháp luật về biển, đảo; bảo tồn đa dạng sinh học; không xả thải chưa đạt các QCVN vào môi trường

- Xây dựng và thực hiện chiến lược, quy hoạch, kế hoạch quản lý, sử dụng, khai thác, bảo vệ môi trường, nhất là các vùng sinh thái đất ngập nước, sinh thái biển đảo, một cách bền vững phục vụ mục tiêu xây dựng, phát triển kinh tế - xã hội, quốc phòng, an ninh.

- Bảo đảm hoạt động của các lực lượng làm nhiệm vụ tuần tra, kiểm soát, quan trắc phát hiện các hành vi gây tác hại môi trường; xây dựng mới và nâng cấp các cơ sở dịch vụ kỹ thuật phục vụ cho các hoạt động bảo vệ tài nguyên, môi trường.

- Tăng cường đầu tư cho phát triển nguồn nhân lực quản lý tài nguyên và môi trường, ứng phó BĐKH ở cấp quận, huyện, phường, xã.

- Tăng cường hợp tác quốc tế về bảo vệ tài nguyên, môi trường; Hợp tác với

các định chế tài chính quốc tế để tăng nguồn lực tài chính và kỹ thuật giải quyết các vấn đề phát triển KT-XH, bảo tồn thiên nhiên, BVMT, ứng phó BĐKH.

9.4. Lập kế hoạch giám sát môi trường

9.4.1. Mục tiêu kế hoạch

Các mục tiêu của Kế hoạch quản lý môi trường trong quá trình triển khai thực hiện Quy hoạch chuyên ngành giao thông đô thị thành phố Đà Nẵng đến 2030, tầm nhìn đến năm 2050 là:

- Đảm bảo tuân thủ các luật, quy định, quy chuẩn kỹ thuật quốc gia về môi trường

- Quản lý tốt các rủi ro, sự cố môi trường trong khi triển khai Quy hoạch Vùng, hạn chế tối đa khả năng xảy ra sự cố dẫn đến những hậu quả môi trường nghiêm trọng

- Đảm bảo Quy hoạch Vùng được thực hiện theo các phương hướng về bảo vệ môi trường và phát triển bền vững và đạt các mục tiêu phát triển môi trường, thích ứng BĐKH đã đặt ra;

- Đảm bảo các vấn đề môi trường chính (đã phân tích ở trên) không bị diễn biến xấu do các tác động của việc thực hiện các dự án trong Quy hoạch.

9.4.2. Các nội dung quản lý môi trường

Xây dựng cấu trúc tổ chức của hệ thống quản lý môi trường để đảm bảo đạt các mục tiêu môi trường đã đề ra trong Quy hoạch. Cơ chế điều phối đa ngành nhằm đảm bảo quản lý tài nguyên, môi trường bền vững và hiệu quả hơn trong điều kiện tác động cực đoan và khó lường của biến đổi khí hậu. Cơ cấu tổ chức quản lý môi trường của Quy hoạch cũng bao gồm các cấp quản lý để có sự thống nhất và nội lực mạnh mẽ trong khi thực hiện Quy hoạch.

Xây dựng cơ chế phối hợp trong đó khuyến khích sự tham gia chủ động, tích cực của các địa phương trên tinh thần đề cao lợi ích chung của toàn thành phố, thúc đẩy hình thành nhận thức đúng đắn hơn và sự đồng thuận cao hơn của địa phương trong phát triển bền vững.

Thành lập Trung tâm dữ liệu để phục vụ nhu cầu lưu trữ và chia sẻ thông tin tài nguyên môi trường giữa các đơn vị trong hệ thống quản lý. Vận hành và khai thác tốt các dữ liệu của trung tâm dữ liệu hỗ trợ việc đánh giá hiện trạng và ra quyết định phù hợp nhất theo định hướng phát triển bền vững cho toàn vùng, dựa trên các mục

tiêu kinh tế xã hội của vùng và thực tế nguồn lực và biến động của các điều kiện khí tượng thủy văn, tài nguyên.

Hoạch định nhân lực và ngân sách cho quản lý môi trường phù hợp cho công tác quản lý theo từng giai đoạn của Quy hoạch. Xác định nhu cầu đào tạo và thực hiện đào tạo chuyên môn, nâng cao năng lực cho cán bộ quản lý môi trường ở cấp thành phố và các địa phương.

Nâng cao nhận thức về bảo vệ môi trường, bảo tồn ĐDSH và thích ứng với biến đổi khí hậu trong các bên tham gia triển khai Quy hoạch cho đội ngũ cán bộ, các doanh nghiệp tại các địa phương, đặc biệt là nông dân và cộng đồng dân cư ở gần những khu bảo tồn, khu du lịch sinh thái.

Thực hiện thanh tra, kiểm tra việc triển khai thực hiện Quy hoạch, đảm bảo tuân thủ pháp luật về môi trường. Quan trắc và phân tích xu hướng của các tác động môi trường dự kiến phát sinh khi triển khai Quy hoạch để ứng phó kịp thời và cân nhắc việc điều chỉnh phù hợp trong Quy hoạch. Các vấn đề môi trường chính được quan trắc gồm: tài nguyên nước; xâm nhập mặn; tài nguyên đất; phát sinh chất thải rắn; ô nhiễm môi trường và hệ sinh thái tự nhiên, tài nguyên sinh vật và đa dạng sinh học.

Xây dựng cơ chế phối hợp thực hiện chương trình giám sát môi trường của Quy hoạch với các chương trình quan trắc môi trường của quốc gia và các địa phương. Tăng cường việc lồng ghép điểm quan trắc của các ngành khác nhau để tiết kiệm chi phí và nhân lực, đồng thời có tầm nhìn tốt hơn, có thêm cơ hội để phát hiện và điều chỉnh kịp thời những tác động không mong muốn ở phạm vi rộng lớn hơn.

Rà soát, đánh giá và điều chỉnh, nếu cần, kế hoạch quản lý môi trường này theo định kỳ 5 năm hoặc khi phát sinh các vấn đề như: phát sinh các tác động môi trường chưa được dự báo, hoặc tác động môi trường vượt quá mức dự báo, khả năng không đảm bảo các mục tiêu môi trường đã đề ra cho từng giai đoạn…

CHƯƠNG 10. TỔ CHỨC THỰC HIỆN QUY HOẠCH

10.1. Phân công phối hợp các cơ quan, ban ngành thực hiện quy hoạch

- Tổ chức công bố công khai quy hoạch bằng nhiều hình thức khác nhau, tạo sự đồng thuận, nhất trí trong triển khai thực hiện.

- Thực hiện rà soát, điều chỉnh, bổ sung và xây dựng mới quy hoạch xây dựng vùng huyện, quy hoạch sử dụng đất cấp huyện và các quy hoạch khác theo quy định của pháp luật về quy hoạch theo hướng đồng bộ.

- Các cấp, các ngành và UBND các quận, huyện, theo chức năng, nhiệm vụ được giao, tập trung rà soát, điều chỉnh, bổ sung các chương trình, kế hoạch phát triển kinh tế - xã hội bảo đảm phù hợp với quy hoạch được duyệt và nhu cầu của thị trường nhằm phát huy, khai thác có hiệu quả những tiềm năng, lợi thế của từng vùng và phù hợp với điều kiện kinh tế - xã hội của từng địa phương, kết nối định hướng phát triển ngành, lãnh thổ và liên kết vùng. Đồng thời, phải đảm bảo thống nhất và liên kết giữa các quy hoạch, nhất là giữa Điều chỉnh quy hoạch chung thành phố Đà Nẵng đến năm 2030, tầm nhìn đến năm 2045, kế hoạch sử dụng đất, các quy hoạch hạ tầng kỹ thuật với quy hoạch thành phố.

- Xúc tiến đầu tư theo trọng tâm, trọng điểm; ưu tiên triển khai các dự án động lực: đem lại hiệu quả kinh tế cao, có khả năng thu hồi vốn nhanh, có sức lan toả tới các dự án khác. Lựa chọn nhà đầu tư thông qua đấu thầu với tiêu chí về ý tưởng sáng tạo trong thiết kế, công nghệ tối ưu, thân thiện với môi trường đem lại hiệu quả kinh tế cao, đảm bảo về tiến độ và đảm bảo chất lượng. Kêu gọi nhà đầu tư có đóng góp ý tưởng quy hoạch theo từng phân khu, thay vì từng dự án riêng lẻ không tính kết nối.

10.2. Công bố quy hoạch

Việc công bố quy hoạch được thực hiện theo quy định tại điều 53 của Luật quy hoạch đô thị số 30/2009/QH12 và Luật sửa đổi bổ sung một số điều của 37 luật có liên quan đến quy hoạch số 35/2018/QH14. Theo đó:

- Chậm nhất là 15 ngày, kể từ ngày quy hoạch được cơ quan có thẩm quyền phê duyệt, đồ án quy hoạch đô thị phải được công bố công khai bằng các hình thức sau đây:

+ Thông tin trên các phương tiện thông tin đại chúng; đăng tải thường xuyên, liên tục trên trang thông tin điện tử của cơ quan tổ chức lập quy hoạch, cơ quan lập quy hoạch;

+ Tổ chức hội nghị, hội thảo công bố quy hoạch đô thị có sự tham gia của đại diện tổ chức, cơ quan có liên quan, Mặt trận Tổ quốc Việt Nam, đại diện nhân dân trong vùng quy hoạch, cơ quan thông tấn báo chí;

+ Trưng bày thường xuyên, liên tục bản vẽ, mô hình, hệ thống cơ sở dữ liệu về quy hoạch đô thị tại trụ sở cơ quan quản lý nhà nước các cấp có liên quan về quy hoạch đô thị, trung tâm triển lãm và thông tin về quy hoạch đô thị, tại khu vực được lập quy hoạch;

+ In ấn, phát hành rộng rãi bản đồ quy hoạch đô thị, quy định về quản lý quy hoạch đô thị được phê duyệt.

- Nội dung công bố công khai bao gồm toàn bộ nội dung của đồ án quy hoạch đô thị và Quy định quản lý theo đồ án quy hoạch đô thị, thiết kế đô thị đã được ban hành, trừ những nội dung liên quan đến quốc phòng, an ninh, bí mật nhà nước.

- Cơ quan quản lý quy hoạch đô thị có trách nhiệm cập nhật đầy đủ tình hình triển khai thực hiện đồ án quy hoạch đô thị đã được phê duyệt để cơ quan có thẩm quyền công bố công khai kịp thời cho các tổ chức, cá nhân biết và giám sát thực hiện.

CHƯƠNG 11. KẾT LUẬN VÀ KIẾN NGHỊ

➢ *Kết luận*

Quy hoạch chuyên ngành giao thông đô thị được lập trên cơ sở Đề cương, nhiệm vụ đã được UBND Thành phố phê duyệt.

Quy hoạch chuyên ngành giao thông đô thị được lập nhằm cụ thể hoá Quy hoạch chung Thành phố Đà Nẵng đến năm 2030, tầm nhìn đến năm 2045.

Quy hoạch chuyên ngành giao thông đô thị được duyệt sẽ là cơ sở pháp lý để lập dự án đầu tư xây dựng hệ thống hạ tầng kỹ thuật đô thị phục vụ nhu cầu phát triển kinh tế - xã hội của thành phố. Đồng thời là cơ sở để các đồ án Quy hoạch phân khu có định hướng để triển khai các quy hoạch chi tiết hơn.

Đồ án được nghiên cứu trên cơ sở phân tích các điều kiện tự nhiên, đánh giá hiện trạng giao thông vận tải , đánh giá tình hình thực hiện và những bất cập của tình hình giao thông vận tải hiện nay và các đồ án đã được phê duyệt trước đó so với thực tế phát triển đô thị, đánh giá lại các vấn đề về tiềm năng, cơ hội cũng như những khó khăn, thách thức của hạ tầng giao thông vận tải của thành phố, định hướng phát triển đô thị theo điều chỉnh quy hoạch chung thành phố Đà Nẵng đến năm 2030, tầm nhìn đến năm 2045 đồ án đã đề xuất phương án quy mô các loại hình giao thông vận tải cũng như định hướng phát triển trong tương lai...

➢ *Kiến nghị*

Để các nội dung đề xuất Quy hoạch chuyên ngành giao thông đô thị TP Đà Nẵng đến năm 2030 và tầm nhìn đến năm 2045 được triển khai hiệu quả, đơn vị tư vấn kiến nghị các vấn đề sau:

- Về sự đồng bộ giữa các quy hoạch: Đề nghị khi xây dựng quy hoạch các phân khu chức năng cần xem xét bố trí đủ quỹ đất giành cho giao thông vận tải;

- Về các yếu tố chính đảm bảo tính thực thi của quy hoạch:

+ Sự nhất quán trong việc thực thi quy hoạch dân số tại các khu vực;

+ Nguồn vốn đầu tư: Cần giữ cam kết về tổng vốn đầu tư cho hạ tầng giao thông vận tải với tất cả các nguồn vốn được huy động;

+ Công tác tạo quỹ đất sạch cho các dự án hạ tầng giao thông cần phải được quan tâm đúng mức để đáp ứng tiến trình đầu tư xây dựng các dự án hạ tầng giao thông.

- Về các vấn đề khác:

+ Gắn liền phát triển đô thị với phát triển giao thông và vận tải một cách đồng bộ và bền vững;

+ Thực hiện các chiến dịch vận động nâng cao ý thức của người dân trong công cuộc xây dựng và phát triển giao thông đô thị;

+ Tăng cường năng lực, trách nhiệm của chính quyền địa phương các cấp và các cơ quan chức năng trong công tác quản lý đô thị, quản lý và thực hiện quy hoạch.

TT	Tuyến	Lộ trình	Cự ly trung bình
8	Tuyến 10: Sân bay Đà Nẵng – Thọ Quang	**Chiều đi:** Trạm xe buýt Sân bay - Man Thiện - Nguyễn Văn Linh - Nguyễn Tri Phương - Điện Biên Phủ - Ngã 3 Cai Lang - Điện Biên Phủ - Hải Phòng - Nguyễn Thị Minh Khai - Lê Duẩn - Cầu Sông Hàn - Ngô Quyền - Trần Thánh Tông - Chu Huy Mân - Ngô Quyền - Nguyễn Phan Vinh - Thọ Quang *(Ngã 3 Nguyễn Phan Vinh - Hoàng Sa).*	10,4km
		Chiều về: Thọ Quang *(Ngã 3 Nguyễn Phan Vinh - Hoàng Sa)* - Nguyễn Phan Vinh - Ngô Quyền - Chu Huy Mân - Trần Thánh Tông - Ngô Quyền - Cầu Sông Hàn - Lê Duẩn - Nguyễn Thị Minh Khai - Hải Phòng - Điện Biên Phủ - Nguyễn Tri Phương - Nguyễn Văn Linh - Man Thiện - Trạm xe buýt Sân bay.	
9	Tuyến R15: Bến xe Trung Tâm – Bến xe phía Nam	**Chiều đi:** Bến xe Trung tâm Đà Nẵng - Tôn Đức Thắng - Cầu vượt ngã Ba Huế (tầng 2) - Trường Chinh - Quốc lộ 1A - Nam Kỳ Khởi Nghĩa – Bến xe Phía Nam.	13,4km
		Chiều về: Bến xe Phía Nam - Nam Kỳ Khởi Nghĩa - Quốc lộ 1A - Trường Chinh - Cầu vượt ngã Ba Huế (tầng 2) - Tôn Đức Thắng - Bến xe Trung tâm Đà Nẵng.	
10	Tuyến 16: Kim Liên – Đại học Việt Hàn (R16 cũ)	**Chiều đi:** Kim Liên - Nguyễn Văn Cừ - Cầu Nam Ô - Nguyễn Lương Bằng - Tôn Đức Thắng - Cầu vượt ngã ba Huế (tầng 3) - Điện Biên Phủ - Lý Thái Tổ - Hùng Vương - Trần Phú - Nguyễn Văn Linh - Cầu Rồng - Võ Văn Kiệt - Ngô Quyền - Ngũ Hành Sơn - Lê Văn Hiến -Trần Đại Nghĩa – Nam Kỳ Khởi Nghĩa *(quay đầu tại dải phân cách trước cổng trường ĐH Kỹ thuật Y Dược ĐN)* - Trần Đại Nghĩa - Trạm xe buýt ĐH Việt Hàn.	32,63km
		Chiều về: Trạm xe buýt ĐH Việt Hàn - Trần Đại Nghĩa - Nam Kỳ Khởi Nghĩa *(quay đầu trước cổng Trường ĐHKT Y Dược ĐN)* - Trần Đại Nghĩa - Lê Văn Hiến - Ngũ Hành Sơn - Ngô Quyền - Võ Văn Kiệt - Cầu Rồng - Bạch Đằng - Hùng Vương - Lý Thái Tổ - Điện Biên Phủ - Cầu vượt ngã 3 Huế (tầng 3) - Tôn Đức Thắng - Nguyễn Lương Bằng - Cầu Nam Ô - Nguyễn Văn Cừ - Kim Liên.	
11	Tuyến 17: Cảng sông Hàn – Hòa	**Chiều đi:** Cảng Sông Hàn (bãi đỗ xe trước Novotel) - Lý Tự Trọng - Trần Phú - Quang Trung - Đống Đa - Ông Ích Khiêm - Hoàng Diệu - Trưng Nữ Vương - Núi	25,7km

TT	Tuyến	Lộ trình	Cự ly trung bình
	Khương (R17A cũ)	Thành - Đường 2/9 - CMT8 - Cầu vượt Hòa Cầm - Trường Sơn - Quốc lộ 14B - Quảng Xương - TTHC huyện Hòa Vang (Trạm xe buýt Hòa Vang) - Quốc lộ 14B – Hòa Khương (Cổng nghĩa trang Gò Cà).	
		Chiều về: Hòa Khương (Cổng nghĩa trang Gò Cà) - Quốc lộ 14B - TTHC huyện Hòa Vang (Trạm xe buýt Hòa Vang) - Quảng Xương - Quốc lộ 14B - Trường Sơn - Cầu Vượt Hòa Cầm - CMT8 - Đường 2/9 - Núi Thành - Trưng Nữ Vương - Hoàng Diệu - Ông Ích Khiêm - Đống Đa - Quang Trung - Bạch Đằng - Cảng Sông Hàn (bãi đỗ xe trước Novotel).	

Phụ lục 1-7 Doanh thu của từng tuyến buýt trợ giá qua 4 năm hoạt động

Doanh thu nghiệm thu						Ghi chú (BĐ hoạt động từ)
STT	**Tuyến buýt**	**2017**	**2018**	**2019**	**2020**	
1	5	1.396.100.000	1.950.670.000	2.362.370.000	882.435.000	1/01/2017
2	7	1.024.455.000	1.309.505.000	1.818.010.000	933.271.670	01/1/2017
3	8	942.970.000	1.155.995.000	1.626.250.000	686.025.000	1/01/2017
4	11	892.805.000	1.288.460.000	1.853.905.000	874.410.000	1/01/2017
5	12	787.755.000	914.950.000	1.487.400.000	622.481.670	1/01/2017
6	TMF			83.055.000	139.850.000	1/02/2019
7	R4A			310.210.000	275.010.000	1/07/2019
8	R15			260.945.000	258.715.000	1/07/2019
9	R17A			432.170.000	444.885.000	1/07/2019
10	R16			587.480.000	1.502.130.000	1/11/2019
11	R6A			51.195.000	131.780.000	1/11/2019
12	R14			140.225.000	107.480.000	1/04/2019
	TC	**5.044.085.000**	**6.619.580.000**	**11.013.215.000**	**6.858.473.340**	

Phụ lục 1-8 Sản lượng hành khách của từng tuyến buýt qua 4 năm hoạt động

Sản lượng HK/năm						Ghi chú (BĐ hoạt động)
STT	**Tuyến buýt**	**2017**	**2018**	**2019**	**2020**	
1	5	507.718	775.477	867.741	259.303	1/01/2017
2	7	428.682	643.782	628.479	279.773	1/01/2017
3	8	412.385	613.080	513.216	131.080	1/01/2017
4	11	402.352	639.573	653.077	258.868	1/01/2017
5	12	381.342	564.871	406.988	61.905	1/01/2017
6	TMF			72.375	72.062	1/02/2019
7	R4A			153.745	158.590	1/07/2019
8	R15			132.166	149.332	1/07/2019
9	R17A			208.455	246.954	1/07/2019
10	R16			286.847	798.605	1/11/2019
11	R6A			23.853	83.612	1/11/2019
12	R14			38.110	89.114	1/04/2019
	Tổng cộng	**2.132.477**	**3.236.783**	**3.985.051**	**2.582.263**	

STT	Phân khu Ven sông Hàn và Bờ đông	Chiều dài (km)	Bề rộng nền (m)	Diện tích (ha)
	- Đoạn dọc sông Cổ Cò	0,87	20,5	1,78
45	Như Nguyệt	1,38	34,5	4,76
46	Lương Ngọc Quyến	0,27	13,5	0,36
47	Hải Hồ đoạn từ Lương Ngọc Quyến đến Mai Am	0,18	12,5	0,23
48	Mai Am	0,54	14,5	0,78
49	Lý Tự Trọng - Thanh Sơn	0	0	0,00
	- Đoạn từ Đống Đa đến Hải Hồ	0,18	14,5	0,26
	- Đoạn từ Hải Hồ đến Thanh Sơn	0,26	18	0,47
	- Đoạn Thanh Sơn từ Lý Tự Trọng đến Ông Ích Khiêm	0,12	13	0,16
50	Nguyễn Du	0	0	0,00
	- Đoạn từ Bạch Đằng đến Nguyễn Chí Thanh	0,4	18	0,72
	- Đoạn từ Nguyễn Chí Thanh đến Đống Đa	0,34	16	0,54
51	Lê Lợi - Phan Châu Trinh	2,25	18,5	4,16
52	Quang Trung	1,25	20,5	2,56
53	Trần Cao Vân	0	0	0,00
	- Đoạn từ Ông Ích Khiêm đến Hoàng Hoa Thám nối dài	0,38	19	0,72
	- Đoạn từ Hoàng Hoa Thám nối dài đến Lê Độ	0,9	19	1,71
	- Đoạn từ Lê Độ đến Hà Huy Tập	1,03	19	1,96
	- Đoạn từ Hà Huy Tập đến Dũng Sĩ Thanh Khê	1,23	18,5	2,28
	- Đoạn từ Dũng Sĩ Thanh Khê đến Điện Biên Phủ	0	16,5	0,00
54	Hùng Vương - Lý Thái Tổ	2,06	18,5	3,81
55	Ngô Gia Tự - Trần Bình Trọng - Nguyễn Trãi	0	0	0,00
	- Ngô Gia Tự đoạn từ Lê Duẩn đến Hùng Vương	0,33	20,5	0,68
	- Ngô Gia Tự đoạn từ Hùng Vương đến Trần Bình Trọng	0,26	17,5	0,46
	- Trần Bình Trọng - Nguyễn Trãi	0,44	13,5	0,59
56	Thái Phiên	0,44	18	0,79
57	Phan Thanh	0,75	13,5	1,01
58	Lê Đình Lý	1,14	25	2,85
59	Hàm Nghi	0,74	26	1,92
60	Hoàng Hoa Thám	0,49	24	1,18
61	Phan Đăng Lưu	1,51	24	3,62
62	Trần Đăng Ninh	0,45	30	1,35
63	Đường phía tây siêu thị Mega	0,25	22,5	0,56
64	Trần Phước Thành - Trần Huấn	0	0	0,00
	- Đoạn Trần Phước Thành	0,45	18,5	0,83
	- Đoạn Trần Huấn	0,41	20,5	0,84

STT	Phân khu Ven sông Hàn và Bờ đông	Chiều dài (km)	Bề rộng nền (m)	Diện tích (ha)
65	Tôn Thất Dương Kỵ	1,47	19	2,79
66	Nguyễn Văn Thông - Nguyễn Đình Thi	4,26	15,5	6,60
67	Lê Quảng Chí	1,55	20,5	3,18
68	Bùi Trang Chước	1,75	20,5	3,59
69	Diên Hồng	1,57	35	5,50
70	Lê Sỹ	1,37	20,5	2,81
71	Mai Chí Thọ	0	0	0,00
	Đoạn từ Nguyễn Phước Lan đến Võ Chí Công	1,74	20,5	3,57
	Đoạn từ Võ Chí Công đến Vành đai tây 1	0,65	39	2,54
72	Đường nối từ Bình Kỳ đến Chương Dương	0,00	0,00	0,00
	- Đoạn từ Bình Kỳ đến cầu Đồng Nò	1,60	20,50	3,28
	- Đoạn từ cầu Đồng Nò đến Chương Dương	0,50	26,50	1,33
73	Bình Kỳ - Trương Xuân Nam - Ánh Dương (đến cầu Đồng Nò)	3,84	14,50	5,57
74	Ánh Dương đoạn từ cầu Đồng Nò đến cầu Bờ Quan	0,40	16,50	0,66
75	Đầm Sen	2,24	14,50	3,25
76	Đường số 1 (Khu vực gần Nguyễn Phước Lan)	0,00	0,00	0,00
	- Đoạn từ Bình Kỳ đến đường song song phía đông Nguyễn Phước Lan	0,93	20,50	1,91
	- Đoạn còn lại	0,41	14,50	0,59
77	Đường số 2 (Khu vực gần Nguyễn Phước Lan - pk VS)	1,83	20,50	3,75
78	Đường số 3 (Khu vực gần Nguyễn Phước Lan - pk VS)	0,36	14,50	0,52
79	Đường số 4 (Khu vực gần Nguyễn Phước Lan - pk VS)	0,59	14,50	0,86
80	Đường số 5 (Khu vực gần Nguyễn Phước Lan - pk VS)	0,80	20,50	1,64
81	29 Tháng 3			
	Đoạn từ Võ Chí Công đến Nguyễn Phước Lan	1,62	47,00	7,63
	Đoạn từ Nguyễn Phước Lan đến Huỳnh Văn Gấm	0,32	27,00	0,85
	Đoạn từ Huỳnh Văn Gấm đến sông Đô Tỏa	0,51	31,00	1,59
82	Bùi Tá Hán	1,00	25,00	2,50
83	Đống Đa	1,57	24,00	3,77
84	Vân Đồn	0,42	27,00	1,13
85	Trần Thánh Tông - Vương Thừa Vũ	1,78	30,00	5,34

STT	Phân khu Ven vịnh Đà Nẵng	Chiều dài (km)	Bề rộng nền (m)	Diện tích (ha)
I	**Đường trục chính đô thị**	**12,41**		**44,94**
1	Tôn Đức Thắng - Nguyễn Lương Bằng	9,75	33	32,18
2	Điện Biên Phủ	2,66	48	12,77
II	**Đường chính đô thị**	**10,51**		**46,46**
1	Nguyễn Tất Thành	9,11	45	41,00
2	Đường Số 2 KCN	1,4	39	5,46
III	**Đường liên khu vực**	**10,55**		**37,66**
1	Hoàng Thị Loan	3,05	42	12,81
2	Nguyễn Sinh Sắc	2,15	60	12,90
3	Lê Độ	0,6	13	0,78
4	Tôn Thất Đạm	0,25	20,5	0,51
5	Hà Huy Tập - Hà Khê	0,75	19,5	1,46
6	Trần Cao Vân	0,26	16,5	0,43
7	Dũng Sĩ Thanh Khê	1,09	16,5	1,80
8	Nam Trân	1,21	33	3,99
9	Lý Thái Tông	1,19	25	2,98
IV	**Đường chính khu vực**	**26,77**		**54,01**
1	Trần Cao Vân			-
	- Đoạn từ Lê Độ đến Hà Huy Tập	1,03	19	1,96
	- Đoạn từ Hà Huy Tập đến Dũng Sĩ Thanh Khê	1,23	18,5	2,28
2	Nguyễn Đức Trung	0,65	19,5	1,27
3	Nguyễn Tường Phổ	0,5	25	1,25
4	Tân Trào - Hồng Thái	0,41	39	1,60
5	Tô Hiệu	1,57	13,5	2,12
6	Thanh Nghị	0,94	20,5	1,93
7	Hoàng Trung Thông - Gò Nảy 6	0,69	20,5	1,41
8	Trần Triệu Luật	0,85	20,5	1,74
9	Nguyễn Chơn	1	15,5	1,55
10	Nguyễn Xí	2,11	15,5	3,27
11	Kinh Dương Vương	2,11	27	5,70
12	Hồ Quý Ly	0,8	20,5	1,64
13	Phùng Hưng	1,05	20,5	2,15
14	Hồ Tùng Mậu - Ngô Thì Nhậm	2,05	20,5	4,20
15	Ngô Sĩ Liên	0	0	-
	- Đoạn từ Nguyễn Lương Bằng đến cầu vượt	0,4	15,5	0,62
	- Đoạn từ cầu vượt đến Hoàng Thị Loan	0,43	20,5	0,88
16	Nguyễn Chánh	1,15	20,5	2,36
17	Kinh Dương Vương đoạn từ Nguyễn An Ninh đến Nguyễn Chánh	0,37	27	1,00
18	Phan Văn Định	0,8	20,5	1,64

STT	Phân khu Ven vịnh Đà Nẵng	Chiều dài (km)	Bề rộng nền (m)	Diện tích (ha)
19	Mẹ Suốt	0,51	13,5	0,69
20	Phạm Như Xương	1,81	16,5	2,99
21	Nam Cao	0,52	15,5	0,81
22	Ngô Văn Sở - Ninh Tốn	0,73	25,5	1,86
23	Âu Cơ	1	25,5	2,55
24	Đường số 4	0,61	26	1,59
25	Đường số 3	0,45	20,5	0,92
26	Lạc Long Quân	1	20,5	2,05

STT	Phân khu Sân bay	Chiều dài (km)	Bề rộng nền (m)	Diện tích (ha)
I	**Đường trục chính đô thị**	**10,81**		**34,30**
1	Trường Chinh	5,5	28	15,40
2	Nguyễn Tri Phương	1,179	33	3,89
3	Nguyễn Hữu Thọ			-
	- Đoạn từ Nguyễn Phi Khanh đến Trịnh Đình Thảo	3,593	36	12,93
	- Đoạn từ Trịnh Đình Thảo đến CMT8	0,533	39	2,08
II	**Đường chính đô thị**	**1,69**		**6,084**
1	Lê Đại Hành	1,69	36	6,08
III	**Đường liên khu vực**	**4,25**		**8,67**
1	Ông Ích Đường	0,69	25	1,73
2	Hà Huy Tập	1,82	19,5	3,55
3	Huỳnh Ngọc Huệ	1,74	19,5	3,39
IV	**Đường chính khu vực**	**5,80**		**10,80**
1	Trưng Nữ Vương	0,57	19,5	1,11
2	Hà Tông Quyền	0,61	20,5	1,25
3	Nguyễn Phước Tần	0,73	27	1,97
4	Lê Trọng Tấn	0,85	13,5	1,15
5	Phan Xích Long	0,45	20,5	0,92
6	Phạm Ngọc Mậu	0,38	16,5	0,63
7	Nguyễn Đình Tựu			-
	- Đoạn từ Điện Biên Phủ đến Nguyễn Công Hãng	1,12	20,5	2,30
	- Đoạn từ Nguyễn Công Hãng đến hết khu dân cư	0,48	13,5	0,65
8	Phạm Như Tăng	0,61	13,5	0,82

STT	Phân khu Đổi mới sáng tạo	Chiều dài (km)	Bề rộng nền (m)	Diện tích (ha)
I	**Đường trục chính đô thị**	**27,86**		**101,69**
1	Võ Chí Công			
	Đoạn từ cầu Nguyễn Tri Phương đến cầu Khuê Đông	2,695	41	11,05
	Đoạn từ cầu Khuê Đông đến Mai Đăng Chơn	2,39	34	8,13
	Đoạn tư Mai Đăng Chơn đến Trần Đại Nghĩa	1,75	33	5,78
2	Nam Kỳ Khởi Nghĩa			-
	Đoạn từ QL1 đến cầu Hòa Phước	0,875	37,5	3,28
	Đoạn từ cầu Hòa Phước đến Mai Đăng Chơn	1,743	41	7,15
	Đoạn từ Mai Đăng Chơn đến Trần Đại Nghĩa	2,34	37,5	8,78
3	Cách Mạng Tháng 8	2,13	33	7,03
4	Đường Trường Sơn (QL.14B)	5,408	43	23,25
5	QL.1			-
	Đoạn nút Hòa Cầm đến cầu Đỏ	1,79	28	5,01
	Đoạn từ cầu Đỏ đến Quảng Nam	6,74	33	22,24
II	**Đường chính đô thị**	**11,12**		**32,61**
1	Nam Kỳ Khởi Nghĩa (Trần Đại Nghĩa đến An Nông)	1,492	34	5,07
2	Trần Nam Trung	4,347	33	14,35
3	Mai Đăng Chơn	5,278	25	13,20
III	**Đường liên khu vực**	**9,96**		**30,95**
1	Võ Quý Huân	1,105	33	3,65
2	Nguyễn Phước Lan đoạn từ cầu Đồng Khoa đến Mai Đăng Chơn	0,46	25	1,15
3	Phạm Hùng	3,21	25	8,03
4	Ông Ích Đường	1,009	24	2,42
5	Thăng Long	3,09	31,5	9,73
6	29 Tháng 3 đoạn Văn Tiến Dũng đến Võ Chí Công	1,09	55,00	5,97
IV	**Đường chính khu vực**	**47,60**		**89,71**
1	Lương Định Của	0,44	20,5	0,90
2	Nguyễn Nhàn	0,87	15,5	1,35
3	Đinh Châu	0,61	20,5	1,25
4	Trần Ngọc Sương	0,37	15,5	0,57
5	Trần Quý Hai	0,33	15,5	0,51
6	Nguyễn Hữu Tiến	0,6	20,5	1,23
7	Đường số 3 KCN Hòa Cầm	1,06	14,5	1,54
8	Đường số 1 KCN Hòa Cầm	0	0	-
	- Đoạn từ QL14B đến đường số 2	0,63	25,25	1,59
	- Đoạn từ đường số 2 đến đường số 14	0,24	27,25	0,65

STT	Phân khu Đổi mới sáng tạo	Chiều dài (km)	Bề rộng nền (m)	Diện tích (ha)
	- Đoạn còn lại	0,32	17,25	0,55
9	Đường số 2 KCN Hòa Cầm	1	27,5	2,75
10	Đường Cầu Đỏ - Túy Loan	3,45	16,5	5,69
11	Gò Lăng 2 - Gò Lăng 4	1,42	15,5	2,20
12	Đô Đốc Lộc			-
	- Đoạn từ Đinh Gia Trinh đến Trần Nam Trung	0,69	15,5	1,07
	- Đoạn từ Trần Nam Trung đến Mẹ Thứ	0,4	20,5	0,82
13	Mẹ Thứ			-
	- Đoạn từ Võ Chí Công đến Nguyễn An Ninh	0,16	15,5	0,25
	- Đoạn từ Võ An Ninh đến Trần Nam Trung	0,81	20,5	1,66
	- Đoạn từ Trần Nam Trung đến Nguyễn Hồng Ánh	1,44	16,5	2,38
14	Văn Tiến Dũng			-
	- Đoạn từ Đinh Gia Trinh đến Trần Lê	0,33	27,5	0,91
	- Đoạn từ Trần Lê đến Trần Nam Trung	3,46	20,5	7,09
15	Trần Văn Trà	0,91	20,5	1,87
16	Phan Ngọc Nhân - Đặng Nhơn	0,38	17,5	0,67
17	Đô Đốc Lân	2,29	20,5	4,69
18	Nguyễn Kim	1,12	16,5	1,85
19	Lê Trực	0,63	15,5	0,98
20	Nguyễn Văn Tấn	0,95	18	1,71
21	Lương Khắc Ninh	1,29	15,5	2,00
22	Nguyễn Văn Xuân	0,31	20,5	0,64
23	Phan Văn Đáng	1,13	15,5	1,75
24	Kha Vạng Cân	0,93	15,5	1,44
25	Âu Dương Lân	0	0	-
	- Đoạn từ Nguyễn Hồng Ánh đến Trần Tử Bình	0,37	39	1,44
	- Đoạn từ Trần Tử Bình đến QL1	0,66	20,5	1,35
26	Võ Thành Vỹ	0,22	20,5	0,45
27	Dầu Khí			-
	- Đoạn song song Võ Chí Công	0,29	15,5	0,45
	- Đoạn còn lại đến Bình Kỳ	0,94	16,5	1,55
28	Thượng Đức	0,46	15,5	0,71
29	Nguyễn Văn Hưởng	0,38	22,5	0,86
30	Văn Tân - Ngô Viết Hữu	0,71	15,5	1,10
31	Song Hào			-
	- Đoạn từ Trần Đại Nghĩa đến Trần Quốc Vượng	1,65	30	4,95
	- Đoạn từ Trần Quốc Vượng đến Trần Đại Nghĩa	0,48	27	1,30
32	Đào Duy Tùng	0,59	39	2,30
33	Trần Quốc Vượng	0	0	-

STT	Phân khu Đổi mới sáng tạo	Chiều dài (km)	Bề rộng nền (m)	Diện tích (ha)
	- Đoạn từ Đào Duy Tùng đến Song Hào	0,5	17,5	0,88
	- Đoạn từ Song Hào đến Võ Quý Huân	0,19	19,5	0,37
	- Đoạn từ Võ Quý Huân đến Nam Kỳ Khởi Nghĩa	0,57	17,5	1,00
34	Trần Quốc Vượng nối dài	0	0	-
	- Đoạn 1	0,87	21,5	1,87
	- Đoạn 2	0,43	17,5	0,75
	- Đoạn 3	0,16	24	0,38
35	Đường số 1 (từ Nam Kỳ Khởi Nghĩa đến Quảng Nam - giữa sông Cổ Cò và Trần Đại Nghĩa)	0	0	-
	- Đoạn 1	0,98	15,5	1,52
	- Đoạn 2	0,46	20,5	0,94
36	Huỳnh Lắm	0,58	20,5	1,19
37	Cao Hồng Lãnh	1,52	20,5	3,12
38	Đặng Văn Bá	0,4	15,5	0,62
39	Phan Tốn	0,15	15,5	0,23
40	Phan Tốn nối dài đến Trần Minh Thiệt	0,96	17,5	1,68
41	Trần Minh Thiệt	0,78	20,5	1,60
42	Lưu Quang Vũ	1,01	17,5	1,77
43	Đinh Văn Chất	1,2	15,5	1,86

STT	Phân khu Trung tâm Lõi xanh	Chiều dài (km)	Bề rộng nền (m)	Diện tích (ha)
I	**Đường trục chính đô thị**	**9,14**		**23,36**
1	Cao tốc Hòa Liên - Túy Loan	2,70	13,00	3,51
2	Hoàng Văn Thái			
	Đoạn từ QL1 đến Nguyễn Sinh Sắc nối dài	2,931	27	7,91
	Đoạn còn lại	3,511	34	11,94
III	**Đường liên khu vực**	**5,66**		**12,21**
1	Lê Trọng Tấn	2,24	20,5	4,59
2	Lê Thạch	0,44	14,5	0,64
3	Nguyễn Văn Tạo	0,65	19,5	1,27
4	Tú Mỡ	0,07	20,5	0,14
5	Đinh Liệt	1,1	29	3,19
		1,16	20,5	2,38
IV	**Đường chính khu vực**	**13,15**		**25,81**
1	Nguyễn Đình Tứ	1,91	20,5	3,92
2	Lê Sao	0,8	14,5	1,1
3	Yên Thế - Bắc Sơn	0	0	-

STT	Phân khu Trung tâm Lõi xanh	Chiều dài (km)	Bề rộng nền (m)	Diện tích (ha)
	- Đoạn Tôn Đức Thắng - Vũ Trọng Hoàng	0,38	43	1,63
	- Đoạn Vũ Trọng Hoàng - Nguyễn Đình Tứ	0,68	44	2,99
	- Đoạn Nguyễn Đình Tứ - Phan Khoang	0,38	40	1,52
	- Đoạn Phan Khoang - Thân Công Tài	0,1	15,5	0,16
	- Đoạn Thân Công Tài - Trần Đình Nam	0,17	17	0,29
4	Nguyễn Huy Tưởng	0,85	13,5	1,15
5	Đà Sơn 3	0,34	15,5	0,53
6	Lê Hiến Mai	0,2	20,5	0,41
7	Hoàng Minh Thảo	1	20,5	2,05
8	Đà Sơn	1	20,5	2,05
9	Nguyễn Nhược Pháp	0,67	18,5	1,24
10	Lê Đình Kỵ	0,47	16,5	0,78
11	Tôn Đản	0	0	-
	- Đoạn từ Trần Đình Nam đến VĐT 2	1,83	13,5	2,47
	- Đoạn từ VĐT 2 đến QL 14B	1,83	13,5	2,47
12	Vũ Lăng	0,54	18,5	1,00

STT	Phân khu Công nghệ cao	Chiều dài (km)	Bề rộng nền (m)	Diện tích (ha)
I	**Đường trục chính đô thị**	**19,94**		**56,52**
1	Cao tốc Hòa Liên - Túy Loan	5,07	13,00	6,59
2	Đường tránh nam hầm Hải Vân	3,22	13,00	4,19
3	Vành đai tây 1	2,67	22,5	6,01
		1,25	40	5,00
4	Vành đai tây 2			-
	Đoạn từ đường tránh nam hầm Hải Vân đến đường số 8 KCN Hòa Khánh	4,34	48	20,83
5	Nguyễn Tất Thành nối dài	3,39	41	13,90
II	**Đường chính đô thị**	**18,27**		**60,53**
1	ĐT602	9,19	25	22,8
2	Đường số 5	0,8	25	2,00
		2,67	36,5	9,75
3	Nguyễn Tất Thành nối dài	2,8	41	11,48
4	Đường Trung Tâm - Khu CNC	2,81	51	14,33
III	**Đường liên khu vực**	**11,19**		**22,48**
1	ĐT601	4,39	16,5	7,24
2	Đường số 6 KCN Hòa Khánh	0		-
	- Đoạn từ đường số 2 đến đường số 5	2,25	20,5	4,61
	- Đoạn từ đường số 5 đến Nguyễn Tất	1,3	25	3,25

PHỤ LỤC 2. DỰ BÁO NHU CẦU GIAO THÔNG TRÊN CÁC TRỤC GIAO THÔNG CHÍNH

Phụ lục 2-1 Dự báo nhu cầu giao thông và hệ số mức độ phục vụ năm 2030

Tên đường	Tổng lưu lượng (PCU/ngày)	Tổng lưu lượng (PCU/giờ cao điểm)	Khả năng thông hành TT/làn (Ptt)	Số làn xe hiện tại	Khả năng thông hành của đường (PCU/giờ cao điểm)	Hệ số phục vụ (Z)	Mức phục vụ (Z)
ĐT 602	16.949	1.695	1.280	6	7.680	0.22	A
ĐT 605	23.825	2.383	1.280	4	5.120	0,47	B
Vành đai tây 1	36.095	3.609	1.440	6	8.640	0,42	B
Hoàng Văn Thái	25.370	2.537	1.440	4	5.760	0,44	B
Bà Nà Suối Mơ	24.226	2.423	1.440	6	8.640	0,28	A
Nguyễn Tri Phương	41.091	4.931	1.280	6	7.680	0,64	C
Nguyễn Hữu Thọ	45.146	5.417	1.440	6	8.640	0,63	C
Võ Chí Công	29.092	2.909	1.440	6	8.640	0,34	A
Nguyễn Tất Thành	54.252	5.425	1.440	8	11.520	0,47	B
Nguyễn Tất Thành nối dài	41.794	4.179	1.440	4	5.760	0,73	C
Võ Nguyên Giáp	32.603	3.260	1.280	4	5.120	0,64	C
Trường Sa	28.217	2.822	1.280	4	5.120	0,55	C
Nam Kỳ Khởi Nghĩa	34.964	3.496	1.280	6	7.680	0.46	B
Lê Duẩn	29.650	3.558	1.280	4	5.120	0,69	C
Nguyễn Văn Thoại	29.658	3.559	1.280	4	5.120	0,70	C
Duy Tân	28.939	2.894	1.280	6	7.680	0,38	B
Lê Trọng Tấn	30.379	3.038	1.280	4	5.120	0,59	C
Nguyễn An Ninh	20.845	2.084	1.280	6	7.680	0,27	A
Đường số 2 KCN Hòa Khánh	20.845	2.084	1.280	6	7.680	0,27	A
Đường nối ga đường sắt mới và đường số 2	20.845	2.084	1.280	6	7.680	0,27	A
Đống Đa	27.490	3.024	1.280	4	5.120	0,59	C
Hầm qua sông hàn	47.263	4.726	1.620	4	6.480	0,73	C
Vân Đồn	23.604	2.360	1.280	4	5.120	0,46	B
Trần Thánh Tông	13.330	1.333	1.280	4	5.120	0,26	A
Vương Thừa Vũ	8.511	851	1.280	4	5.120	0,17	A
Cầu Sông Hàn Phạm Văn Đồng	34.031	3.403	1.440	3	4.320	0,79	D

Tên đường	Tổng lưu lượng (PCU/ngày)	Tổng lưu lượng (PCU/giờ cao điểm)	Khả năng thông hành TT/làn (Ptt)	Số làn xe hiện tại	Khả năng thông hành của đường (PCU/giờ cao điểm)	Hệ số phục vụ (Z)	Mức phục vụ (Z)
Cầu Rồng Võ Văn Kiệt	35.789	4.295	1.280	6	7.680	0,56	C
Hồ Xuân Hương	37.860	4.543	1.280	6	7.680	0,59	C
3 Tháng 2	27.401	3.288	1.280	6	7.680	0,43	B
Bạch Đằng	25.622	3.075	1.280	4	5.120	0,60	C
Trần Phú	22.676	2.494	1.280	3	3.840	0,65	C
2 Tháng 9	40.062	4.807	1.280	6	7.680	0,63	C
29 Tháng 3	27.008	2.701	1.280	4	5.120	0,53	C
Bùi Tá Hán	11.726	1.173	1.280	4	5.120	0,23	A
Lê Thanh Nghị	23.027	2.763	1.280	4	5.120	0,54	C
Nguyễn Phước Lan	33.202	3.984	1.440	6	8.640	0,46	B
Huỳnh Văn Nghệ	9.936	994	1.280	3	3.840	0,26	A
Lê Độ	36.263	3.626	1.280	6	7.680	0.47	B
Điện Biên Phủ	58.913	7.070	1.280	8	10.240	0,69	C
Hoàng Hoa Thám	24.223	2.422	1.280	3	3.840	0,63	C
Ông Ích Khiêm	28.166	3.098	1.280	3	3.840	0,81	D
Hoàng Diệu	22.066	2.538	1.280	3	3.840	0,66	C
Lê Đại Hành	38.582	3.858	1.440	6	8.640	0,45	B
Hàm Nghi	24.223	2.665	1.280	4	5.120	0,52	C
Lê Đình Lý	19.456	1.946	1.280	4	5.120	0,38	B
30 Tháng 4	20.925	2.092	1.440	6	8.640	0,24	A

Phụ lục 2-2 Dự báo nhu cầu giao thông và hệ số mức độ phục vụ năm 2045

Tên đường	Tổng lưu lượng (PCU/ngày)	Tổng lưu lượng (PCU/giờ cao điểm)	Khả năng thông hành TT/làn (Ptt)	Số làn xe Quy hoạch	Khả năng thông hành của đường (PCU/giờ cao điểm)	Hệ số phục vụ (Z)	Mức phục vụ (Z)
Quốc lộ 14G	34.752	3.475	1.440	4	5.760	0,60	C
ĐT 602	21.729	2.173	1.280	6	7.680	0,28	A
ĐT 605	30.545	3.055	1.280	4	5.120	0,60	C
Vành đai tây	24.148	2.415	1.440	6	8.640	0,28	A

Tên đường	Tổng lưu lượng (PCU/ngày)	Tổng lưu lượng (PCU/giờ cao điểm)	Khả năng thông hành TT/làn (Ptt)	Số làn xe Quy hoạch	Khả năng thông hành của đường (PCU/giờ cao điểm)	Hệ số phục vụ (Z)	Mức phục vụ (Z)
Vành đai tây 1	46.275	4.628	1.440	6	8.640	0,54	C
Tuyến hầm qua sân bay (*)	50.063	5.006	1.620	4	6480	0,77	D
Hoàng Văn Thái	32.525	3.253	1.440	4	5.760	0,56	C
Bà Nà Suối Mơ	31.059	3.106	1.440	6	8.640	0,36	B
Nguyễn Tri Phương	52.681	6.322	1.280	6	7.680	0,82	D
Nguyễn Hữu Thọ	57.879	6.945	1.440	6	8.640	0,80	D
Võ Chí Công	37.298	3.730	1.440	6	8.640	0,43	B
Nguyễn Tất Thành	69.554	6.955	1.440	8	11.520	0,6	C
Nguyễn Tất Thành nối dài	53.582	5.358	1.440	6	8.640	0,62	C
Võ Nguyên Giáp	41.799	4.180	1.280	4	5.120	0,82	D
Trường Sa	36.176	3.618	1.280	4	5.120	0,71	C
Nam Kỳ Khởi Nghĩa	44.826	4.483	1.280	6	7.680	0.58	C
Lê Duẩn	38.013	4.562	1.280	4	5.120	0,89	D
Nguyễn Văn Thoại	38.023	4.563	1.280	4	5.120	0,89	D
Duy Tân	37.101	3.710	1.280	6	7.680	0,48	B
Lê Trọng Tấn	38.948	3.895	1.280	4	5.120	0,76	D
Nguyễn An Ninh	26.724	2.672	1.280	6	7.680	0,35	A
Đống Đa	35.244	3.877	1.280	4	5.120	0,76	D
Hầm qua sông hàn	59.079	5.908	1.800	4	7.200	0,82	D
Vân Đồn	30.262	3.026	1.280	4	5.120	0,59	C
Trần Thánh Tông	17.090	1.709	1.280	4	5.120	0,33	A
Vương Thừa Vũ	10.911	1.091	1.280	4	5.120	0,21	A
Cầu Sông Hàn - Phạm Văn Đồng	43.630	4.363	1.530	3	4.590	0,95	E
Võ Văn Kiệt	45.883	5.506	1.280	6	7.680	0,72	C
Hồ Xuân Hương	48.539	5.825	1.280	6	7.680	0,76	D
3 Tháng 2	35.130	4.216	1.280	6	7.680	0,55	C
Bạch Đằng	32.849	3.942	1.280	4	5.120	0,77	D
Trần Phú	29.072	3.198	1.280	3	3.840	0,83	D
2 Tháng 9	51.362	6.163	1.280	6	7.680	0,80	D
29 Tháng 3	34.625	3.463	1.280	4	5.120	0,68	C
Bùi Tá Hán	15.033	1.503	1.280	4	5.120	0,29	A

Tên đường	Tổng lưu lượng (PCU/ngày)	Tổng lưu lượng (PCU/giờ cao điểm)	Khả năng thông hành TT/làn (Ptt)	Số làn xe Quy hoạch	Khả năng thông hành của đường (PCU/giờ cao điểm)	Hệ số phục vụ (Z)	Mức phục vụ (Z)
Lê Thanh Nghị	29.522	3.543	1.280	4	5.120	0,69	C
Nguyễn Phước Lan	42.567	5.108	1.440	6	8.640	0,59	C
Huỳnh Văn Nghệ	12.738	1.274	1.280	3	3.840	0,33	A
Lê Độ	45.500	4.550	1.280	6	7.680	0.59	C
Điện Biên Phủ	73.641	8.837	1.280	8	10.240	0,86	D
Hoàng Hoa Thám	35.279	3.528	1.280	4	5.120	0,69	C
Ông Ích Khiêm	30.207	3.323	1.280	3	3.840	0,87	D
Hoàng Diệu	27.583	3.172	1.280	3	3.840	0,83	D
Lê Đại Hành	48.227	4.823	1.440	6	8.640	0,56	C
Hàm Nghi	30.279	3.331	1.280	4	5.120	0,65	C
Lê Đình Lý	24.320	2.432	1.280	4	5.120	0,48	B
30 Tháng 4	26.156	2.616	1.440	6	8.640	0,30	A
Tiểu La	16.737	1.674	1.280	3	3.840	0,44	B

(*) Hầm qua sân bay không tính dự báo cho phương tiện xe máy đi qua hầm.

PHỤ LỤC 3. GIAO THÔNG ĐƯỜNG BỘ

Phụ lục 3-1 Quy mô mạng lưới giao thông đường bộ đối ngoại

STT	Tên đường	KH mặt cắt	Quy mô QH	Số làn xe tối thiểu	Quy hoạch	Giai đoạn đầu tư	Chiều dài tuyến (Km)	Nhu cầu quỹ đất (ha)
I	**Đường Cao tốc**							
1	Cao tốc Túy Loan - Hòa Liên	8-8	(5+(7,5-10,5)+0,75)+L +(0,75+13+1,5+13+0,75)+L+(0,75+(7,5-10,5)+5)=(13,25-16,25)m đường gom+L+29m cao tốc +L+(13,25-16,25)m đường gom	6	Mở rộng	2031-2045	12,050	90,98
				4	Mở rộng	Đến 2030		
2	Cao tốc Đà Nẵng - Quảng Ngãi	8a-8a	[(4-5)+(7,5-10,5)+(4-5)]+L+ (0,75+14,25+2,25+14,25+0,75)+L+[(4-5)+(7,5-10,5)+(4-5)] =(15,5-20,5)m đường gom + L +32,25m cao tốc + L + (15,5-20,5)m đường gom	6	Mở rộng	2031-2045	7,800	63,38
3	Cao tốc La Sơn - Hòa Liên	8a-8a	0,75+14,25+2,25+14,25+0,75=32,25m	6	Mở rộng	2031-2045	29,400	194,78
II	**Đường Quốc lộ**							
4	Quốc lộ 1							
	Nguyễn Văn Cừ - Nguyễn Lương Bằng - Tôn Đức Thắng	43-43	5+10,5+2+10,5+5=33m	6	Hiện trạng		12,700	41,91
	Trường Chinh đoạn Ngã Ba Huế đến Nguyễn Như Đỗ	4-4	3+5,5+6+10,5+2+10,5+5=42,5m	6	Hiện trạng		6,820	28,99

STT	Tên đường	KH mặt cắt	Quy mô QH	Số làn xe tối thiểu	Quy hoạch	Giai đoạn đầu tư	Chiều dài tuyến (Km)	Nhu cầu quỹ đất (ha)
	Trường Chinh đoạn Nguyễn Như Đỗ đến ĐT 605	43-43	10,5+2+10,5+5=28m		Hiện trạng		1,140	3,19
	QL1 ĐT605 đến Nam Kỳ Khởi Nghĩa	5-5	4,5+10,5+3+10,5+4,5=33m	6	Cải tạo	2031-2045	3,840	12,67
	Nam Kỳ Khởi Nghĩa đến Quảng Nam	43-43	5+10,5+2+10,5+5=33m	6	Hiện trạng		2,378	7,85
	Đoạn qua đèo Hải Vân	56-56	1+7+1=9m	2	Hiện trạng		9,282	12,07
5	Tạ Quang Bửu	21-21	4+10,75+0,5+10,75+4=30m	6	Cải tạo	Đến 2030	1,837	5,51
6	Đường tránh nam hầm Hải Vân							
	Đoạn từ nút Hòa Liên Cao Tốc đến đường nối cảng Liên Chiểu	20-20	0,5+13,75+1,5+13,75+0,5=30m	6	Mở rộng	Đến 2030	6,055	18,17
	Đoạn từ đường nối cảng đến hầm Hải Vân	55-55	0,75+11+0,75+L+0,75+11+0,75	4	Hiện trạng		3,445	10,34
7	Quốc lộ 14G							
	- Đoạn từ QL 14B đến ĐH2	45-45	5+20,5+5=20,5m	4	QH mới	Đến 2030	0,375	0,77
	- Đoạn từ ĐH2 đến Vành đai tây	3-3	5+8+2+8+5=28m	4	Mở rộng	Đến 2030	7,187	20,12
	- Đoạn từ Vành đai tây đến Quảng Nam	53-53	0,5+11+0,5=12m	2	Mở rộng	Đến 2030	15,08	57,30
8	QL14B							
	Đoạn từ QL1 đến cao tốc	73-73	9,5+10,5+3+10,5+9,5=43m	6	Cải tạo	2031-2045	5,408	23,25
	Đoạn từ cao tốc đến Quảng Nam	12-12	5+10,5+3+10,5+5=34m	6	Mở rộng	Đến 2030	8,227	27,97

Phụ lục 3-2 Quy mô mạng lưới đường trục chính đô thị và đường chính đô thị

STT	Tên đường	KH mặt cắt	Quy mô MCN QH (**)	Số làn xe tối thiểu	Quy hoạch	Giai đoạn đầu tư	Chiều dài tuyến (Km)	Nhu cầu quỹ đất (ha)
I	**Đường trục chính đô thị**						**158,94**	**640,62**
1	Đường Hòa Phước - Hòa Khương	9-9	5,5+11,5+7+11,5+5,5=41m	6	Cải tạo	Đến 2030	7,762	31,82
2	Đường Vành đai (Vành đai tây)							
	Đoạn từ QL 14B đến Nguyễn Tất Thành nối dài	9-9	5,5+11,5+7+11,5+5,5=41m	6	Cải tạo	Đến 2030	17,886	73,33
	Đoạn từ Nguyễn Tất Thành nối dài đến đường tránh nam hầm Hải Vân	9-9	5,5+11,5+7+11,5+5,5=41m	6	QH mới	Đến 2030	6,04	24,76
3	Đường Vành đai 1 (Vành đai tây 1)							
	Đoạn qua khu CNC (*)	44-44	6+10,5+6=22,5m	2	Hiện trạng		2,67	6,01
	Đoạn từ khu CNC đến ĐT.602	59-59	7+11,5+3+11,5+7=40m	6	Cải tạo	Đến 2030	2,4	9,60
	Đoạn từ ĐT.602 đến Sườn đồi 24	7-7	7+11,5+6+11,5+7=43m	6	QH mới	Đến 2030	5,66	24,34
	Đoạn từ sườn đồi 24 đến QL1 (trừ đoạn qua Pk huyện lỵ)	7-7	9+11,5+22+11,5+9=63m	6	QH mới		9,188	57,88
	Đoạn vượt kênh thoát nước qua phân khu Huyện lỵ Hòa Vang		Cầu vượt	6	QH mới	Đến 2030	1,082	6,82
	Đoạn từ QL1 đến Phạm Hùng	189-189	5+11,5+2+11,5+5=35m	6	Cải tạo	Đến 2030	1,411	4,94
	Đoạn từ Phạm Hùng đến Võ Chí Công	74-74	5+10,5+2+10,5+5=33m	4	Hiện trạng		2,82	9,31
	Đoạn từ Võ Chí Công đến Bình Kỳ	75-75	5+15+5=25m	4	Cải tạo	Đến 2030	0,39	0,98
	Đoạn từ Bình Kỳ đến Nguyễn Phước Lan	75-75	5+15+5=25m	4	Hiện trạng		1,159	2,90
	Đoạn từ Nguyễn Phước Lan đến Cầu Bờ Quan	76-76	5+20+5=30m	4	Hiện trạng		0,407	1,22
	Đoạn từ cầu Bờ Quan đến Đồng Nò	77-77	7,5+15+7,5=30m	4	Hiện trạng		0,618	1,98
	Đoạn từ Đồng Nò đến Lê Văn Hiến	64-64	5+7,5+5+7,5+5=30m	4	Hiện trạng		0,432	1,30
4	Đường Vành đai 2 (Vành đai tây 2)							0,00

STT	Tên đường	KH mặt cắt	Quy mô MCN QH (**)	Số làn xe tối thiểu	Quy hoạch	Giai đoạn đầu tư	Chiều dài tuyến (Km)	Nhu cầu quỹ đất (ha)
	Đoạn từ đường tránh nam hầm Hải Vân đến đường số 8 KCN Hòa Khánh	10-10	6+11,5+13+11,5+6=48m	6	Cải tạo	Đến 2030	4,34	20,83
	Đoạn từ đường số 8 KCN Hòa Khánh đến Đinh Liệt	10-10	6+11,5+13+11,5+6=48m	6	QH mới	Đến 2030	6,814	32,71
	Đoạn từ Đinh Liệt đến Quốc Lộ 14B	188-188	6+11,5+13+11,5+6=48m	6	QH mới	Đến 2030	3,67	17,62
	Đoạn từ QL.14B đến Thăng Long	40-40	5+11,5+2+11,5+5=35m	6	QH mới	Đến 2030	1,38	6,62
	Đoạn từ Thăng Long đến Quảng Nam	47-47	6+11,5+5+11,5+6=40m	6	QH mới	2031-2045	6,4	25,60
5	Nguyễn Tất Thành nối dài							0,00
	Đoạn từ Vành Đai 2 đến Vành Đai 1	16-16	5,5+11,5+7+11,5+5,5=41m	6	Cải tạo	Đến 2030	3,895	15,97
	Đoạn từ Vành Đai 1 đến Vành Đai	9-9	5,5+11,5+7+11,5+5,5=41m	6	Cải tạo	Đến 2030	1,791	7,34
6	Hoàng Văn Thái							
	Đoạn từ QL1 đến Nguyễn Sinh Sắc nối dài	33-33	4+9,25+0,5+9,25+4=27m	4	Hiện trạng		2,931	7,91
	Đoạn còn lại	12-12	5+10,5+3+10,5+5=34m	6	Hiện trạng		3,511	11,94
7	Bà Nà Suối Mơ							0,00
	Bà Nà Suối Mơ	12-12	5+10,5+3+10,5+5=34m	6	Hiện trạng		3,533	12,01
	Bà Nà Suối Mơ nối dài đến Vành đai	12-12	5+10,5+3+10,5+5=34m	6	QH mới	Đến 2030	2,194	7,46
8	Vành Đai Tây 2 nối Cao tốc (qua KCN Hòa Cầm)	52A-52A	5,375+8+0,5+8+5,375=27,25m	4	QH mới	2031-2045	3,479	9,48
9	Điện Biên Phủ	22-22	6+15+6+15+6=48m	8	Hiện trạng		3,141	15,08
10	Lê Duẩn - cầu sông Hàn	48C-48C	4,5+15+4,5=24m	4	Hiện trạng		2,576	6,18
11	Đinh Liệt - Đinh Thị Vân	60B-60B	5+10,5+2+10,5+5=33m	6	Cải tạo		1,6	5,28
12	Tuyến Hầm qua sân bay	34-34	Hầm chui đường bộ 4 làn xe + hầm MRT	6	QH mới	Đến 2030	1,9	0,00
13	Duy Tân - Trần Thị Lý	43-43	5+10,5+2+10,5+5=33m	6	Hiện trạng		3,16	10,43
14	Cách Mạng Tháng Tám	5-5	4,5+10,5+3+10,5+4,5=33m	6	Hiện trạng		6,344	20,94

STT	Tên đường	KH mặt cắt	Quy mô MCN QH (**)	Số làn xe tối thiểu	Quy hoạch	Giai đoạn đầu tư	Chiều dài tuyến (Km)	Nhu cầu quỹ đất (ha)
15	Nguyễn Tri Phương	43-43	5+10,5+2+10,5+5=33m	6	Hiện trạng		1,179	3,89
16	Nguyễn Hữu Thọ							0,00
	Đoạn từ Nguyễn Phi Khanh đến Duy Tân	36-36	6+10,5+3+10,5+6=36m	6	Hiện trạng		0,69	2,48
	Đoạn từ Duy Tân đến Trịnh Đình Thảo	38-38	6+10,5+3+10,5+6=36m	6	Hiện trạng		2,903	10,45
	Đoạn từ Trịnh Đình Thảo đến CMT8	38-38	6+10,5+6+10,5+6=39m	6	Hiện trạng		0,533	2,08
17	Võ Chí Công							0,00
	Đoạn từ cầu Nguyễn Tri Phương đến cầu Khuê Đông	68-68	8,5+10,5+3+10,5+8,5=41m	6	Hiện trạng		2,695	11,05
	Đoạn từ cầu Khuê Đông đến Mai Đăng Chơn	12-12	5+10,5+3+10,5+5=34m	6	Hiện trạng		2,39	8,13
	Đoạn tư Mai Đăng Chơn đến đường kết nối Nam Kỳ Khởi Nghĩa)	5-5	4,5+10,5+3+10,5+4,5=33m	6	Hiện trạng		0,392	1,29
	Đoạn từ Võ Chí Công đến Nam Kỳ Khởi Nghĩa	40-40	5+11,5+2+11,5+5=35m	6	QH mới	Đến 2030	0,632	2,21
18	Nam Kỳ Khởi Nghĩa							0,00
	Đoạn từ QL1 đến cầu Hòa Phước	12A-12A	6,75+10,5+3+10,5+6,75=37,5m	6	Cải tạo	Đến 2030	0,875	3,28
	Đoạn từ cầu Hòa Phước đến Mai Đăng Chơn	12A-12A	8,5+10,5+3+10,5+8,5=41m	6	Cải tạo	Đến 2030	1,743	7,15
	Đoạn từ Mai Đăng Chơn đến Trần Đại Nghĩa	12A-12A	6,75+10,5+3+10,5+6,75=37,5m	6	Cải tạo	Đến 2030	2,34	8,78
19	Yết Kiêu	70-70	5+10,5+2+10,5+5=33m	6	Hiện trạng		4,438	14,65
20	Ngô Quyền							0,00
	Đoạn Từ Nguyễn Phan Vinh đến Vương Thừa Vũ	69-69	4,5+10+0,5+8+2+8+0,5+10+4,5=48m	10	Hiện trạng		2,261	10,85
	Đoạn từ Vương Thừa Vũ đến Nguyễn Văn Thoại	69-69	4,5+9,5+0,5+8+3+8+0,5+9,5+4,5=48m	10	Cải tạo	2031-2045	3,783	18,16
21	Ngũ Hành Sơn	69-69	4,5+9,5+0,5+8+3+8+0,5+9,5+4,5=48m	10	Cải tạo	2031-2045	1,789	8,59

STT	Tên đường	KH mặt cắt	Quy mô MCN QH (**)	Số làn xe tối thiểu	Quy hoạch	Giai đoạn đầu tư	Chiều dài tuyến (Km)	Nhu cầu quỹ đất (ha)
22	Lê Văn Hiến - Trần Đại Nghĩa	28-28	6+15+6+15+6=48m	8	Hiện trạng		7,711	37,01
II	**Đường chính đô thị**						91,82	309,72
1	ĐT602 - Đường số 5							
	Đoạn từ Nguyễn Lương Bằng đến đường số 10B	2-2	6+11,25+2+11,25+6=36,5m	6	Hiện trạng		2,67	9,75
	Đoạn từ đường số 10B đến Vành đai phía Tây	2-2	6+11,25+2+11,25+6=36,5m	6	Cải tạo	Đến 2030	10,005	36,52
	Đường số 5 nối Nguyễn Tất Thành	72-72	5+11,25+2+11,25+5=34,5m	6	QH mới	Đến 2030	0,495	1,71
2	ĐT601 đoạn Đường ĐT602 đến ĐT.601 hiện trạng	3-3	5+8+2+8+5=28m	4	QH mới	Đến 2030	2,007	5,62
	ĐT.601 đoạn hiện trạng đến đường Tránh Nam Hầm Hải Vân (*)	45-45	3+10,5+3=16,5m	2	Hiện trạng		2,648	4,37
3	Trường Sa	6-6	9+15+4+5=33m	4	Hiện trạng		4,545	15,00
	Trường Sa (đoạn Võ Quý Huân đến Quảng Nam)	6-6	9+15+4+5=33m	4	Hiện trạng		2,73	9,01
4	Võ Nguyên Giáp	6-6	9+15+4+5=33m	4	Hiện trạng		6,473	21,36
5	Hoàng Sa	42-42	9+15+9=33m	4	Hiện trạng		3,531	11,65
	Hoàng Sa đoạn lên núi Sơn Trà (***)	57-57	0,5+11+0,5=12m	≥3	Cải tạo		8,9	10,68
6	Lê Đức Thọ	17-17	8+7,5+2+7,5+8=33m	4	Hiện trạng		2,72	8,98
	Lê Đức Thọ	17-17	12+7,5+2+7,5+12=41m	4	Hiện trạng		0,9	3,69
	Lề Đức Thọ đoạn giáp Hoàng Sa	18-18	9+10,5+12+10,5+9=51m	6	Hiện trạng		0,45	2,30
7	Nguyễn Tất Thành	1-1	5+14+3+14+4+5=45m	8	Cải tạo		12,12	54,54
8	Nguyễn Tất Thành nối dài (QL.1 đến Vành Đai Tây 2)	16-16	5,5+11,5+7+11,5+5,5=41m	6	Cải tạo	Đến 2030	2,8	11,48
9	Đường Trung Tâm - Khu CNC	19-19	7,5+15+6+15+7,5=51m	8	Hiện trạng		2,81	14,33
10	Nguyễn An Ninh	25-25	6+10,5+6+10,5+6=39m	6	Hiện trạng		1	3,90

STT	Tên đường	KH mặt cắt	Quy mô MCN QH (**)	Số làn xe tối thiểu	Quy hoạch	Giai đoạn đầu tư	Chiều dài tuyến (Km)	Nhu cầu quỹ đất (ha)
11	Đường Số 2 KCN Hòa Khánh	15-15	8+10,5+2+10,5+8=39m	6	Hiện trạng		1,4	5,46
12	Đường nối Ga và Đường Số 2	185-185	6+11,5+4+11,5+6=39m	6	QH mới	2031-2045	5,836	22,76
13	Nam Kỳ Khởi Nghĩa (Trần Đại Nghĩa đến An Nông)	51-51	5+10,5+3+10,5+5=34m	6	Hiện trạng		1,492	5,07
14	An Nông	65-65	7,5+15+7,5=30m	4	Hiện trạng		0,828	2,48
15	Lê Đại Hành	36-36	6+10,5+3+10,5+6=36m	6	Hiện trạng		1,677	6,04
	Lê Đại Hành nối dài đến VĐT 2	36-36	6+10,5+3+10,5+6=36m	6	QH mới	Đến 2030	0,698	2,51
16	Trịnh Đình Thảo	65-65	7,5+15+7,5=30m	4	Hiện trạng		0,616	1,85
17	Xuân Thủy	43-43	5+10,5+2+10,5+5=33m	6	Hiện trạng		0,993	3,28
18	30 Tháng 4	49-49	7,5+10,5+12+10,5+7,5=48m	6	Hiện trạng		1,286	6,17
19	Trần Nam Trung	42-42	9+15+9=33m	4	Hiện trạng		4,347	14,35
20	Mai Đăng Chơn	13-13	5+15+5=25m	4	Hiện trạng		5,278	13,20
21	Nguyễn Phước Chu	21-21	4+10,75+0,5+10,75+4=30m	6	Cải tạo	Đến 2030	0,56	1,68

(*) Đối với các đường đô thị cải tạo, chiều rộng của các cấp đường cho phép giảm xuống phù hợp với điều kiện hiện trạng thực tế (QCVN 07-4:2023/BXD, mục 2.2.3.2.5)

(**) Bề rộng vỉa hè trong bảng trên chỉ dự kiến. Bề rộng vỉa hè phụ thuộc vào quy hoạch hạ tầng dọc tuyến và điều kiện xây dựng.

(***) Đối với đường Hoàng Sa đoạn lên núi Sơn Trà bề rộng lòng đường Bm>=03 làn (Bm = 11,0m); trong quá trình tổ chức lập quy hoạch Phân khu sinh thái phía Đông, trên cơ sở quy mô của các khu chức năng, dân số và các yếu tố liên quan để xác định cụ thể nhu cầu hạ tầng kỹ thuật, giao thông để xác định số làn xe, bề rộng mặt đường cho phù hợp với quy định, an toàn giao thông tại khu vực.

Phụ lục 3-3 Quy mô mạng lưới đường liên khu vực

STT	Tên đường	KH mặt cắt	Quy mô MCN QH (**)	Số làn xe tối thiểu	Quy hoạch	Giai đoạn đầu tư	Chiều dài tuyến (Km)	Nhu cầu quỹ đất (ha)
	Đường liên khu vực							
1	Đường giữa Vành Đai Tây và Vành Đai Tây 1 (đường số 29 khu CNC)	3-3	5+8+2+8+5=28m	4	QH mới	Đến 2030	2,48	6,94
2	Đường giữa Vành Đai Tây và Vành Đai Tây 1 (đường số 30 khu CNC)	3-3	5+8+2+8+5=28m	4	QH mới	Đến 2030	1,90	5,32
3	Đường giữa Vành Đai Tây và Vành Đai Tây 1 (Sườn đồi 27)	3-3	5+8+2+8+5=28m	4	QH mới	Đến 2030	10,26	28,73
4	Hoàng Thị Loan	14-14	7,5+10,5+6+10,5+7,5=42m	6	Hiện trạng		4,224	17,74
5	Nguyễn Sinh Sắc	39-39	9+15+12+15+9=60m	8	Hiện trạng		2,145	12,87
6	Nguyễn Sinh Sắc nối Hoàng Văn Thái	39-39	9+15+12+15+9=60m	8	QH mới	Đến 2030	2,35	14,10
7	Lê Trọng Tấn							
	- Đoạn từ Trường Chinh đến Vành Đai Tây 2	43-43	5+10,5+2+10,5+5=33m	6	Cải tạo	Đến 2030	0,69	2,28
	- Đoạn Vành Đai Tây 2 đến Phước Lý 17	3-3	5+8+2+8+5=28m	4	Cải tạo	Đến 2030	2,28	6,38
	- Đoạn từ Phước Lý 17 đến Hoàng Văn Thái	3-3	5+8+2+8+5=28m	4	QH mới	Đến 2030	2,59	7,25
8	Đường kết nối QL14B - KCN Hòa Nhơn	35-35	6+11,5+2+11,5+6=37m	6	QH mới	Đến 2030	3	11,10
	Đường kết nối Vành Đai Tây 1 - KCN Hòa Nhơn	3-3	5+8+2+8+5=28m	4	QH mới	Đến 2030	5,08	14,22
9	Võ Quý Huân							
	Đoạn Trần Đại Nghĩa đến cầu Cổ Cò	5-5	4,5+10,5+3+10,5+4,5=33m	6	Hiện trạng		1,105	3,65
	Đoạn cầu Cổ Cò đến Trường Sa	5-5	4,5+10,5+3+10,5+4,5=33m	6	Hiện trạng		0,779	2,57
10	Võ Chí Công (Đoạn cuối nối Trần Đại Nghĩa)	5-5	4,5+10,5+3+10,5+4,5=33m	6	Cải tạo	2031-2045	1,351	4,46
11	Minh Mạng (Lê Văn Hiến - Trường Sa)	23-23	5+15+5+15+5=45m	8	Hiện trạng		0,614	2,76
12	Đường 2 Tháng 9							

STT	Tên đường	KH mặt cắt	Quy mô MCN QH (**)	Số làn xe tối thiểu	Quy hoạch	Giai đoạn đầu tư	Chiều dài tuyến (Km)	Nhu cầu quỹ đất (ha)
	Đường liên khu vực							
	Đoạn từ cầu Tiên Sơn đến Phan Đăng Lưu	60A-60A	4,25+10,5+10,5+10,5+4,25=40m	6	Cải tạo	2031-2045	0,433	1,73
	Đoạn từ Phan Đăng Lưu đến cầu Trần Thị Lý)	60-60	5+14+2+14+5=40m	6	Cải tạo	2031-2045	1,396	5,58
	Đoạn từ Trần Thị Lý đến Nguyễn Văn Linh	43-43	5+10,5+2+10,5+5=33m	6	Hiện trạng		1,325	4,37
13	Bạch Đằng	27-27	4,5+15+12=31,5m	4	Hiện trạng		2,329	7,34
14	Trần Phú	45-45	6+10,5+6=22,5m	2	Hiện trạng		2,403	5,41
15	Đường 3 Tháng 2							
	Đoạn 3 Tháng 2 hiện trạng	43-43	5+10,5+2+10,5+5=33m	6	Hiện trạng		1,119	3,69
	Đoạn 3 Tháng 2 kéo dài	43-43	5+10,5+2+10,5+5=33m	6	QH mới	Đến 2030	1,178	3,89
16	Lê Độ - Tôn Thất Đạm	43-43	5+10,5+2+10,5+5=33m	6	Cải tạo		0,85	2,81
17	Đống Đa							
	Đoạn Đống Đa hiện trạng	62-62	4,5+15+4,5=24m	4	Hiện trạng		1,103	2,65
	Đoạn Đống Đa nối Lê Duẩn	62-62	4,5+15+4,5=24m	4	QH mới	Đến 2030	0,481	1,15
	Đoạn Đống Đa đến Như Nguyệt	62A-62A		4	QH mới	Đến 2030	0,67	2,31
18	Hầm qua Sông Hàn	34A-34A	Hầm đường bộ MRT		QH mới	Đến 2030	0,8	0,00
19	Vân Đồn							
	Đoạn từ Trần Hưng Đạo đến Nguyễn Trung Trực	31-31	3+7,5+28,5+7,5+3=49,5m	4	Cải tạo	Đến 2030	0,22	1,09
	Đoạn từ Nguyễn Trung Trực đến Trần Thánh Tông	63-63	6+15+6=27m	4	Cải tạo	Đến 2030	0,2	0,54
20	Trần Thánh Tông	61-61	4,5+7,5+6+7,5+4,5=30m	4	Hiện trạng		0,594	1,78
21	Vương Thừa Vũ	30-30	4,5+7,5+6+7,5+4,5=30m	4	Hiện trạng		1,039	3,12
22	Trục đường 29 Tháng 3 - Bùi Tá Hán							
	Đoạn từ VĐT1 đến Văn Tiến Dũng	27A-27A	3,0+8+2+8+3,0=24m	4	QH mới	Đến 2030	0,724	1,74
		27A-27A	7,5+8+2+8+7,5=33m	4	QH mới	Đến 2030	0,571	1,88
	Đoạn từ Văn Tiến Dũng đến Võ Chí Công	37-37	4+7,5+32+7,5+4=55m	4	Hiện trạng		1,08	5,94

STT	Tên đường	KH mặt cắt	Quy mô MCN QH (**)	Số làn xe tối thiểu	Quy hoạch	Giai đoạn đầu tư	Chiều dài tuyến (Km)	Nhu cầu quỹ đất (ha)
	Đường liên khu vực							
	Đoạn từ Võ Chí Công đến Nguyễn Phước Lan	37-37	4+9+21+9+4=47m	4	Hiện trạng		1,623	7,63
	Đoạn từ Nguyễn Phước Lan đến Huỳnh Văn Gấm	37-37	3+7,5+6+7,5+3=27m	4	Hiện trạng		0,315	0,85
	Đoạn từ Huỳnh Văn Gấm đến sông Đô Tỏa	37-37	5+7,5+6+7,5+5=31m	4	Hiện trạng		0,514	1,59
	Bùi Tá Hán	48-48	5+15+5=25m	4	Hiện trạng		0,995	2,49
	Bùi Tá Hán nối dài đến Võ Nguyên Giáp	48-48	5+15+5=25m	4	QH mới	2031-2045	0,68	1,90
23	Phạm Văn Đồng	50-50	9+15+8+15+9=56m	8	Hiện trạng		1,607	9,00
24	Trục Nguyễn Văn Linh - Võ Văn Kiệt							0,00
	Nguyễn Văn Linh	36-36	6+10,5+3+10,5+6=36m	6	Hiện trạng		3,056	11,00
	Võ Văn Kiệt	22-22	6+15+6+15+6=48m	8	Hiện trạng		1,237	5,94
25	Nguyễn Văn Thoại	48-48	4,5+15+4,5=24m	4	Hiện trạng		1,152	2,76
26	Hồ Xuân Hương	29-29	5+10,5+8+10,5+5=39m	6	Hiện trạng		0,698	2,72
27	Trục Lê Thanh Nghị - cầu Hòa Xuân - Nguyễn Phước Lan							
	Đoạn từ Tiểu La đến Xô Viết Nghệ Tĩnh	66-66	5+15+8,5=28,5m	4	Cải tạo	Đến 2030	1,387	3,95
	Đoạn từ Xô Viết Nghệ Tĩnh đến cầu Hòa Xuân	66-66	5+15+13=33m	4	Hiện trạng		0,761	2,51
	Đoạn từ Cầu Hòa Xuân đến cầu Trung Lương	11-11	10+10,5+6+10,5+10=47m	6	Hiện trạng		1,708	8,03
	Đoạn từ cầu Trung Lương đến cầu Đồng Khoa	26-26	5+20+5=30m	4	Hiện trạng		3,037	9,11
	Đoạn từ cầu Đồng Khoa đến Mai Đăng Chơn	76B-76B	4+17,5+4=25,5m	4	Hiện trạng		0,46	1,17
28	Xô Viết Nghệ Tĩnh	5-5	4,5+10,5+3+10,5+4,5=33m	6	Cải tạo		1,672	5,52
29	Đường ADB5 (nối từ Hòa Hiệp Bắc đến xã Hòa Bắc)		*(Theo công văn số 3888/SGTVT-KH ngày 30/8/2023 và công văn số 4944/UBND-SGTVT ngày 12/9/2023)*					

STT	Tên đường	KH mặt cắt	Quy mô MCN QH (**)	Số làn xe tối thiểu	Quy hoạch	Giai đoạn đầu tư	Chiều dài tuyến (Km)	Nhu cầu quỹ đất (ha)
	Đường liên khu vực							
	Đoạn từ Ngô Xuân Thu đến đầm Trường Định	3-3	5+8+2+8+5=28m	4	Cải tạo	Đến 2030	2,1	5,88
	Đoạn hướng tuyến mới từ đầm Trường Định đến đường sắt cao tốc (ranh giới phân khu Cảng Biển)	3-3	5+8+2+8+5=28m	4	QH mới	Đến 2030	1	2,80
	Đoạn hướng tuyến mới từ đường sắt cao tốc đến cầu Phò Nam mới	3-3	5+8+2+8+5=28m	4	QH mới	Đến 2030	3,5	9,80
	Đoạn hướng tuyến mới từ cầu Phò Nam mới đến đập Nam Mỹ	54-54	0,5+10,5+0,5+10,5+0,5=22,5m	4	QH mới	2031-2045	7,75	29,84
30	Đường kết hợp kè bảo vệ bờ bắc sông Cu Đê	3-3	5+8+2+8+5=28m	4	QH mới	2031-2045	0,953	2,67
31	Phạm Hùng	48-48	5+15+5=25m	4	Hiện trạng		3,21	8,03
32	Ông Ích Đường	48-48	5+15+5=25m	4	Hiện trạng		1,7	4,25
33	K36 Nguyễn Hữu Thọ - Lê Đình Lý - Hàm Nghi							
	K36 Nguyễn Hữu Thọ	43-43	5+10,5+2+10,5+5=33m	6	Cải tạo	Đến 2030	0,69	2,28
	Lề Đình Lý đoạn từ Duy Tân Đến K149 Lê Đình Lý	48-48	5+15+5=25m	4	Hiện trạng		0,5	1,25
	Đoạn từ K149 Lê Đình Lý đến Lý Thái Tổ	48-48	5,5+15+5,5=26m	4	Hiện trạng		1,385	3,60
34	Hoàng Hoa Thám							
	Đoạn Hoàng Hoa Thám hiện trạng	48-48	4,5+15+4,5=24m	4	Hiện trạng		0,496	1,19
	Đoạn Hoàng Hoa Thám nối Nguyễn Tất Thành	48-48	5+15+5=25m	4	QH mới	Đến 2030	0,671	1,68
35	Đường nối Cảng Liên Chiểu	55A-55A	3,25+11,5+0,5+11,5+3,25=30m	6	QH mới	Đến 2030	2,62	7,86
36	Trục Lê Văn Duyệt - Trần Hưng Đạo - Chương Dương - Phạm Hữu Nhật							
	- Đoạn từ cầu Thuận Phước đến Hồ Hán Thương	85-85	12+15+9=36m	4	Hiện trạng		0,87	3,13

STT	Tên đường	KH mặt cắt	Quy mô MCN QH (**)	Số làn xe tối thiểu	Quy hoạch	Giai đoạn đầu tư	Chiều dài tuyến (Km)	Nhu cầu quỹ đất (ha)
	Đường liên khu vực							
	- Đoạn từ Hồ Hán Thương đến Vân Đồn	85-85	6+15+6=27m	4	Hiện trạng		0,23	0,62
	- Đoạn từ Vân Đồn đến cầu Bờ Quan	85-85	12+15+6=33m	4	Hiện trạng		9,11	30,06
	- Phạm Hữu Nhật đoạn cầu Bờ Quan - Đặng Thái Thân	85-85	9+15+5=29m	4	Hiện trạng		0,92	2,67
	- Phạm Hữu Nhật đoạn Đặng Thái Thân đến Trường Sa	85-85	9+15+9=33m	4	Hiện trạng		1,26	4,16
37	ĐT.601							
	Đoạn từ Đường Tránh Nam Hầm Hải Vân - Km5+096	45-45	3+10,5+3=16,5m	2	Hiện trạng		0,46	0,76
	Đoạn từ Km5+096 - cầu treo Hòa Bắc	56-56	1+7+1=9m	2	Hiện trạng		5,747	5,17
	Đoạn từ cầu treo Hòa Bắc - sông Nam, sông Bắc	56a-56a	0,5+5,5+0,5=6,5m	2	Hiện trạng		8,143	8,55
	Đoạn còn lại giáp Huế	56a-56a	0,5+5,5+0,5=6,5m	2	Hiện trạng		18,133	18,13
38	Đường ven sông Cẩm Lệ, Túy Loan, sông Yên							0,00
	- Đường Thăng Long đoạn từ cầu Tuyên Sơn đến cầu Nguyễn Tri Phương (*)	86-86	6+10,5+15=31,5m	2	Hiện trạng		3,25	10,24
	- Đường Thăng Long đoạn từ cầu Nguyễn Tri Phương đến cầu Đỏ (*)	86-86	6+10,5+14=30,5m	2	Hiện trạng		3,1	9,46
	- Đường Thăng Long đoạn từ cầu Đỏ đến Cao Tốc (*)	45-45	5+10,5+5=20,5m	2	Hiện trạng		3,83	7,85
	- Đường Thăng Long đoạn từ Cao Tốc đến QL.14B (*)	45-45	5+10,5+5=20,5m	2	Hiện trạng		1,66	3,40
	- Đường Thăng Long đoạn từ QL14B đến QL.14G (*)	45-45	5+10,5+5=20,5m	2	Cải tạo	Đến 2030	0,63	1,29
	- Đường ven sông Túy Loan từ QL.14G đến Hòa Phú	88-88	5+8+2+8+10=33m	4	QH mới	Đến 2030	12,90	42,57

STT	Tên đường	KH mặt cắt	Quy mô MCN QH (**)	Số làn xe tối thiểu	Quy hoạch	Giai đoạn đầu tư	Chiều dài tuyến (Km)	Nhu cầu quỹ đất (ha)
	Đường liên khu vực							
	- Đường ven sông Yên	88-88	5+8+2+8+10=33m	4	QH mới	Đến 2030	11,36	37,49
	- Đoạn từ đường ven sông Yên đến đường ven sông Túy Loan (phía bờ tây sông Yên)	3-3	5+8+2+8+5=28m	4	QH mới	2031-2045	1,88	5,26
39	Trục đường ĐH2							
	ĐH 2 hiện trạng thuộc phân khu Sườn Đồi (*)	45-45	5+10,5+5=20,5m	2	Hiện trạng		3,78	7,75
	Đoạn QH mới nối ĐT.602	3-3	5+8+2+8+5=28m	4	QH mới	Đến 2030	2,13	5,96
	Đoạn ĐH 2 hiện trạng nối từ phân khu Sườn đồi đến QL14G (*)	45-45	5+10,5+5=20,5m	2	Hiện trạng		2,98	6,11
40	ĐH 4	3-3	5+8+2+8+5=28m	4	Cải tạo	2031-2045	4,79	13,41
41	ĐH 5							
	- Đoạn từ QL.14B đến Hòa Nhơn Hòa Khương 2 (*)	45-45	5+10,5+5=20,5m	2	Cải tạo	2031-2045	4,89	10,02
	- Đoạn từ Hòa Nhơn Hòa Khương 2 đến VĐT2	3-3	5+8+2+8+5=28m	4	Cải tạo	2031-2045	2,72	7,62
42	Đinh Liệt - Nam Trân - Lý Thái Tông							
	- Lý Thái Tông	48-48	5+15+5=25m	4	Hiện trạng		1,19	2,98
	- Nam Trân	80A-80A	4,5+10,5+3+10,5+4,5=33m	6	Hiện trạng		1,21	3,99
	- Nguyễn Văn Tạo	45-45	4,5+10,5+4,5=19,5m	2	Hiện trạng		0,42	0,82
	- Lê Thạch	187-187	4,5+10,5+5=20m	2	Hiện trạng		0,44	0,88
	- Tú Mỡ (*)	45-45	6+10,5+6=22,5m	2	Hiện trạng		0,2	0,45
	- Đinh Liệt	83-83	5+7,5+4+7,5+5=29m	4	Hiện trạng		1,51	4,38
43	Hòa Phước 1	3-3	5+8+2+8+5=28m	4	QH mới	2031-2045	1,85	5,18
44	Hòa Châu 7	3-3	5+8+2+8+5=28m	4	QH mới	2031-2045	3,14	8,79
45	Hòa Tiến 4	3-3	5+8+2+8+5=28m	4	QH mới	2031-2045	6,15	17,22
46	Hòa Nhơn-Hòa Khương	156-156	5+8+9+8+5=35m	4	QH mới	2031-2045	7,66	26,81

STT	Tên đường	KH mặt cắt	Quy mô MCN QH (**)	Số làn xe tối thiểu	Quy hoạch	Giai đoạn đầu tư	Chiều dài tuyến (Km)	Nhu cầu quỹ đất (ha)
	Đường liên khu vực							
47	Hòa Phong 7-Hòa Khương 2-Hòa Khương 3							
	- Đoạn Hòa Phong 7	79-79	5+8+5+8+5=31m	4	QH mới	2031-2045	1,61	4,99
	- Đoạn Hòa Khương 2	156-156	5+8+9+8+5=35m	4	QH mới	2031-2045	2,27	7,95
	- Đoạn Hòa Khương 3	156-156	5+8+9+8+5=35m	4	QH mới	2031-2045	3,08	10,78
48	Đường nối cầu Quảng Đà	52-52	5+7,5+9+7,5+5=34m	4	QH mới	Đến 2030	1,15	3,91
49	Hòa Nhơn - Hòa Khương 2							
	- Đoạn qua pk huyện lỵ HV	48-48	5+15+5=25m	4	QH mới	Đến 2030	0,78	1,95
	- Các đoạn còn lại	3-3	5+8+2+8+5=28m	4	QH mới	2031-2045	4,96	13,89
50	Sườn Đồi 25	84-84	5+11,5+2+11,5+5=35m	6	QH mới	Đến 2030	2,72	9,52
51	Hòa Phong -Hòa Phước							
	Đoạn từ Hòa Nhơn Hòa Khương 2 đến sông Yên	156-156	5+8+9+8+5=35m	4	QH mới	2031-2045	3,46	12,11
	Đoạn từ sông Yên đến VĐT2	156-156	5+8+9+8+5=35m	4	QH mới	2031-2045	3,8	13,30
	Đoạn từ VĐT2 đến QL1	156-156	5+8+9+8+5=35m	4	QH mới	2031-2045	2,71	9,49
52	Hòa Phong-Hòa Tiến 1	3-3	5+8+2+8+5=28m	4	QH mới	2031-2045	4,66	13,05
53	Hòa Châu 6	3-3	5+8+2+8+5=28m	4	QH mới	2031-2045	2,25	6,30
54	Hòa Phong 8							
	Đoạn qua PK Huyện lỵ Hòa Vang (VĐT1 - Hòa Nhơn Hòa Khương 2)	48-48	5+15+5=25m	4	QH mới	Đến 2030	1,44	3,60
	Đoạn còn lại (Hòa Nhơn Hòa Khương 2 đến Sườn đồi 27	3-3	5+8+2+8+5=28m	4	QH mới	2031-2045	1,61	4,51
55	Sườn đồi 26							
	- Đoạn từ cao tốc đến Bà Nà Suối Mơ	3-3	5+8+2+8+5=28m	4	QH mới	Đến 2030	5,96	16,69
	- Đoạn Bà Nà Suối Mơ đến Bà Nà Suối Mơ hiện trạng	51-51	5+10,5+3+10,5+5=34m	6	QH mới	Đến 2030	0,97	3,30

STT	Tên đường	KH mặt cắt	Quy mô MCN QH (**)	Số làn xe tối thiểu	Quy hoạch	Giai đoạn đầu tư	Chiều dài tuyến (Km)	Nhu cầu quỹ đất (ha)
	Đường liên khu vực							
	- Đoạn từ Bà Nà Suối Mơ - ĐT 602	51-51	5+10,5+3+10,5+5=34m	6	Hiện trạng		2,14	7,28
56	Đường số 6 KCN Hòa Khánh							
	- Đoạn từ đường số 2 đến đường số 5 (*)	45-45	3+10,5+3=16,5m	2	Hiện trạng		2,25	3,71
	- Đoạn từ đường số 5 đến Nguyễn Tất Thành nối dài	48-48	5+15+5=25m	4	Hiện trạng		1,3	3,25
	- Đoạn AC3	65-65	7,5+15+7,5=30m	4	Hiện trạng		0,75	2,25
57	Đường ven sông Cái từ Nam Kỳ Khởi Nghĩa đến Vành Đai Tây 1	13A-13A	6+8+2+8+5=29m	4	QH mới	Đến 2030	3,27	9,48
58	Nguyễn Huy Chương - Chu Huy Mân	89-89	4,5+7,5+6+7,5+4,5=30m	4	Hiện trạng		1,98	5,94
59	Hồ Hán Thương							
	- Đoạn từ Lê Văn Duyệt đến Chu Huy Mân	48-48	6+15+6=27m	4	Hiện trạng		0,89	2,40
	- Đoạn từ Chu Huy Mân đến Lê Đức Thọ	65-65	7,5+15+7,5=30m	4	Hiện trạng		0,74	2,22
59	Lõi xanh 11	35-35	6+11,5+2+11,5+6=37m	6	QH mới	2031-2045	5,57	20,61
60	Lõi xanh 5	90-90	5+11,5+8+11,5+5=41m	6	QH mới	Đến 2030	1,42	5,82
61	Lõi xanh 9	91-91	5+8+4,5+8+5=30,5m	4	QH mới	Đến 2030	5,37	16,38
62	CNC14	3-3	5+8+2+8+5=28m	4	QH mới	Đến 2030	5	14,00
63	Đường số 12 - CNC (*)	45-45	6+10,5+6=22,5m	2	Hiện trạng		2,5	5,63
64	Đường số 6 ĐMST	3-3	5+8+2+8+5=28m	4	QH mới	Đến 2030	2,07	5,80
65	Hòa Phước 5	3-3	5+8+2+8+5=28m	4	QH mới	2031-2045	1,2	3,36
66	Phạm Hữu Nghị - Mân Quang (*)	45-45	5+10,5+5=20,5m	2	Hiện trạng		3	6,15
67	Huỳnh Ngọc Huệ (*)	45-45	4,5+10,5+4,5=19,5m	2	Hiện trạng		1,9	3,71
68	Trần Cao Vân đoạn từ Điện Biên Phủ - Dũng Sỹ Thanh Khê (*)	96-96	2,5+11+3=16,5m	2	Hiện trạng		0,26	0,43
69	Dũng Sĩ Thanh Khê (*)	45-45	3+10,5+3=16,5m	2	Hiện trạng		1,09	1,80
70	Đường phía tây KDL suối Lương	3-3	5+8+2+8+5=28m	4	Cải tạo	Đến 2030	2,79	7,81

STT	Tên đường	KH mặt cắt	Quy mô MCN QH (**)	Số làn xe tối thiểu	Quy hoạch	Giai đoạn đầu tư	Chiều dài tuyến (Km)	Nhu cầu quỹ đất (ha)
	Đường liên khu vực							
71	Lõi xanh 16	3-3	5+8+2+8+5=28m	4	QH mới	2031-2045	4,28	11,98
		35-35	6+11,5+2+11,5+6=37m	6	QH mới	2031-2045	2,75	10,18
72	Lõi xanh 23	3-3	5+7,5+3+7,5+5=28m	4	QH mới	Đến 2030	1,12	3,14
73	Hà Huy Tập (*)							
	- Đoạn từ Nguyễn Tất Thành đến Điện Biên Phủ	45-45	4,5+10,5+4,5=19,5m	2	Hiện trạng		0,75	1,46
	- Đoạn từ Điện Biên Phủ đến Trường Chinh	45-45	4,5+10,5+4,5=19,5m	2	Hiện trạng		1,82	3,55
74	Hòa Phước 4	3-3	5+8+2+8+5=28m	4	QH mới	2031-2045	2,2	6,16
75	Hòa Phú 1	3-3	5+8+2+8+5=28m	4	QH mới	2031-2045	2,38	6,66
76	Đường số 7 (cầu tứ câu - cầu Hòa Phước)	3-3	5+8+2+8+5=28m	4	QH mới	Đến 2030	2,5	7,00
77	Đinh Văn Chất	3-3	5+8+2+8+5=28m	4	Cải tạo	Đến 2030	1,2	3,36
78	Đường ven sông cái phía đông cầu Hòa Phước	13A-13A	6+8+2+8+5=29m	4	QH mới	2031-2045	2,78	8,06
79	Hoàng Diệu (*)							
	- Đoạn từ Nguyễn Văn Linh đến Trưng Nữ Vương	45-45	4+10,5+4=18,5m	2	Hiện trạng		0,91	1,68
	- Đoạn từ Trưng Nữ Vương đến Duy Tân	100-100	3+7,5+3=13,5m	2	Hiện trạng		0,37	0,50
80	Ông Ích Khiêm (*)	45-45	4+10,5+4=18,5m	2	Hiện trạng		2,284	4,23
81	Âu Cơ (*)	102-102	7,5+10,5+7,5=25,5m	2	Hiện trạng		1	2,55
		45-45	5+10,5+5=20,5m	2	Hiện trạng		1,69	3,46
82	Đường số 4 KCN Hòa Khánh (*)	125-125	6+10,5+9,5=26m	2	Hiện trạng		0,61	1,59
		45-45	3+10,5+3=16,5m	2	Hiện trạng		1,08	1,78
83	Đường dọc đường sắt hiện trạng							
	- Đoạn từ Nguyễn An Ninh đến Nguyễn Sinh Sắc	1A-1A	5,25+6+7,5+6+5,25=30m	4	QH mới	2031-2045	2,64	7,92
	- Đoạn từ Lê Độ đến Thanh Nghị	1A-1A	5,25+6+7,5+6+5,25=30m	4	QH mới	2031-2045	4,1	12,30

STT	Tên đường	KH mặt cắt	Quy mô MCN QH (**)	Số làn xe tối thiểu	Quy hoạch	Giai đoạn đầu tư	Chiều dài tuyến (Km)	Nhu cầu quỹ đất (ha)
	Đường liên khu vực							
84	Thanh Nghị (*)	45-45	5+10,5+5=20,5m	2	Hiện trạng		0,94	1,93
85	Chính Hữu (*)	45-45	5+10,5+5=20,5m	2	Hiện trạng		2,18	4,47
86	Đường số 27 khu CNC	191-191	8+11,5+6+11,5+8=45m	6	QH mới	Đến 2030	3,25	14,63
87	Đường từ Yết Kiêu lên đỉnh Bàn Cờ	56-56	1+7+1=9m	2	Hiện trạng		9,82	8,84
88	Đường Bà Nà 1	51-51	5+10,5+3+10,5+5=34m	6	Hiện trạng		0,64	2,18
		45-45	5+10,5+5=20,5m	2	Hiện trạng		5,76	11,81
89	Đường Bà Nà 2	51-51	5+10,5+3+10,5+5=34m	6	QH mới	2031-2045	5,58	18,97
90	Đường nối VĐT đến hồ Đồng Xanh Đồng Nghệ	116-116	5+11,5+3+11,5+5=36m	6	QH mới	2031-2045	3,51	12,64
	Tổng						**397,12**	**1.108,07**

(*) Đối với các đường đô thị cải tạo, chiều rộng của các cấp đường cho phép giảm xuống phù hợp với điều kiện hiện trạng thực tế (QCVN 07-4:2023/BXD, mục 2.2.3.2.5)

(**) Bề rộng vỉa hè trong bảng trên chỉ dự kiến. Bề rộng vỉa hè phụ thuộc vào quy hoạch hạ tầng dọc tuyến và điều kiện xây dựng.

Phụ lục 3-4 Quy mô mạng lưới đường chính khu vực

STT	Tên đường	KH mặt cắt	Quy mô MCN QH (**)	Số làn xe tối thiểu	Quy hoạch	Giai đoạn đầu tư	Chiều dài tuyến (Km)	Nhu cầu quỹ đất (ha)
	Đường chính khu vực							
1	Nguyễn Duy Trinh	45-45	4+10,5+4=18,5m	2	Hiện trạng		2,78	5,14
2	Đường Lê Trí Viễn	45-45	5+10,5+5=20,5m	2	Hiện trạng		1,067	2,19
3	Tiểu La	45-45	5+10,5+5=20,5m	2	Hiện trạng		1,398	2,87
4	Huỳnh Tấn Phát	45-45	5+10,5+5=20,5m	2	Hiện trạng		0,886	1,82
5	Nguyễn Hữu Dật	45-45	5+10,5+5=20,5m	2	Hiện trạng		0,506	1,04
6	Đường từ Duy Tân - Trưng Nữ Vương đến Nguyễn Tri Phương nối đường kết nối Lê Đình Lý - 2 Tháng 9							
	Đoạn Trưng Nữ Vương	45-45	4,5+10,5+4,5=19,5m	2	Hiện trạng		0,26	0,51
	Đoạn Nguyễn Tri Phương	45-45	5+10,5+5=20,5m	2	Hiện trạng		0,16	0,33
	Đoạn Nguyễn Tri Phương nối đường kết nối Lê Đình Lý - 2 Tháng 9.	45-45	3+10,5+3=16,5m	2	QH mới	2031-2045	0,36	0,59
7	Nguyễn Phan Vinh	45-45	5+10,5+5=20,5m	2	Hiện trạng		0,86	1,76
8	Đường nối Lê Đình Lý - 2 Tháng 9	45-45	3+10,5+3=16,5m	2	QH mới	2031-2045	1,13	1,86
9	Bùi Quốc Hưng							
	- Đoạn từ Ngô Quyền đến Phạm Văn Xảo	51-51	5+10,5+3+10,5+5=34m	6	Hiện trạng		0,38	1,29
	- Đoạn từ Phạm Văn Xảo đến Vân Đồn	48-48	5+15+5=25m	4	Hiện trạng		0,22	0,55
10	Phạm Bằng	45-45	4+10,5+4=18,5m	2	Hiện trạng		0,5	0,93
11	Bình Than	45-45	5+10,5+5=20,5m	2	Hiện trạng		0,52	1,07
12	Chu Huy Mân đoạn từ Hồ Hán Thương đến Khúc Thừa Dụ	99-99	4,5+10,5+6+10,5+4,5=36m	6	Hiện trạng		0,38	1,37
13	Phan Bá Phiến							
	- Đoạn giáp Hoàng Sa	100-100	3+7,5+3=13,5m	2	Hiện trạng		0,36	0,49

STT	Tên đường	KH mặt cắt	Quy mô MCN QH (**)	Số làn xe tối thiểu	Quy hoạch	Giai đoạn đầu tư	Chiều dài tuyến (Km)	Nhu cầu quỹ đất (ha)
	Đường chính khu vực							
	- Đoạn giáp Ngô Quyền	100-100	4,5+7,5+4,5=16,5m	2	Hiện trạng		0,52	0,86
14	Huyền Quang							
	- Đoạn từ Lê Tấn Trung đến Ngô Quyền và đoạn 115m giáp Hoàng Sa	45-45	5+10,5+5=20,5m	2	Hiện trạng		0,35	0,72
	- Đoạn từ Lê Tấn Trung đến đường hiện trạng	45-45	5+10,5+5=20,5m	2	QH mới	Đến 2030	0,37	0,76
15	Trần Quang Khải	45-45	4,5+10,5+4,5=19,5m	2	Hiện trạng		0,71	1,38
16	Lê Văn Lương	65-65	7,5+15+7,5=30m	4	Hiện trạng		1,5	4,50
17	Vân Đồn							0,00
	- Đoạn từ Trần Thánh Tông đến Chu Huy Mân	48-48	6+15+6=27m	4	Hiện trạng		0,63	1,70
	- Đoạn từ Chu Huy Mân đến Bùi Quốc Hưng	48-48	5+15+5=25m	4	Hiện trạng		1,24	3,10
18	Trần Thánh Tông	89-89	4,5+7,5+6+7,5+4,5=30m	4	Hiện trạng		0,67	2,01
19	Hồ Hán Thương đoạn từ Lê Đức Thọ đến đường số 2	101-101	7,5+15+12=34,5m	4	Hiện trạng		0,2	0,69
20	Phạm Huy Thông	45-45	5+10,5+5=20,5m	2	Hiện trạng		0,96	1,97
21	Khúc Thừa Dụ	102-102	7,5+10,5+7,5=25,5m	2	Hiện trạng		1,16	2,96
22	Ngô Thì Hiệu	102-102	7,5+10,5+7,5=25,5m	2	Hiện trạng		0,39	0,99
23	Trần Nhân Tông	48-48	5+15+5=25m	4	Hiện trạng		0,96	2,40
24	Nguyễn Thị Định	48-48	3+15+3=21m	4	Hiện trạng		0,41	0,86
25	Hoàng Việt	48-48	3+15+3=21m	4	Hiện trạng		0,2	0,42
26	Đỗ Anh Hàn - Dương Vân Nga	45-45	5+10,5+5=20,5m	2	Hiện trạng		0,96	1,97
27	Nguyễn Thế Lộc	45-45	4+10,5+4=18,5m	2	Hiện trạng		0,38	0,70
28	Đường số 1 KCN An Đồn	51-51	5+10,5+3+10,5+5=34m	6	Cải tạo	Đến 2030	0,87	2,96
29	Đông Kinh Nghĩa Thục	100-100	4,5+7,5+4,5=16,5m	2	Hiện trạng		0,58	0,96

STT	Tên đường	KH mặt cắt	Quy mô MCN QH (**)	Số làn xe tối thiểu	Quy hoạch	Giai đoạn đầu tư	Chiều dài tuyến (Km)	Nhu cầu quỹ đất (ha)
	Đường chính khu vực							
30	Hồ Nghinh	65-65	7,5+15+7,5=30m	4	Hiện trạng		2,56	7,68
31	Nguyễn Sáng	45-45	5+10,5+5=20,5m	2	Hiện trạng		0,24	0,49
32	Đường số 5 KCN An Đồn	52-52	5+7,5+9+7,5+5=34m	4	Cải tạo	Đến 2030	0,47	1,60
33	Huy Du	124-124	4+7,5+4=15,5m	2	Cải tạo	Đến 2030	0,08	0,09
34	Nguyễn Công Trứ							
	Đoạn từ Ngô Quyền đến Trần Hưng Đạo	105-105	6+10,5+4=20,5m	2	Hiện trạng		0,39	0,80
	Đoạn từ Hồ Nghinh đến Ngô Quyền	45-45	4,5+10,5+4,5=19,5m	2	Hiện trạng		1,22	2,38
35	Triệu Việt Vương	45-45	5+10,5+5=20,5m	2	Hiện trạng		0,36	0,74
36	Vũ Văn Dũng	48-48	5+15+5=25m	4	Hiện trạng		0,36	0,90
37	Lê Hữu Trác - Lâm Hoành							0,00
	Đoạn Lê Hữu Trác	100-100	3+7,5+3=13,5m	2	Cải tạo	2031-2045	0,79	1,07
	Đoạn Lâm Hoành	100-100	3+7,5+3=13,5m	2	Hiện trạng		0,78	1,05
38	Đặng Vũ Hỷ	100-100	3+7,5+3=13,5m	2	Hiện trạng		0,88	1,19
39	Mai Thúc Lân							0,00
	- Đoạn từ Nguyễn Văn Thoại đến Đỗ Bá	45-45	3+10,5+3=16,5m	2	Hiện trạng		0,48	0,79
	- Đoạn từ Đỗ Bá đến Ngô Thì Sĩ	65-65	7,5+15+7,5=30m	4	Hiện trạng		0,4	1,20
	- Đoạn từ Ngô Thì Sĩ đến Phan Tứ	45-45	5+10,5+5=20,5m	2	Hiện trạng		0,15	0,31
40	Dương Khuê - Đỗ Bá	45-45	5+10,5+5=20,5m	2	Hiện trạng		1,56	3,20
41	Phan Hành Sơn	106-106	6+7,5+6+7,5+6=33m	4	Hiện trạng		0,39	1,29
42	Phan Tứ	45-45	5+10,5+5=20,5m	2	Hiện trạng		1,08	2,21
43	Lê Văn Hưu	45-45	5+10,5+5=20,5m	2	Hiện trạng		0,48	0,98
44	Bà Huyện Thanh Quan							0,00
	- Đoạn từ Ngũ Hành Sơn đến Dương Thị Xuân Quý	45-45	5+10,5+5=20,5m	2	Hiện trạng		0,25	0,51
	- Đoạn từ Dương Thị Xuân Quý đến Chế	100-100	5+7,5+5=17,5m	2	Hiện trạng		0,2	0,35

STT	Tên đường	KH mặt cắt	Quy mô MCN QH (**)	Số làn xe tối thiểu	Quy hoạch	Giai đoạn đầu tư	Chiều dài tuyến (Km)	Nhu cầu quỹ đất (ha)
	Đường chính khu vực							
	Lan Viên							
	- Đoạn từ Chế Lan Viên đến Võ Nguyên Giáp	100-100	4+7,5+4=15,5m	2	Hiện trạng		0,46	0,71
45	Trần Hữu Độ	45-45	5+10,5+5=20,5m	2	Hiện trạng		0,19	0,39
46	Đoàn Khuê - Trần Văn Đán	108-108	5+11,5+5=21,5m	2	Hiện trạng		2,9	6,24
47	Mạc Cửu	100-100	4+7,5+4=15,5m	2	Hiện trạng		0,5	0,78
48	Trần Hoành - Xuân Quỳnh	48-48	5+15+5=25m	4	Hiện trạng		1	2,50
49	Nguyễn Đức Thuận	42-42	9+15+9=33m	4	Hiện trạng		1,1	3,63
50	Hải Triều							
	- Đoạn từ Lê Văn Hiến đến Bùi Thế Mỹ	100-100	4+7,5+4=15,5m	2	Hiện trạng		0,45	0,70
	- Đoạn từ Bùi Thế Mỹ đến Phạm Hữu Nhật	100-100	4+7,5+4=15,5m	2	QH mới	Đến 2030	0,08	0,12
51	Trần Quốc Hoàn	65-65	7,5+15+7,5=30m	4	Hiện trạng		0,61	1,83
52	Đặng Thái Thân							
	- Đoạn từ Lê Văn Hiến đến Bùi Thế Mỹ	100-100	4,5+7,5+4,5=16,5m	2	Hiện trạng		0,51	0,84
	- Đoạn từ Bùi Thế Mỹ đến Phạm Hữu Nhật	100-100	4,5+7,5+4,5=16,5m	2	QH mới	Đến 2030	0,09	0,15
53	Nguyễn Văn Nguyễn	14-14	7,5+10,5+6+10,5+7,5=42m	6	Hiện trạng		0,61	2,56
54	Nguyễn Khắc Viện	42-42	9+15+9=33m	4	Hiện trạng		1,61	5,31
55	Huyền Trân Công Chúa	109-109	9+10,5+6=25,5m	2	Hiện trạng		0,81	2,07
56	Sư Vạn Hạnh	42-42	9+15+9=33m	4	Hiện trạng		0,47	1,55
57	Đường nối từ Phạm Hữu Nhật đến Sư Vạn Hạnh	100-100	3+7,5+3=13,5m	2	Cải tạo	Đến 2030	0,95	1,28
58	Đường nối từ Sư Vạn Hạnh đến Lê Văn Hiến	48A-48A	3+7,0+3=13,0m	2	QH mới	Đến 2030	0,34	0,44
59	Mộc Sơn 3	100-100	4+7,5+4=15,5m	2	Hiện trạng		0,35	0,54

STT	Tên đường	KH mặt cắt	Quy mô MCN QH (**)	Số làn xe tối thiểu	Quy hoạch	Giai đoạn đầu tư	Chiều dài tuyến (Km)	Nhu cầu quỹ đất (ha)
	Đường chính khu vực							
60	Mộc Sơn 3 nối dài đến Nguyễn Duy Trinh	100-100	4+7,5+4=15,5m	2	QH mới	Đến 2030	0,31	0,48
61	Hỏa Sơn 1							0,00
	- Đoạn từ Nguyễn Duy Trinh đến sông Cổ Cò	100-100	4+7,5+4=15,5m	2	Hiện trạng		0,24	0,37
	- Đoạn dọc sông Cổ Cò	45-45	5+10,5+5=20,5m	2	Hiện trạng		1,38	2,83
62	Trần Hữu Dực							0,00
	- Đoạn từ Trường Sa đến sông Cổ Cò	48-48	5+15+5=25m	4	Hiện trạng		0,69	1,73
	- Đoạn dọc sông Cổ Cò	45-45	5+10,5+5=20,5m	2	Hiện trạng		0,87	1,78
63	Nguyễn Thức Đường	45-45	5+10,5+5=20,5m	2	Hiện trạng		0,6	1,23
64	Phan Tòng	100-100	4,5+7,5+4,5=16,5m	2	Hiện trạng		0,62	1,02
65	Tân Lưu	45-45	5+10,5+5=20,5m	2	Hiện trạng		0,73	1,50
66	Như Nguyệt	101-101	7,5+15+12=34,5m	4	Hiện trạng		1,38	4,76
67	Lương Ngọc Quyến	100-100	3+7,5+3=13,5m	2	Hiện trạng		0,27	0,36
68	Hải Hồ đoạn từ Lương Ngọc Quyến đến Mai Am	110-110	2,5+7,5+2,5=12,5m	2	Hiện trạng		0,18	0,23
69	Mai Am	100-100	3,5+7,5+3,5=14,5m	2	Hiện trạng		0,54	0,78
70	Lý Tự Trọng - Thanh Sơn							0,00
	- Đoạn từ Đống Đa đến Thanh Sơn	111-111	3+9+3=15m	2	Hiện trạng		0,44	0,66
	- Đoạn Thanh Sơn từ Lý Tự Trọng đến Ông Ích Khiêm	48A-48A	3+7+3=13m	2	Hiện trạng		0,12	0,16
71	Nguyễn Du							0,00
	- Đoạn từ Bạch Đằng đến Nguyễn Chí Thanh	113-113	4,5+9+4,5=18m	2	Hiện trạng		0,4	0,72
	- Đoạn từ Nguyễn Chí Thanh đến Đống	114-114	3,5+9+3,5=16m	2	Hiện trạng		0,34	0,54

STT	Tên đường	KH mặt cắt	Quy mô MCN QH (**)	Số làn xe tối thiểu	Quy hoạch	Giai đoạn đầu tư	Chiều dài tuyến (Km)	Nhu cầu quỹ đất (ha)
	Đường chính khu vực							
	Đa							
72	Lê Lợi - Phan Châu Trinh	45-45	4+10,5+4=18,5m	2	Hiện trạng		2,25	4,16
73	Hoàng Diệu - Nguyễn Chí Thanh	45-45	(4-4,5)+10,5+(4-4,5)=18,5-19,5m	2	Hiện trạng		2,14	3,96
74	Quang Trung	45-45	5+10,5+5=20,5m	2	Hiện trạng		1,25	2,56
75	Trần Cao Vân							0,00
	- Đoạn từ Ông Ích Khiêm đến Hoàng Hoa Thám nối dài	97-97	2,25+12,5+4,25=19m	2	Hiện trạng		0,38	0,72
	- Đoạn từ Hoàng Hoa Thám nối dài đến Lê Độ	95-95	4,25+10,5+4,25=19m	2	Hiện trạng		0,9	1,71
	- Đoạn từ Lê Độ đến Hà Huy Tập	95-95	4,25+10,5+4,25=19m	2	Hiện trạng		1,03	1,96
	- Đoạn từ Hà Huy Tập đến Dũng Sĩ Thanh Khê	45-45	4+10,5+4=18,5m	2	Hiện trạng		1,23	2,28
76	Hùng Vương - Lý Thái Tổ	46-46	4+10,5+4=18,5m	2	Hiện trạng		2,06	3,81
77	Ngô Gia Tự - Trần Bình Trọng - Nguyễn Trãi							0,00
	- Ngô Gia Tự đoạn từ Lê Duẩn đến Hùng Vương	45-45	5+10,5+5=20,5m	2	Hiện trạng		0,33	0,68
	- Ngô Gia Tự đoạn từ Hùng Vương đến Trần Bình Trọng	45-45	3,5+10,5+3,5=17,5m	2	Hiện trạng		0,26	0,46
	- Trần Bình Trọng - Nguyễn Trãi	100-100	3+7,5+3=13,5m	2	Hiện trạng		0,44	0,59
78	Phan Thanh	100-100	3+7,5+3=13,5m	2	Hiện trạng		0,75	1,01
79	Trưng Nữ Vương đoạn từ sân bay đến Duy Tân							
	- Đoạn từ sân bay đến Nguyễn Hữu Thọ	45A-45A	4,5+10,5+4,5=19,5m	2	Hiện trạng		0,64	1,25
	- Đoạn từ Nguyễn Hữu Thọ đến Duy Tân	45A-45A	4,5+10,5+4,5=19,5m	2	Hiện trạng		0,45	0,88
80	Nguyễn Phi Khanh							

STT	Tên đường	KH mặt cắt	Quy mô MCN QH (**)	Số làn xe tối thiểu	Quy hoạch	Giai đoạn đầu tư	Chiều dài tuyến (Km)	Nhu cầu quỹ đất (ha)
	Đường chính khu vực							
	- Đoạn từ Nguyễn Hữu Thọ đến Man Thiện	116-116	5,5+11,5+2+11,5+5,5=36m	6	Cải tạo	Đến 2030	0,22	0,79
	- Đoạn từ Man Thiện đến sân bay	117-117	5+10,5+2+10,5+6=34m	6	QH mới	Đến 2030	0,15	0,51
81	Phan Đăng Lưu							
	Đoạn từ Nguyễn Hữu Thọ đến 2 Tháng 9	48-48	5+14+5=24m	4	Hiện trạng		1,51	3,62
	Đoạn từ 2 Tháng 9 đến đường ven sông	193-193	5+48+7=60m	6	QH mới		1	6,00
82	Đường ven sông Hàn từ đường 2 Tháng 9 đến giáp đường Thăng Long gần cầu Tuyên Sơn	104-104	5+10,5+15=30,5m	2	QH mới	Đến 2030	2,27	6,92
83	Doãn Khuê	45-45	5+10,5+5=20,5m	2	Hiện trạng		0,63	1,29
84	Đại Nam 3	192-192	12+10,5+6=28,5m	2	Hiện trạng		0,29	0,83
85	Trần Đăng Ninh	65-65	7,5+15+7,5=30m	4	Hiện trạng		0,45	1,35
86	Đường phía tây siêu thị Mega	45-45	6+10,5+6=22,5m	2	Hiện trạng		0,25	0,56
87	Trần Phước Thành - Trần Huấn							0,00
	- Đoạn Trần Phước Thành	45-45	4+10,5+4=18,5m	2	Hiện trạng		0,45	0,83
	- Đoạn Trần Huấn	45-45	5+10,5+5=20,5m	2	Hiện trạng		0,41	0,84
88	Hà Tông Quyền	45-45	5+10,5+5=20,5m	2	Hiện trạng		0,61	1,25
89	Lương Định Của	45-45	5+10,5+5=20,5m	2	Hiện trạng		0,44	0,90
90	Hồ Sỹ Dương							
	- Đoạn từ Lê Kim Lăng đến Cẩm Bắc 9	100-100	4,5+7,5+4,5=16,5m	2	Hiện trạng		0,58	0,96
	- Đoạn từ Cẩm Bắc 9 đến Bàu Gia Thượng 2	100-100	4,5+7,5+4,5=16,5m	2	QH mới	Đến 2030	0,12	0,20
	- Đoạn từ Lê Kim Lăng đến Hà Tông Quyền	100-100	4,5+7,5+4,5=16,5m	2	QH mới	Đến 2030	0,75	1,24
91	Bàu Gia Thượng 2 - Phạm Viết Chánh							
	- Đoạn Bầu Gia Thượng 2	100-100	4,5+7,5+4,5=16,5m	2	Hiện trạng		0,1	0,14

STT	Tên đường	KH mặt cắt	Quy mô MCN QH (**)	Số làn xe tối thiểu	Quy hoạch	Giai đoạn đầu tư	Chiều dài tuyến (Km)	Nhu cầu quỹ đất (ha)
	Đường chính khu vực							
	- Đoạn Phạm Viết Chánh	100-100	4,5+7,5+4,5=16,5m	2	Hiện trạng		0,65	1,07
92	Nguyễn Phước Tần	48-48	6+15+6=27m	4	Hiện trạng		0,73	1,97
93	Nguyễn Phước Tần nối dài	45-45	3+10,5+3=16,5m	2	Hiện trạng		0,15	0,25
94	Nguyễn Nhàn	100-100	4+7,5+4=15,5m	2	Hiện trạng		0,87	1,35
95	Định Châu	45-45	5+10,5+5=20,5m	2	Hiện trạng		0,61	1,25
96	Trần Ngọc Sương	100-100	4+7,5+4=15,5m	2	Hiện trạng		0,37	0,57
97	Trần Quý Hai	100-100	4+7,5+4=15,5m	2	Hiện trạng		0,33	0,51
98	Nguyễn Hữu Tiến	45-45	5+10,5+5=20,5m	2	Hiện trạng		0,6	1,23
99	Nguyễn Xuân Hữu	100-100	4+7,5+4=15,5m	2	Cải tạo	Đến 2030	0,72	1,12
100	Đường bao phía tây sân bay							
	- Đoạn từ Lê Đại Hành đến hầm qua sân bay	51-51	5+10,5+3+10,5+5=34m	6	QH mới	2031-2045	1,85	6,29
	- Đoạn từ hầm qua sân bay đến Nguyễn Phước Nguyên		7,5m	2	QH mới	2031-2045	1,12	0,84
101	Đường nối từ đường bao phía tây sân bay đến Trường Chinh	51-51	5+10,5+3+10,5+5=34m	6	QH mới	2031-2045	0,38	1,29
102	Phạm Ngọc Mậu							
	- Đoạn từ Đinh Thị Vân đến Phan Xích Long	45-45	5+10,5+5=20,5m	2	Cải tạo	Đến 2030	0,26	0,53
103	Phan Xích Long	45-45	5+10,5+5=20,5m	2	Hiện trạng		0,45	0,92
104	Nguyễn Đình Tựu							
	- Đoạn từ Điện Biên Phủ đến Hồ Tương	45-45	5+10,5+5=20,5m	2	Hiện trạng		0,15	0,31
	- Đoạn từ Hồ Tương đến Nguyễn Công Hãng	102-102	5+10,5+5=20,5m	2	Hiện trạng		0,97	2,47

STT	Tên đường	KH mặt cắt	Quy mô MCN QH (**)	Số làn xe tối thiểu	Quy hoạch	Giai đoạn đầu tư	Chiều dài tuyến (Km)	Nhu cầu quỹ đất (ha)
	Đường chính khu vực							
	- Đoạn từ Nguyễn Công Hãng đến Nguyễn Phước Nguyên	100-100	3+7,5+3=13,5m	2	Hiện trạng, QH mới	Đến 2030	0,8	1,08
105	Nguyễn Phước Nguyên đoạn Trường Chinh - hồ nước (hết khu dân cư)	45-45	4+10,5+4=18,5m	2	Cải tạo	Đến 2030	0,29	0,54
106	Đường nối từ Nguyễn Phước Nguyên đến Nguyễn Đình Tựu nối dài	45-45	4+10,5+4=18,5m	2	QH mới	Đến 2030	0,2	0,37
107	Phạm Như Tăng	100-100	3+7,5+3=13,5m	2	Hiện trạng		0,61	0,82
108	Cù Chính Lan - K123 Cù Chính Lan - K249 Hà Huy Tập	100-100	3+7,5+3=13,5m	2	Cải tạo	Đến 2030	1,13	1,53
109	Nguyễn Công Hãng - Trần Xuân Lê							
	- Đoạn từ Trường Chinh đến Nguyễn Phước Nguyên	45-45	4,5+10,5+4,5=19,5m	2	Cải tạo	Đến 2030	0,23	0,45
	- Đoạn từ Nguyễn Phước Nguyên đến Huỳnh Ngọc Huệ	45-45	4,5+10,5+4,5=19,5m	2	Hiện trạng		0,45	0,88
	- Đoạn từ Huỳnh Ngọc Huệ đến Trần Can	100-100	4+7,5+4=15,5m	2	Hiện trạng		0,19	0,29
110	Đường quy hoạch phía tây Lê Độ	45-45	5+10,5+5=20,5m	2	QH mới	Đến 2030	0,7	1,44
111	Đường quy hoạch phía đông Lê Độ							
	- Đoạn Võ Văn Tần	45-45	4+10,5+4=18,5m	2	Hiện trạng		0,35	0,65
	- Đoạn Hải Phòng	45-45	4+10,5+4=18,5m	2	Hiện trạng		0,37	0,68
	- Đoạn từ Hải Phòng đến Nguyễn Tất Thành	45-45	5+10,5+5=20,5m	2	QH mới	Đến 2030	0,53	1,09
112	Nguyễn Đức Trung							
	- Đoạn từ Điện Biên Phủ đến Trần Cao Vân	45-45	4,5+10,5+4,5=19,5m	2	Hiện trạng		0,65	1,27
	- Đoạn từ Trần Cao Vân đến Nguyễn Tất Thành	45-45	4,5+10,5+4,5=19,5m	2	QH mới	Đến 2030	0,2	0,39

STT	Tên đường	KH mặt cắt	Quy mô MCN QH (**)	Số làn xe tối thiểu	Quy hoạch	Giai đoạn đầu tư	Chiều dài tuyến (Km)	Nhu cầu quỹ đất (ha)
	Đường chính khu vực							
113	Yên Khê 2							
	- Đoạn từ Nguyễn Tất Thành đến Dũng Sĩ Thanh Khê	120-120	4,5+7,5+3=15m	2	Hiện trạng		1,04	1,56
	- Đoạn từ Dũng Sĩ Thanh Khê đến Nguyễn Văn Huề	100-100	3+7,5+3=13,5m	2	Cải tạo	Đến 2030	0,78	1,05
	- Đoạn từ Nguyễn Văn Huề đến Hoàng Thị Loan	100-100	3+7,5+3=13,5m	2	Cải tạo	Đến 2030	0,48	0,65
114	Nguyễn Như Hạnh	100-100	3+7,5+3=13,5m	2	Hiện trạng		0,44	0,59
115	Nguyễn Tường Phổ	48-48	5+15+5=25m	4	Hiện trạng		0,5	1,25
116	Tân Trào - Hồng Thái	121-121	3,5+5,5+3+15+3+5,5+3,5=39m	2	Hiện trạng		0,41	1,60
117	Tô Hiệu	100-100	3+7,5+3=13,5m	2	Hiện trạng		1,57	2,12
118	Hoàng Trung Thông - Gò Nảy 6	45-45	5+10,5+5=20,5m	2	Hiện trạng		0,69	1,41
119	Trần Triệu Luật	45-45	5+10,5+5=20,5m	2	Hiện trạng		0,85	1,74
120	Nguyễn Chơn							
	- Đoạn từ Hoàng Thị Loan đến Chơn Tâm 2	100-100	4+7,5+4=15,5m	2	Hiện trạng		1	1,55
	- Đoạn từ Chơn Tâm 2 đến Tôn Đức Thắng	100-100	4+7,5+4=15,5m	2	QH mới	Đến 2030	0,1	0,16
118	Trần Thanh Trung	45-45	6+10,5+6=22,5m	2	QH mới	Đến 2030	0,4	0,90
119	Nguyễn Xí							
	- Đoạn từ Lý Thái Tông đến Phùng Hưng	100-100	4,5+7,5+4,5=16,5m	2	Hiện trạng		0,7	1,16
	- Đoạn từ Phùng Hưng đến Trần Đình Tri	45-45	5+10,5+5=20,5m	2	Hiện trạng		1,41	2,89
120	Kinh Dương Vương	48-48	6+15+6=27m	4	Hiện trạng		2,11	5,70
121	Hồ Quý Ly	45-45	5+10,5+5=20,5m	2	Hiện trạng		0,8	1,64
122	Phùng Hưng	45-45	5+10,5+5=20,5m	2	Hiện trạng		1,05	2,15
123	Hồ Tùng Mậu - Ngô Thì Nhậm	45-45	5+10,5+5=20,5m	2	Hiện trạng		2,05	4,20

STT	Tên đường	KH mặt cắt	Quy mô MCN QH (**)	Số làn xe tối thiểu	Quy hoạch	Giai đoạn đầu tư	Chiều dài tuyến (Km)	Nhu cầu quỹ đất (ha)
	Đường chính khu vực							
124	Ngô Sĩ Liên							0,00
	- Đoạn từ Nguyễn Lương Bằng đến cầu vượt	122-122	2,5+10,5+2,5=15,5m	2	Hiện trạng		0,4	0,62
	- Đoạn từ cầu vượt đến Hoàng Thị Loan	45-45	5+10,5+5=20,5m	2	Hiện trạng		0,43	0,88
125	Trần Đình Tri							
	- Đoạn từ Nguyễn Tất Thành đến Hồ Truông 2	45-45	5+10,5+5=20,5m	2	Hiện trạng		0,77	1,58
	- Đoạn từ Hồ Truông 2 đến Hoàng Thị Loan	45-45	5+10,5+5=20,5m	2	QH mới	Đến 2030	0,21	0,43
126	Nguyễn Chánh	45-45	5+10,5+5=20,5m	2	Hiện trạng		1,15	2,36
127	Kinh Dương Vương đoạn từ Nguyễn An Ninh đến Nguyễn Chánh	48-48	6+15+6=27m	4	Hiện trạng		0,37	1,00
128	Phan Văn Định	45-45	5+10,5+5=20,5m	2	Hiện trạng		0,8	1,64
129	Đường phía nam Mikazuki							
	- Đoạn Nguyễn Tất Thành đến đường sắt hiện trạng	123-123	7+7,5+6+7,5+6=34m	4	Hiện trạng		0,45	1,53
	- Đoạn từ đường sắt hiện trạng đến Nguyễn Lương Bằng	123-123	7+7,5+6+7,5+6=34m	4	QH mới	Đến 2030	0,15	0,51
130	Đường phía bắc Mikazuki	48-48	5+15+5=25m	4	Hiện trạng		0,57	1,43
131	Đàm Thanh 10 nối dài (từ Nguyễn Lương Bằng đến Nguyễn Tất Thành)	48-48	5+15+5=25m	4	Cải tạo	Đến 2030	0,59	1,48
132	Xuân Thiều 5	100-100	4,5+7,5+4,5=16,5m	2	Hiện trạng		0,27	0,45
133	Đường nối từ bãi biển Nam Ô đến Nguyễn Lương Bằng	124-124	2+7,5+2=11,5m	2	QH mới	Đến 2030	0,3	0,35
134	Thích Quảng Đức	45-45	4,5+10,5+4,5=19,5m	2	Hiện trạng		0,5	0,98

STT	Tên đường	KH mặt cắt	Quy mô MCN QH (**)	Số làn xe tối thiểu	Quy hoạch	Giai đoạn đầu tư	Chiều dài tuyến (Km)	Nhu cầu quỹ đất (ha)
	Đường chính khu vực							
135	Đồng Trí 2							
	- Đoạn từ Tôn Đức Thắng đến Thích Quảng Đức	100-100	4+7,5+4=15,5m	2	Cải tạo		0,52	0,81
	- Đoạn từ Thích Quảng Đức đến Hoàng Văn Thái	45-45	4,5+10,5+4,5=19,5m	2	QH mới		0,17	0,33
136	Đường nối từ Phạm Như Xương đến Hoàng Văn Thái	41-41	7,5+8+2+8+7,5=33m	4	QH mới	Đến 2030	1,95	6,44
137	Mẹ Suốt	100-100	3+7,5+3=13,5m	2	Hiện trạng		0,56	0,76
138	Phạm Như Xương	45-45	3+10,5+3=16,5m	2	Hiện trạng		1,87	3,09
139	Nam Cao	100-100	4+7,5+4=15,5m	2	Hiện trạng		0,55	0,85
140	Đường nối Nam Cao - VĐT 2	45-45	5+10,5+5=20,5m	2	QH mới	Đến 2030	0,3	0,62
141	Ngô Văn Sở - Ninh Tốn	102-102	7,5+10,5+7,5=25,5m	2	Hiện trạng		0,73	1,86
142	Đường số 3							
	- Đoạn từ đường số 5 đến đường số 2	48-48	5+15+5=25m	4	Hiện trạng		2,17	5,43
	- Đoạn từ đường số 2 đến Lạc Long Quân	45-45	5+15+5=25m	2	Hiện trạng		0,4	0,82
143	Lạc Long Quân	45-45	5+10,5+5=20,5m	2	Hiện trạng		1	2,05
144	Tôn Thất Dương Kỵ	126-126	7+7,5+4=19m	2	Hiện trạng		1,47	2,79
145	Nguyễn Văn Thông - Nguyễn Đình Thi	100-100	4+7,5+4=15,5m	2	Hiện trạng		4,48	6,94
146	Lê Quảng Chí	45-45	5+10,5+5=20,5m	2	Hiện trạng		1,55	3,18
147	Bùi Trang Chước	45-45	5+10,5+5=20,5m	2	Hiện trạng		1,75	3,59
148	Diên Hồng	127-127	4+7,5+12+7,5+4=35m	4	Hiện trạng		1,57	5,50
149	Lê Sỹ	45-45	5+10,5+5=20,5m	2	Hiện trạng		1,37	2,81
150	Mai Chí Thọ							
	Đoạn từ Nguyễn Phước Lan đến Võ Chí Công	45-45	5+10,5+5=20,5m	2	Hiện trạng		1,74	3,57
	Đoạn từ Võ Chí Công đến Vành đai tây 1	128-128	9+21+9=39m	6	Hiện trạng		0,66	2,57

STT	Tên đường	KH mặt cắt	Quy mô MCN QH (**)	Số làn xe tối thiểu	Quy hoạch	Giai đoạn đầu tư	Chiều dài tuyến (Km)	Nhu cầu quỹ đất (ha)
	Đường chính khu vực							
	Đoạn từ VĐT1 đến đường nối Mai Chí Thọ - Nguyễn Văn Xuân	128-128	9+21+9=39m	6	QH mới	Đến 2030	0,86	3,35
151	Nước mặn 6	100-100	4+7,5+4=15,5m	2	Hiện trạng		0,2	0,31
152	Đường nối từ Bình Kỳ đến Chương Dương							
	- Đoạn từ Bình Kỳ đến cầu Đồng Nò	45-45	5+10,5+5=20,5m	2	Hiện trạng		1,6	3,28
	- Đoạn từ cầu Đồng Nò đến Chương Dương	129-129	8+10,5+8=26,5m	2	Hiện trạng		0,5	1,33
153	Bình Kỳ - Trương Xuân Nam - Ánh Dương (đến cầu Đồng Nò)	100-100	3,5+7,5+3,5=14,5m	2	Hiện trạng		3,84	5,57
154	Ánh Dương đoạn từ cầu Đồng Nò đến cầu Bờ Quan	100-100	4,5+7,5+4,5=16,5m	2	Hiện trạng		0,4	0,66
155	Đầm Sen	100-100	3,5+7,5+3,5=14,5m	2	Hiện trạng		2,24	3,25
156	Đường số 1 (Khu vực gần Nguyễn Phước Lan)							
	- Đoạn từ Bình Kỳ đến đường song song phía đông Nguyễn Phước Lan	45-45	5+10,5+5=20,5m	2	Hiện trạng		0,93	1,91
	- Đoạn còn lại	100-100	3,5+7,5+3,5=14,5m	2	Hiện trạng		0,41	0,59
157	Đường số 2 (Khu vực gần Nguyễn Phước Lan - pk VS)	45-45	5+10,5+5=20,5m	2	Hiện trạng		1,83	3,75
158	Đường số 3 (Khu vực gần Nguyễn Phước Lan - pk VS)	100-100	3,5+7,5+3,5=14,5m	2	Hiện trạng		0,36	0,52
159	Đường số 4 (Khu vực gần Nguyễn Phước Lan - pk VS)	100-100	3,5+7,5+3,5=14,5m	2	Hiện trạng		0,59	0,86
160	Đường số 5 (Khu vực gần Nguyễn Phước Lan - pk VS)	45-45	5+10,5+5=20,5m	2	Hiện trạng		0,8	1,64

STT	Tên đường	KH mặt cắt	Quy mô MCN QH (**)	Số làn xe tối thiểu	Quy hoạch	Giai đoạn đầu tư	Chiều dài tuyến (Km)	Nhu cầu quỹ đất (ha)
	Đường chính khu vực							
161	Các đường thuộc Khu Đa Phước (phía bắc đường Nguyễn Tất Thành - PK VS)							0,00
	- Đoạn Ông Ích Khiêm nối dài 1	130-130	5+9+6+9+5=34m	4	Hiện trạng		0,37	1,26
	- Đoạn Ông Ích Khiêm nối dài 2	131-131	4,5+9,5+2+9,5+4,5=30m	4	Hiện trạng		0,97	2,91
	- Đoạn Ông Ích Khiêm nối dài 3	186-186	5+10+5=20m	2	Hiện trạng		0,22	0,44
	- Đoạn đối diện K236 Trần Cao Vân	131-131	4,5+9,5+2+9,5+4,5=30m	4	QH mới	Đến 2030	0,14	0,42
	- Đoạn nối Nguyễn Tất Thành đến Ông Ích Khiêm nối dài 2	132-132	4+7,5+15+7,5+4=38m	4	Hiện trạng		0,3	1,14
	- Đoạn từ OIK nối dài 1 đến 3/2 nối dài	133-133	5+8+4+8+5=30m	4	QH mới	Đến 2030	2,41	7,23
162	Các đường phía bắc đường Lê Đức Thọ, giáp biển - PK VS)							0,00
	- Đường số 1 (Ngô Thì Hiệu nối dài)	134-134	5+17,5+5=27,5m	4	QH mới	Đến 2030	0,75	2,06
	- Đường số 2 (Hồ Hán Thương nối dài)	135-135	(5-10)+10,5+3=(18,5-23,5)m	2	QH mới	Đến 2030	0,84	1,55
	- Đường số 3	48-48	5+15+5=25m	4	QH mới	Đến 2030	0,83	2,08
	- Đường số 4	136-136	4+11+4=19m	2	QH mới	Đến 2030	0,73	1,39
163	Đường số 3 KCN Hòa Cầm	100-100	3,5+7,5+3,5=14,5m	2	Hiện trạng		1,27	1,84
164	Nguyễn Như Đỗ							0,00
	- Đoạn từ QL1 đến vành đai tây 2	45-45	5+10,5+5=20,5m	2	Cải tạo	Đến 2030	0,37	0,76
165	Đường nối từ QL14B đến Nguyễn Như Đỗ	45-45	5+10,5+5=20,5m	2	Hiện trạng		1	2,05
166	Đường nối từ QL1 đến đường số 3 KCN Hòa Cầm	100-100	5+7,5+5=17,5m	2	Hiện trạng		0,83	1,45
167	Đường số 1 KCN Hòa Cầm							
	- Đoạn từ QL14B đến đường số 2	138-138	8+11,25+6=25,25m	2	Hiện trạng		0,63	1,59
	- Đoạn từ đường số 2 đến đường số 14	139-139	8+11,25+8=27,25m	2	Hiện trạng		0,24	0,65

STT	Tên đường	KH mặt cắt	Quy mô MCN QH (**)	Số làn xe tối thiểu	Quy hoạch	Giai đoạn đầu tư	Chiều dài tuyến (Km)	Nhu cầu quỹ đất (ha)
	Đường chính khu vực							
	- Đoạn còn lại	140-140	3+11,25+3=17,25m	2	Hiện trạng		0,32	0,55
168	Đường số 2 KCN Hòa Cầm	141-141	8,25+11,25+8=27,5m	2	Hiện trạng		0,72	1,98
	Đường nối từ VĐT2 đến Nguyễn Như Đỗ		8+11,25+8=27,25m	2	QH mới	Đến 2030	0	0,00
169	Đường Cầu Đỏ - Túy Loan	100-100	4,5+7,5+4,5=16,5m	2	Hiện trạng		3,08	5,08
170	Đường nối từ đường số 3 KCN Hòa Cầm đến đường Thăng Long	45-45	5+10,5+5=20,5m	2	QH mới	Đến 2030	0,66	1,35
171	Đường số 2 KCN Cẩm Lệ	139-139	8+11,25+8=27,25m	2	QH mới	Đến 2030	1,21	3,30
172	Gò Lăng 2 - Gò Lăng 4	100-100	4+7,5+4=15,5m	2	Hiện trạng		1,42	2,20
173	Đường số 3 KCN Cẩm Lệ	144-144	6+10,5+11=27,5m	2	QH mới	Đến 2030	0,46	1,27
174	Đường số 4 KCN Cẩm Lệ	145-145	8+11,25+11=30,25m	2	QH mới	Đến 2030	0,41	1,24
175	Đường số 5 KCN Cẩm Lệ	139-139	8+11,25+8=27,25m	2	QH mới	Đến 2030	0,65	1,77
176	Đường Hòa Thọ Tây	100-100	6+7,5+6=19,5m	2	Hiện trạng	Đến 2030	0,3	0,59
177	Độ Đốc Lộc							
	- Đoạn từ Đinh Gia Trinh đến Trần Nam Trung	100-100	4+7,5+4=15,5m	2	Hiện trạng		0,69	1,07
	- Đoạn từ Trần Nam Trung đến Mẹ Thứ	45-45	5+10,5+5=20,5m	2	Hiện trạng		0,4	0,82
178	Mẹ Thứ							0,00
	- Đoạn từ Võ Chí Công đến Nguyễn An Ninh	100-100	4+7,5+4=15,5m	2	Hiện trạng		0,16	0,25
	- Đoạn từ Võ An Ninh đến Trần Nam Trung	45-45	5+10,5+5=20,5m	2	Hiện trạng		0,81	1,66
	- Đoạn từ Trần Nam Trung đến Nguyễn Hồng Ánh	100-100	4,5+7,5+4,5=16,5m	2	Hiện trạng		1,44	2,38
179	Văn Tiến Dũng							0,00
	- Đoạn từ Đinh Gia Trinh đến Trần Lê	137-137	5+10,5+12=27,5m	2	Hiện trạng		0,33	0,91

STT	Tên đường	KH mặt cắt	Quy mô MCN QH (**)	Số làn xe tối thiểu	Quy hoạch	Giai đoạn đầu tư	Chiều dài tuyến (Km)	Nhu cầu quỹ đất (ha)
	Đường chính khu vực							
	- Đoạn từ Trần Lê đến Trần Nam Trung	45-45	5+10,5+5=20,5m	2	Hiện trạng		3,46	7,09
180	Trần Văn Trà	45-45	5+10,5+5=20,5m	2	Hiện trạng		0,91	1,87
181	Phan Ngọc Nhân - Đặng Nhơn	100-100	5+7,5+5=17,5m	2	Hiện trạng		0,38	0,67
182	Đô Đốc Lân	45-45	5+10,5+5=20,5m	2	Hiện trạng		2,29	4,69
183	Nguyễn Kim	100-100	4,5+7,5+4,5=16,5m	2	Hiện trạng		1,12	1,85
184	Lê Trực							0,00
	- Đoạn từ Nguyễn Kim đến Nguyễn Văn Vĩnh	100-100	4+7,5+4=15,5m	2	Hiện trạng		0,63	0,98
	- Đoạn từ Nguyễn Văn Vĩnh đến QL1	100-100	4+7,5+4=15,5m	2	QH mới	Đến 2030	0,17	0,26
185	Nguyễn Văn Tấn	146-146	4+7,5+6,5=18m	2	Hiện trạng		0,95	1,71
186	Lương Khắc Ninh	100-100	4+7,5+4=15,5m	2	Hiện trạng		1,29	2,00
187	Nguyễn Văn Xuân							
	- Đoạn từ Văn Tiến Dũng đến Trần Nam Trung	45-45	5+10,5+5=20,5m	2	Hiện trạng		0,31	0,64
	- Đoạn từ Trần Nam Trung đến đường ven sông	45-45	5+10,5+5=20,5m	2	QH mới	Đến 2030	0,87	1,78
188	Đường nối từ VĐT1 đến Nguyễn Văn Xuân	128-128	9+21+9=39m	6	QH mới	Đến 2030	0,58	2,26
189	Đinh Gia Trinh - Nguyễn Hồng Ánh - Phan Văn Đáng	45-45		2	Hiện trạng		3,46	7,09
190	Phan Văn Đáng	100-100	4+7,5+4=15,5m	2	Hiện trạng		1,13	1,75
191	Kha Vạng Cân	100-100	4+7,5+4=15,5m	2	Hiện trạng		0,93	1,44
192	Âu Dương Lân							
	- Đoạn từ Nguyễn Hồng Ánh đến Trần Tử Bình	150-150	4+7,5+16+7,5+4=39m	4	Hiện trạng		0,37	1,44
	- Đoạn từ Trần Tử Bình đến QL1	45-45	5+10,5+5=20,5m	2	Hiện trạng		0,66	1,35

STT	Tên đường	KH mặt cắt	Quy mô MCN QH (**)	Số làn xe tối thiểu	Quy hoạch	Giai đoạn đầu tư	Chiều dài tuyến (Km)	Nhu cầu quỹ đất (ha)
	Đường chính khu vực							
193	Dầu Khí							
	- Đoạn song song Võ Chí Công	100-100	4+7,5+4=15,5m	2	Hiện trạng		0,29	0,45
	- Đoạn tiếp theo đến Bình Kỳ	100-100	4,5+7,5+4,5=16,5m	2	Hiện trạng		0,94	1,55
	- Đoạn từ Bình Kỳ đến Mai Đăng Chơn	100-100	4,5+7,5+4,5=16,5m	2	QH mới	Đến 2030	1,14	1,88
194	Đường nối từ đường ven sông Cái - đường Dầu Khí	151-151	5+7,5+3,5+7,5+5=28,5m	4	QH mới	Đến 2030	0,91	2,59
195	Đường số 5 (từ VĐT1 đến đường ven sông Cái)							
	- Đoạn từ VĐT1 đến đường nối Võ Chí Công - Dầu Khí	100-100	4+7,5+4=15,5m	2	Hiện trạng		0,41	0,64
	- 56m tiếp theo	152-152	3,5+7,5+4=15m	2	QH mới	Đến 2030	0,056	0,08
	- 50m tiếp theo	100-100	3,5+7,5+3,5=14,5m	2	QH mới	Đến 2030	0,05	0,07
	- 233m tiếp theo	153-153	3+7,5+3,5=14m	2	QH mới	Đến 2030	0,233	0,33
	- 207m tiếp theo (đến Võ Chí Công)	100-100	3+7,5+3=13,5m	2	QH mới	Đến 2030	0,207	0,28
	- Đoạn từ Võ Chí Công đến đường ven sông Cái	100-100	4+7,5+4=15,5m	2	Hiện trạng		0,51	0,79
196	Bình Kỳ đoạn từ đường nối Võ Chí Công - Dầu Khí đến Mai Đăng Chơn	100-100	3+7,5+3=13,5m	2	Cải tạo	Đến 2030	1,37	1,85
197	Lê Trí Viễn nối dài (từ Võ Chí Công đến Bình Kỳ)	100-100	3+7,5+3=13,5m	2	Cải tạo	Đến 2030	0,24	0,32
198	Đường nối Võ Chí Công - Nguyễn Phước Lan	100-100	4+7,5+4=15,5m	2	QH mới	Đến 2030	0,77	1,19
199	Đường Nguyễn Phước Lan nối dài							
	Đoạn từ Mai Đăng Chơn đến Võ Chí Công	45-45	5+10,5+5=20,5m	2	QH mới	Đến 2030	0,91	1,87
	Đoạn từ Võ Chí Công đến Nam Kỳ Khởi	45-45	5+10,5+5=20,5m	2	Hiện trạng		0,59	1,21

STT	Tên đường	KH mặt cắt	Quy mô MCN QH (**)	Số làn xe tối thiểu	Quy hoạch	Giai đoạn đầu tư	Chiều dài tuyến (Km)	Nhu cầu quỹ đất (ha)
	Đường chính khu vực							
	ven sông							
220	Các tuyến đường khu vực các trường đại học							
	- Đường phía tây làng đại học	163-163	4,0+7+6=17m	2	QH mới	Đến 2030	1,17	1,99
	- Đường số 11	164-164	10+15+10=35m	4	QH mới	Đến 2030	0,83	2,91
	- Đường số 12							0,00
	+ Đoạn từ đường phía tây đến đường số 11	45-45	6+10,5+6=22,5m	2	QH mới	Đến 2030	0,57	1,28
	+ Đoạn từ đường số 11 đến giáp Quảng Nam	164-164	10+15+10=35m	4	QH mới	Đến 2030	0,77	2,70
	- Đường số 13	164-164	10+15+10=35m	4	QH mới	Đến 2030	0,43	1,51
221	Lưu Quang Vũ	100-100	5+7,5+5=17,5m	2	Hiện trạng		1,01	1,77
222	Đường số 1, phía nam Lưu Quang Vũ	124-124	2+7,5+2=11,5m	2	Cải tạo	Đến 2030	0,73	0,84
223	Đường số 2	100-100	4+7,5+4=15,5m	2	QH mới	Đến 2030	1,3	2,02
224	Đường số 3							
	- Đoạn từ đường ven sông Cái đến Nam Kỳ Khởi Nghĩa	100-100	5+7,5+5=17,5m	2	QH mới	Đến 2030	0,55	0,96
	- Đoạn từ Nam Kỳ Khởi Nghĩa đến đường số 6	45-45	5+10,5+5=20,5m	2	QH mới	Đến 2030	0,74	1,52
225	Đường số 4							
	- Đoạn 1	80-80	5+8+3+8+5=29m	4	QH mới	Đến 2030	0,83	2,41
	- Đoạn 2	45-45	5+10,5+5=20,5m	2	QH mới	Đến 2030	0,97	1,99
226	Đường số 5							
	Đoạn từ Mai Đăng Chơn đến đường số 4	100-100	4+7,5+4=15,5m	2	QH mới	Đến 2030	1,19	1,84
	Đoạn từ đường số 4 đến đường ven sông	45-45	5+10,5+5=20,5m	2	QH mới	Đến 2030	0,4	0,82

STT	Tên đường	KH mặt cắt	Quy mô MCN QH (**)	Số làn xe tối thiểu	Quy hoạch	Giai đoạn đầu tư	Chiều dài tuyến (Km)	Nhu cầu quỹ đất (ha)
	Đường chính khu vực							
227	Đường số 9	100-100	3+7,5+3=13,5m	2	QH mới	Đến 2030	0,57	0,77
228	Đường số 10	100-100	5+7,5+5=17,5m	2	QH mới	Đến 2030	0,48	0,84
229	Đường Cầu Đỏ - Túy Loan (đoạn từ cao tốc đến QL.14B)	100-100	4,5+7,5+4,5=16,5m	2	Hiện trạng		1,15	1,90
230	Nguyễn Phú Hường	45-45	5+10,5+5=20,5m	2	Cải tạo	Đến 2030	1,31	2,69
231	Nguyễn Phú Hường nối dài	45-45	5+10,5+5=20,5m	2	QH mới	Đến 2030	0,5	1,03
232	Trục đường ven sông Cái - bờ tây							
	- Võ An Ninh đoạn từ Mai Chí Thọ đến Phan Triêm	45-45	5+10,5+5=20,5m	2	Hiện trạng		0,18	0,37
	- Đoạn từ Võ An Ninh đến Kiều Sơn Đen	148-148	15+10,5+5=30,5m	2	QH mới	Đến 2030	2,27	6,92
	- Đoạn từ Kiều Sơn Đen đến Phạm Hữu Nghị	148-148	15+10,5+4=29,5m	2	QH mới	Đến 2030	0,24	0,71
	- Đoạn từ Phạm Hữu Nghị đến Lương Khắc Ninh	149-149	20+11,25+4=32,25m	2	Cải tạo	Đến 2030	0,36	1,27
	- Đoạn từ Lương Khắc Ninh đến Trần Nam Trung	148-148	15+10,5+4,5=30m	2	Hiện trạng		0,51	1,53
	- Trần Nam Trung đoạn từ đường 15m đến QL.1	147-147	7,5+10,5+15=33m	2	Hiện trạng		1,16	3,83
	- Trần Nam Trung nối QL.1	147-147	7,5+10,5+15=33m	2	QH mới	Đến 2030	0,14	0,46
233	Yên Thế - Bắc Sơn							
	- Đoạn Tôn Đức Thắng - Vũ Trọng Hoàng	165-165	4,5+7,5+4,5+11+4,5+7,5+4,5=44m	4	Hiện trạng		0,38	1,67
	- Đoạn Vũ Trọng Hoàng - Nguyễn Đình Tứ	165-165	4,5+7,5+4,5+11+4,5+7,5+4,5=44m	4	Hiện trạng		0,68	2,99
	- Đoạn Nguyễn Đình Tứ - Phan Khoang	165-165	4+7,5+4+10+4+7,5+4=41m	4	Hiện trạng		0,38	1,56
	- Đoạn Phan Khoang - Thân Công Tài	100-100	4+7,5+4=15,5m	2	Hiện trạng		0,1	0,16

STT	Tên đường	KH mặt cắt	Quy mô MCN QH (**)	Số làn xe tối thiểu	Quy hoạch	Giai đoạn đầu tư	Chiều dài tuyến (Km)	Nhu cầu quỹ đất (ha)
	Đường chính khu vực							
	- Đoạn Thân Công Tài - Trần Đình Nam	100-100	4+7,5+4=15,5m	2	Hiện trạng		0,17	0,26
234	Nguyễn Đình Tứ						0	0,00
	- Đoạn từ Trường Chinh đến Tôn Đản	100-100	4+7,5+4=15,5m	2	Cải tạo	Đến 2030	0,23	0,36
	- Đoạn từ Tôn Đản đến Yên Thế - Bắc Sơn	100-100	3,5+7,5+3,5=14,5m	2	Hiện trạng		0,19	0,28
	- Đoạn từ Yên Thế - Bắc Sơn đến Hoàng Tăng Bí	100-100	4+7,5+4=15,5m	2	Hiện trạng		0,6	0,93
	- Đoạn từ Hoàng Tăng Bí đến Vành đai tây 2	45-45	5+10,5+5=20,5m	2	Hiện trạng		0,54	1,11
235	Tú Mỡ	45-45	6+10,5+6=22,5m	2	Hiện trạng		0,42	0,95
236	Trần Văn Ơn							0,00
	-Đoạn từ Trường Chinh đến Tôn Đản	100-100	3,5+7,5+3,5=14,5m	2	QH mới	Đến 2030	0,3	0,44
	- Đoạn từ Tôn Đản đến Trần Văn Ơn hiện trạng	100-100	4+7,5+4=15,5m	2	Hiện trạng		0,25	0,39
	- Đoạn từ Trần Văn Ơn hiện trạng đến Tú Mỡ	100-100	4+7,5+4=15,5m	2	QH mới	Đến 2030	0,13	0,20
237	Nguyễn Huy Tưởng							
	Đoạn từ Tôn Đức Thắng đến Tú Mỡ	100-100	3+7,5+3=13,5m	2	Hiện trạng		0,25	0,34
	Đoạn từ Tú Mỡ đến Nguyễn Đình Tứ	159-159	4,75+7,5+4,75=17m	2	Hiện trạng		0,37	0,63
238	Đàm Văn Lễ - Đồng Xoài							
	- Đoạn từ Bến xe hiện trạng đến Tú Quỳ	45-45	5+10,5+5=20,5m	2	QH mới	Đến 2030	0,51	1,05
	- Đoạn từ Tú Quỳ đến VĐT2	45-45	5+10,5+5=20,5m	2	Hiện trạng		0,47	0,96
239	Trần Đình Nam	45-45	5+10,5+5=20,5m	2	Hiện trạng		0,65	1,33
240	Đồng Xoài nối dài	100-100	4+7,5+4=15,5m	2	QH mới	Đến 2030	0,92	1,43
241	Đà Sơn 3	100-100	4+7,5+4=15,5m	2	Hiện trạng		0,34	0,53
242	Đường nối VDT 2 - Lê Hiến Mai	45-45	5+10,5+5=20,5m	2	QH mới	Đến 2030	0,3	0,62

STT	Tên đường	KH mặt cắt	Quy mô MCN QH (**)	Số làn xe tối thiểu	Quy hoạch	Giai đoạn đầu tư	Chiều dài tuyến (Km)	Nhu cầu quỹ đất (ha)
	Đường chính khu vực							
243	Lê Hiến Mai	45-45	5+10,5+5=20,5m	2	Hiện trạng		0,2	0,41
244	Hoàng Minh Thảo	45-45	5+10,5+5=20,5m	2	Hiện trạng		1	2,05
245	Đà Sơn	45-45	5+10,5+5=20,5m	2	Hiện trạng		1	2,05
246	Lê Sao							
	- Đoạn từ VĐT2 đến Nguyễn Bính	100-100	4+7,5+4=15,5m	2	QH mới	Đến 2030	0,1	0,16
	- Đoạn từ Nguyễn Bính đến Lê Hiến Mai	100-100	3,5+7,5+3,5=14,5m	2	Hiện trạng		0,65	0,94
	- Đoạn từ Lê Hiến Mai đến Lê Trọng Tấn	100-100	4+7,5+4=15,5m	2	Hiện trạng		0,6	0,93
247	Nguyễn Nhược Pháp	45-45	4+10,5+4=18,5m	2	Hiện trạng		0,67	1,24
248	Lê Đình Kỵ	100-100	4,5+7,5+4,5=16,5m	2	Hiện trạng		0,66	1,09
249	Tôn Đản							
	- Đoạn từ Nguyễn Đình Tứ đến Lê Trọng Tấn	100-100	3+7,5+3=13,5m	2	Hiện trạng		1,72	2,32
	- Đoạn từ Lê Trọng Tấn đến VĐT2	100-100	4,5+7,5+4,5=16,5m	2	Hiện trạng		0,75	1,24
	- Đoạn từ VĐT 2 đến QL 14B	100-100	5+7,5+5=17,5m	2	Hiện trạng		1,83	3,20
250	Vũ Lăng							
	- Đoạn Trường Chinh - VĐT 2	45-45	4+10,5+3=17,5m	2	Hiện trạng		0,28	0,49
	- Đoạn VĐT 2 - Nghi An 3	45-45	4+10,5+3=17,5m	2	Hiện trạng		0,26	0,46
	- Đoạn Nghi An 3 - QL.14B	100-100	3+10,5+3=16,5m	2	Cải tạo	Đến 2030	2,66	4,39
251	Trần Đức	45-45	5+10,5+5=20,5m	2	Cải tạo	Đến 2030	1,14	2,34
252	Lõi xanh 1	45-45	5+10,5+5=20,5m	2	QH mới	Đến 2030	1,51	3,10
253	Lõi xanh 1A	45-45	5+10,5+5=20,5m	2	QH mới	Đến 2030	1,53	3,14
253	Lõi xanh 2	45-45	5+10,5+5=20,5m	2	QH mới	Đến 2030	1,02	2,09
253	Lõi Xanh 3	45-45	5+10,5+5=20,5m	2	QH mới	Đến 2030	0,52	1,07
254	Lõi Xanh 6	48-48	6+15+6=27m	2	QH mới	Đến 2030	1,63	4,40
255	Lõi Xanh 7	48-48	6+15+6=27m	4	QH mới	Đến 2030	1,02	2,75

STT	Tên đường	KH mặt cắt	Quy mô MCN QH (**)	Số làn xe tối thiểu	Quy hoạch	Giai đoạn đầu tư	Chiều dài tuyến (Km)	Nhu cầu quỹ đất (ha)
	Đường chính khu vực							
256	Lõi Xanh 8 (Mẹ Suốt)	48-48	6+15+6=27m	2	Cải tạo	Đến 2030	0,48	1,30
257	Lõi Xanh 10	91-91	5+8+4,5+8+5=30,5m	4	QH mới	Đến 2030	1,32	4,03
258	Lõi Xanh 12	100-100	4+7,5+4=15,5m	2	QH mới	Đến 2030	1,47	2,28
259	Lõi Xanh 13	3-3	5+8+2+8+5=28m	4	QH mới	Đến 2030	4,54	12,71
260	Lõi Xanh 14	3-3	5+8+2+8+5=28m	4	QH mới	Đến 2030	0,38	1,06
261	Lõi Xanh 15	3-3	5+8+2+8+5=28m	4	QH mới	Đến 2030	0,41	1,15
	Lõi Xanh 16A		6+11,5+2+11,5+6=37m	6	QH mới		0	0,00
262	Lõi Xanh 17	45-45	6+10,5+6=22,5m	2	QH mới	2031-2045	0,76	1,71
263	Lõi Xanh 18	45-45	6+10,5+6=22,5m	2	QH mới	2031-2045	0,88	1,98
264	Lõi Xanh 20	3-3	5+8+2+8+5=28m	4	Cải tạo	2031-2045	1,48	4,14
265	Lõi Xanh 21	45-45	6+10,5+6=22,5m	2	QH mới	2031-2045	1,34	3,02
266	Lõi Xanh 22	3-3	5+8+2+8+5=28m	4	QH mới	Đến 2030	2,19	6,13
267	Lõi Xanh 24	48-48	5+15+5=25m	4	QH mới	Đến 2030	0,71	1,78
268	Lõi Xanh 9A	100-100	4+7,5+4=15,5m	2	QH mới	Đến 2030	1,61	2,50
269	Đường bao quanh hồ Hòa Trung	45-45	6+10,5+6=22,5m	2	Hiện trạng		3,5	7,88
270	Đường bao quanh hồ Hòa Trung	172-172	2+10,5+2=14,5m	2	Hiện trạng		2,8	4,06
271	Đường số 10 Khu CNC	45-45	6+10,5+6=22,5m	2	Hiện trạng		1,14	2,57
272	Đường số 8 Khu CNC	45-45	6+10,5+6=22,5m	2	Hiện trạng		1,21	2,72
273	Đường số 14 Khu CNC	45-45	6+10,5+6=22,5m	2	Hiện trạng		1,61	3,62
274	Đường số 11 Khu CNC	45-45	6+10,5+6=22,5m	2	Hiện trạng		0,92	2,07
275	Đường số 13 Khu CNC	45-45	6+10,5+6=22,5m	2	Hiện trạng		3,58	8,06
276	Đường số 18 Khu CNC	92-92	6+7,5+3+7,5+6=30m	4	Hiện trạng		1,29	3,87
277	Đường số 20 Khu CNC	92-92	6+7,5+3+7,5+6=30m	4	QH mới	Đến 2030	3,45	10,35
278	Đường số 15 Khu CNC	92-92	6+7,5+3+7,5+6=30m	4	QH mới	Đến 2030	1,63	4,89

STT	Tên đường	KH mặt cắt	Quy mô MCN QH (**)	Số làn xe tối thiểu	Quy hoạch	Giai đoạn đầu tư	Chiều dài tuyến (Km)	Nhu cầu quỹ đất (ha)
	Đường chính khu vực							
279	Đường số 24 Khu CNC	93-93	8+13,25+35,5+13,25+8=78m	6	QH mới	2031-2045	1,53	11,93
280	Đường số 17 Khu CNC	100-100	3+7,5+3=13,5m	2	Cải tạo	2031-2045	1,2	1,62
281	Đường Đỗ Phát	100-100	4+7,5+4=15,5m	2	Cải tạo	2031-2045	2,85	4,42
282	Đường số 21 Khu CNC	45-45	5+10,5+5=20,5m	2	QH mới	2031-2045	1,78	3,65
283	Đường số 28 Khu CNC	173-173	5+10,5+5+10,5+5=36m	6	QH mới	Đến 2030	0,98	3,53
284	Đường Huỳnh Dạng (1)	100-100	4+7,5+4=15,5m	2	Hiện trạng		0,6	0,93
285	Đường Huỳnh Dạng (2)	25-25	6+10,5+6+10,5+6=39m	6	Hiện trạng		0,68	2,65
286	Đường Huỳnh Dạng nối dài	174-174	6+7,5+1,5+7,5+6=28,5m	4	Hiện trạng		1,1	3,14
287	CNC1	175-175	7+10,5+10+10,5+8=46m	6	Hiện trạng		0,47	2,16
288	CNC2	176-176	6,5+7,5+2+7,5+6,5=30m	4	Hiện trạng		1,42	4,26
289	CNC3	45-45	5+10,5+5=20,5m	2	Hiện trạng		2,11	4,33
290	CNC5	100-100	4+7,5+4=15,5m	2	Hiện trạng		0,28	0,43
		45-45	5+10,5+5=20,5m	2	Hiện trạng		0,47	0,96
291	CNC6							
	Đoạn từ CNC2 đến NTT nối dài	65-65	7,5+15+7,5=30m	4	Hiện trạng		1,29	3,87
	Đoạn từ NTT nối dài đến B1 Hồng Phước	48-48	5+15+5=25m	4	QH mới	Đến 2030	0,78	1,95
292	B1 Hồng Phước	48-48	5+15+5=25m	4	Hiện trạng		0,45	1,13
293	Số 10	45-45	3+10,5+3=16,5m	2	Hiện trạng		1,65	2,72
294	CNC7	48-48	5+15+5=25m	4	Hiện trạng		1,75	4,38
295	Nguyễn Bá Phát	45-45	5+10,5+5=20,5m	2	Hiện trạng		0,5	1,03
296	Võ Duy Dương							
	- Đoạn từ đường số 5 đến Đàm Thanh 8	178-178	5+7,5+10=22,5m	2	Hiện trạng		0,75	1,69
	- Đoạn từ Đàm Thanh 8 đến Số 9	178-178	5+7,5+10=22,5m	2	QH mới	Đến 2030	0,78	1,76
297	Số 9							

STT	Tên đường	KH mặt cắt	Quy mô MCN QH (**)	Số làn xe tối thiểu	Quy hoạch	Giai đoạn đầu tư	Chiều dài tuyến (Km)	Nhu cầu quỹ đất (ha)
	Đường chính khu vực							
	- Đoạn từ VĐT2 đến đường số 4 KCN Hòa Khánh	45-45	3+10,5+3=16,5m	2	QH mới	Đến 2030	0,14	0,23
	- Đoạn từ đường số 4 KCN Hòa Khánh đến số 9A	45-45	3+10,5+3=16,5m	2	Hiện trạng		1,14	1,88
	- Đoạn từ số 9A đến Võ Duy Dương	45-45	3+10,5+3=16,5m	2	Cải tạo	Đến 2030	0,33	0,54
298	Đàm Thanh 10	48-48	5+15+5=25m	4	Hiện trạng		0,25	0,63
299	CNC8	43-43	5+10,5+2+10,5+5=33m	6	Hiện trạng		0,43	1,42
300	Số 8	45-45	3+10,5+3=16,5m	2	Hiện trạng		0,59	0,97
301	Đường 6B	45-45	3+10,5+3=16,5m	2	Hiện trạng		0,51	0,84
302	Số 10B							
	Đoạn từ ĐT.601 đến NTT nối dài	100-100	4+7,5+4=15,5m	2	Hiện trạng		1,45	2,25
	Đoạn từ NTT nối dài đến đường số 5	45-45	3+10,5+3=16,5m	2	Hiện trạng		1,39	2,29
	Đoạn từ đường số 5 đến Âu Cơ	179-179	5+11,25+2+11,25+5=34,5m	6	Hiện trạng		0,64	2,21
303	CNC9	100-100	4+7,5+4=15,5m	2	Hiện trạng		1,2	1,86
304	CNC10							
	- Đoạn từ ĐT.601 đến hết KDC mới	100-100	4+7,5+4=15,5m	2	Hiện trạng		0,98	1,52
	- Đoạn còn lại đến VĐT2	100-100	4+7,5+4=15,5m	2	QH mới	Đến 2030	0,2	0,31
305	CNC11							
	- Đoạn từ VĐT2 đến kênh nước	100-100	4+7,5+4=15,5m	2	Hiện trạng		1,1	1,71
	- Đoạn từ kênh nước đến ĐT.601	124-124	2+7,5+2=11,5m	2	QH mới	Đến 2030	0,3	0,35
306	CNC12	45-45	5+10,5+5=20,5m	2	QH mới	Đến 2030	0,5	1,03
307	CNC13	45-45	5+10,5+5=20,5m	2	QH mới	Đến 2030	0,6	1,23
308	ĐT.601 đoạn hiện trạng	45-45	3+10,5+3=16,5m	2	Hiện trạng		2,46	4,06
309	CNC15	79-79	5+8+5+8+5=31m	4	QH mới	Đến 2030	3,02	9,36
310	CNC16	3-3	5+8+2+8+5=28m	4	QH mới	Đến 2030	0,65	1,82

STT	Tên đường	KH mặt cắt	Quy mô MCN QH (**)	Số làn xe tối thiểu	Quy hoạch	Giai đoạn đầu tư	Chiều dài tuyến (Km)	Nhu cầu quỹ đất (ha)
	Đường chính khu vực							
311	CNC17	45-45	5+10,5+5=20,5m	2	Hiện trạng		0,57	1,17
312	CNC18	3-3	5+8+2+8+5=28m	4	QH mới	Đến 2030	1,7	4,76
313	Số 11	45-45	3+10,5+3=16,5m	2	Hiện trạng		0,33	0,54
314	Số 11B	45-45	4+10,5+4=18,5m	2	Hiện trạng		1,37	2,53
315	Số 14B							
	- Đoạn từ VĐT2 đến đường số 11B	45-45	3+10,5+3=16,5m	2	Hiện trạng		0,7	1,16
	- Đoạn từ đường số 11B đến ĐT.601 mới	45-45	4+10,5+4=18,5m	2	QH mới	Đến 2030	0,64	1,18
316	CNC19	45-45	3+10,5+3=16,5m	2	Hiện trạng		1,96	3,23
317	CNC6A (Đường phía tây hồ Bàu Tràm)	100-100	3+7,5+3=13,5m	2	QH mới	Đến 2030	1,83	2,47
318	Đường số 7 KCN Hòa Khánh	45-45	3+10,5+3=16,5m	2	Hiện trạng		1,4	2,31
319	CNC 2A	43-43	5+10,5+2+10,5+5=33m	6	Hiện trạng		1,8	5,94
		176-176	6,5+7,5+2+7,5+6,5=30m	4	Hiện trạng		0,62	1,86
320	CNC 14A	45-45	5+10,5+5=20,5m	2	QH mới	Đến 2030	2,14	4,39
321	Sườn đồi 1	3-3	5+8,25+1,5+8,25+5=28m	4	QH mới	Đến 2030	2,63	7,36
322	Sườn đồi 8	48-48	5+15+5=25m	4	Hiện trạng		0,95	2,38
323	Sườn đồi 9							
	Đoạn từ Km0+00 (ĐT.602) đến Km0+700	100-100	3+7,5+3=13,5m	2	Hiện trạng		0,7	0,95
	Đoạn còn lại đến đường giữa VĐT và VĐT1	45-45	5+10,5+5=20,5m	2	QH mới	Đến 2030	0,29	0,59
324	Sườn đồi 10	3-3	5+8,25+1,5+8,25+5=28m	4	Cải tạo	Đến 2030	1,34	3,75
325	Sườn đồi 11							
	Đoạn từ ĐT.602 đến SD8	45-45	5+10,5+5=20,5m	2	QH mới	Đến 2030	0,44	0,90
	Đoạn từ SD8 đến SD10	100-100	3+7,5+3=13,5m	2	Hiện trạng		0,95	1,28
326	Sườn đồi 12	100-100	4+7,5+4=15,5m	2	QH mới	Đến 2030	1,13	1,75

STT	Tên đường	KH mặt cắt	Quy mô MCN QH (**)	Số làn xe tối thiểu	Quy hoạch	Giai đoạn đầu tư	Chiều dài tuyến (Km)	Nhu cầu quỹ đất (ha)
	Đường chính khu vực							
327	Sườn đồi 13	45-45	5+10,5+5=20,5m	2	QH mới	Đến 2030	1,03	2,11
328	Sườn đồi 16	45-45	5+10,5+5=20,5m	2	QH mới	Đến 2030	0,89	1,82
329	Sườn đồi 16A	100-100	5+7,5+5=17,5m	2	QH mới	Đến 2030	0,42	0,74
330	Sườn đồi 17	45-45	5+10,5+5=20,5m	2	QH mới	Đến 2030	1,14	2,34
331	Sườn đồi 18	3-3	5+8,25+1,5+8,25+5=28m	4	QH mới	Đến 2030	1,63	4,56
332	Sườn đồi 19	3-3	5+8,25+1,5+8,25+5=28m	4	QH mới	Đến 2030	1,92	5,38
333	Sườn đồi 20	45-45	5+10,5+5=20,5m	2	QH mới	Đến 2030	0,97	1,99
334	Sườn đồi 21	3-3	5+8,25+1,5+8,25+5=28m	4	QH mới	Đến 2030	0,82	2,30
335	Sườn đồi 24	3-3	5+7,5+3+7,5+5=28m	4	QH mới	Đến 2030	3,38	9,46
336	Sườn đồi 29	3-3	5+7,5+3+7,5+5=28m	4	QH mới	Đến 2030	0,58	1,62
337	Sườn đồi 28	45-45	5+10,5+5=20,5m	2	QH mới	Đến 2030	0,74	1,52
338	CB Đường số 4A	45-45	5+10,5+5=20,5m	2	Hiện trạng		0,76	1,56
339	CB Đường số 3	45-45	5+10,5+5=20,5m	2	Hiện trạng		1,26	2,58
340	CB Đường số 7	48-48	5+15+5=25m	4	Hiện trạng		1,62	4,05
341	Đường nối đường số 7 đến ADB5	45-45	5+10,5+5=20,5m	2	QH mới	Đến 2030	0,4	0,82
342	Ngô Xuân Thu	45-45	5+10,5+5=20,5m	2	Cải tạo	Đến 2030	1,22	2,50
343	CB8	45-45	5+10,5+5=20,5m	2	QH mới	Đến 2030	1,26	2,58
344	CB9	45-45	5+10,5+5=20,5m	2	QH mới	Đến 2030	1,19	2,44
345	CB10	45-45	5+10,5+5=20,5m	2	QH mới	Đến 2030	1,95	4,00
346	HHB1	45-45	5+10,5+5=20,5m	2	QH mới	2031-2045	3,59	7,36
347	HB1	45-45	5+10,5+5=20,5m	2	Cải tạo	2031-2045	3,06	6,27
348	HB2	45-45	5+10,5+5=20,5m	2	Cải tạo	2031-2045	2,21	4,53
349	HB3	45-45	5+10,5+5=20,5m	2	Cải tạo	2031-2045	0,94	1,93
350	Đường nối từ cầu Trường Định đến ADB5	45-45	5+10,5+5=20,5m	2	Cải tạo	2031-2045	1,7	3,49

STT	Tên đường	KH mặt cắt	Quy mô MCN QH (**)	Số làn xe tối thiểu	Quy hoạch	Giai đoạn đầu tư	Chiều dài tuyến (Km)	Nhu cầu quỹ đất (ha)
	Đường chính khu vực							
351	Đường nối từ cầu treo Hòa Bắc đến ADB5	45-45	5+10,5+5=20,5m	2	Cải tạo	2031-2045	1	2,05
352	Đường qua cầu Lộc Mỹ	45-45	5+10,5+5=20,5m	2	Cải tạo	2031-2045	0,87	1,78
353	Đường ven sông Túy Loan (bờ nam) từ QL.1 đến QL.14G	44-44	5+10,5+10=25,5m	2	QH mới	2031-2045	7,1	18,11
354	Đường ven sông Túy Loan nối 14G	88-88	5+8+2+8+10=33m	4	QH mới	2031-2045	1,93	6,37
355	Đường Bà Nà 3	45-45	5+10,5+5=20,5m	2	QH mới	2031-2045	2,1	4,31
	Tổng						**436,88**	**962,03**

(*) Đối với các đường đô thị cải tạo, chiều rộng của các cấp đường cho phép giảm xuống phù hợp với điều kiện hiện trạng thực tế (QCVN 07-4:2023/BXD, mục 2.2.3.2.5)

(**) Bề rộng vỉa hè trong bảng trên chỉ dự kiến. Bề rộng vỉa hè phụ thuộc vào quy hoạch hạ tầng dọc tuyến và điều kiện xây dựng.

Phụ lục 3-5 Phương án quy hoạch nút giao khác mức

TT	Tên nút giao	Kiểu giao cắt	Loại nút dự kiến	Nhu cầu sử dụng đất tối thiểu, ha	Phương án quy hoạch đề xuất	
	a. Giao cắt đường bộ và đường sắt quốc gia quy hoạch:					
1	Nút giao đường sắt với đường trục đi xã Hòa Bắc	Đường sắt với đường liên khu vực	Khác mức không liên thông	0,33	Cầu vượt theo hướng đường sắt	
2	Nút giao đường sắt với đường ĐT.601	Đường sắt với đường liên khu vực	Khác mức không liên thông	0,33	Cầu vượt theo hướng đường sắt	
3	Nút giao đường sắt với đường tránh hầm Hải Vân	Đường sắt với đường trục chính	Khác mức không liên thông	0,33	Cầu vượt theo hướng đường sắt	
4	Nút giao đường sắt với đường gom cao tốc Hòa Liên - Túy Loan	Đường sắt với đường liên khu vực	Khác mức không liên thông	0,33	Cầu vượt theo hướng đường sắt	
5	Nút giao đường sắt với đường Nguyễn Tất Thành nối dài	Đường sắt với đường trục chính	Khác mức không liên thông	0,52	Cầu vượt hoặc hầm theo đường bộ	
6	Nút giao đường sắt với ĐT 602	Đường sắt với đường chính đô thị	Khác mức không liên thông	0,33	Cầu vượt hoặc hầm theo đường bộ	
7	Nút giao đường sắt với đường nối đường số 2 KCN Hòa Khánh và ga đường sắt mới	Đường sắt với đường chính đô thị	Khác mức không liên thông	3,90	Hầm theo hướng đường bộ	Nút giao 2 tầng: - Tầng 1 hầm đường bộ và LRT 3 - Tầng 2: đường sắt
8	Nút giao đường sắt với đường Hoàng Văn Thái	Đường sắt với đường trục chính	Khác mức không liên thông	0,33	Cầu vượt hoặc hầm theo đường bộ	
9	Nút giao đường sắt với đường nối KCN Hòa Nhơn - Vành đai tây 1	Đường sắt với đường liên khu vực	Khác mức không liên thông	1,12	Cầu vượt theo đường bộ	
10	Nút giao đường sắt với QL14B;	Đường sắt với đường trục chính	Khác mức không liên thông	0,52	Cầu vượt theo hướng đường sắt	

TT	Tên nút giao	Kiểu giao cắt	Loại nút dự kiến	Nhu cầu sử dụng đất tối thiểu, ha	Phương án quy hoạch đề xuất	
11	Nút giao đường sắt với đường nối từ KCN Hòa Cầm đến cao tốc Đà Nẵng – Quảng Ngãi (đường Hòa Cầm 1)	Đường sắt với đường trục chính	Khác mức không liên thông	0,33	Cầu vượt theo hướng đường sắt	
12	Nút giao đường sắt với đường Vành đai tây 1	Đường sắt với đường trục chính	Khác mức không liên thông	1,72	Cầu vượt theo đường bộ	
13	Nút giao đường sắt với ĐT 605;	Đường sắt với đường trục chính	Khác mức không liên thông	1,36	Cầu vượt hoặc hầm theo đường bộ	
14	Nút giao đường sắt với đường Hòa Phước – Hòa Khương;	Đường sắt với đường trục chính	Khác mức không liên thông	1,64	Cầu vượt hoặc hầm theo đường bộ	
	Nút giao đường sắt với các đường liên khu vực và chính khu vực khác	Đường sắt với đường liên khu vực/ đường cấp khu vực	Khác mức không liên thông			
	b. Giao giữa tuyến Đường sắt chuyên dùng kết nối ga Kim Liên cũ và đường bộ					
15	Đường sắt với đường tránh nam hầm Hải Vân	Đường sắt với đường trục chính	Khác mức không liên thông	0,18	Cầu vượt theo hướng đường sắt	
16	Đường sắt với đường Nguyễn Văn Cừ	Đường sắt với đường trục chính	Khác mức liên thông	7,4	Cầu vượt hướng đường bộ	
	c. Các nút giao khác mức với đường cao tốc					
17	Nút giao Cao tốc La Sơn – Túy Loan và đường nối vào ĐT 601	Giao cao tốc với đường Tỉnh lộ	Khác mức liên thông	4,5	Cầu vượt theo hướng đường nhánh	Nút giao 2 tầng: - Tầng 1 mặt đất: cao tốc - Tầng 2: nhánh nối ĐT 601
18	Nút giao cao tốc với đường Vành Đai	Cao tốc với trục chính	Khác mức không liên thông	0,2	Cầu vượt theo hướng cao tốc	Nút giao 2 tầng: - Tầng 1 mặt đất: VĐT - Tầng 2: cầu vượt hướng cao tốc

TT	Tên nút giao	Kiểu giao cắt	Loại nút dự kiến	Nhu cầu sử dụng đất tối thiểu, ha	Phương án quy hoạch đề xuất	
19	Nút giao Hòa Liên	Cao tốc với trục chính	Khác mức liên thông	5	Cầu vượt hướng cao tốc	Nút giao 2 tầng: - Tầng 1 mặt đất: đường Trung tâm - Tầng 2: cầu vượt hướng cao tốc
20	Nút giao giữa cao tốc với đường Nguyễn Tất Thành nối dài	Cao tốc với đường trục chính	Khác mức không liên thông	0,24	Cầu vượt theo hướng cao tốc	Nút giao 2 tầng: - Tầng 1 mặt đất: Nguyễn Tất Thành nối dài - Tầng 2: cầu vượt hướng cao tốc
21	Nút giao giữa cao tốc với đường tỉnh ĐT.602	Cao tốc với đường chính đô thị	Khác mức không liên thông	0,23	Cầu vượt theo hướng cao tốc	Nút giao 2 tầng: - Tầng 1 mặt đất: ĐT. 602 - Tầng 2: cầu vượt hướng cao tốc
22	Nút giao giữa cao tốc với đường nối từ ga ĐS mới đến Đường số 2 KCN Hòa Khánh	Cao tốc với đường chính đô thị	Khác mức không liên thông	1,3	Hầm chui theo hướng đường nối ga	Nút giao 2 tầng: - Tầng 1 hầm đường bộ và LRT 3 - Tầng 2 mặt đất: cao tốc
23	Nút giao giữa cao tốc với đường Hoàng Văn Thái – Bà Nà Suối Mơ	Cao tốc với đường trục chính	Khác mức liên thông	10	Liên thông, cầu vượt theo hướng cao tốc	Nút giao 2 tầng: - Tầng 1 mặt đất: Hoàng Văn Thái - Tầng 2: cầu vượt hướng cao tốc - Tầng 3: LRT 10
24	Nút giao cao tốc với đường nối KCN Hòa Nhơn với Vành đai tây 1	Cao tốc với đường liên khu vực	Khác mức không liên thông	3,1	Cầu vượt theo hướng đường nối	Nút giao 2 tầng: - Tầng 1 mặt đất: cao tốc - Tầng 2: cầu vượt hướng đường nối
25	Nút giao Túy Loan	Cao tốc với QL	Khác mức liên thông	33	Nút hoa thị hoàn chỉnh, cầu vượt theo hướng QL14B	Nút giao 2 tầng: - Tầng 1 mặt đất: cao tốc - Tầng 2: cầu vượt hướng QL 14B, LRT 6
26	Nút giao cao tốc với đường qua KCN Hòa Cầm nối VĐT2	Cao tốc với đường trục chính	Khác mức không liên thông	0,21	Cầu vượt theo đường cao tốc	Nút giao 2 tầng: - Tầng 1 mặt đất: đường Hòa Cầm 1 - Tầng 2: cầu vượt hướng cao tốc

TT	Tên nút giao	Kiểu giao cắt	Loại nút dự kiến	Nhu cầu sử dụng đất tối thiểu, ha	Phương án quy hoạch đề xuất	
27	Nút giao giữa cao tốc với đường Vành đai tây 1	Cao tốc với đường trục chính	Khác mức không liên thông	0,215	Cầu vượt theo hướng VĐT 1	Nút giao 2 tầng: - Tầng 1 mặt đất: cao tốc - Tầng 2: cầu vượt hướng VĐT 1
28	Nút giao giữa cao tốc với đường Hòa Phước – Hòa Khương	Cao tốc với đường trục chính	Khác mức liên thông	16	Cầu vượt theo đường cao tốc	Nút giao 2 tầng: - Tầng 1 mặt đất hướng đường Hòa Phước - Hòa Khương - Tầng 2: cầu vượt hướng cao tốc
	Nút giao giữa cao tốc với các đường liên khu vực, chính khu vực khác	Cao tốc với đường liên khu vực/ đường cấp khu vực	Khác mức không liên thông		Cầu vượt theo đường cao tốc	
	d. Các nút giao trên đường Vành đai 2					
29	Nút giao vành đai 2 với đường tránh nam hầm Hải Vân.	Giao đường trục chính với đường trục chính	Khác mức liên thông	4,6	Cầu vượt theo đường vành đai 2	Nút giao 2 tầng: - Tầng 1 mặt đất hướng đường tránh - Tầng 2: cầu vượt hướng vành đai 2, MRT 1
30	Nút giao Vành đai 2 với Nguyễn Tất Thành nối dài	Giao đường trục chính với đường trục chính	Trực thông cho phép liên hệ 1 phần	3,4	Cầu vượt theo đường vành đai 2	Nút giao 2 tầng: - Tầng 1 mặt đất hướng Nguyễn Tất Thành nối dài - Tầng 2: cầu vượt hướng vành đai 2, MRT 1
31	Nút giao ĐT 602 với Vành đai 2	Giao đường trục chính với đường chính đô thị	Trực thông cho phép liên hệ 1 phần	3,4	Cầu vượt theo đường vành đai 2	Nút giao 2 tầng: - Tầng 1 mặt đất hướng ĐT.602 - Tầng 2: cầu vượt hướng VĐT 2, MRT 1
30	Nút giao vành đai 2 với đường Hoàng Văn Thái	Giao đường trục chính với đường trục chính	Trực thông cho phép liên hệ 1 phần	3,5	Cầu vượt theo đường vành đai 2	Nút giao 2 tầng: - Tầng 1 mặt đất hướng Hoàng Văn Thái

TT	Tên nút giao	Kiểu giao cắt	Loại nút dự kiến	Nhu cầu sử dụng đất tối thiểu, ha	Phương án quy hoạch đề xuất	
						- Tầng 2: cầu vượt hướng VĐT 2, MRT 1
31	Nút giao vành đai 2 với QL14B	Giao đường trục chính với quốc lộ	Trực thông cho phép liên hệ 1 phần	8,7	Hầm chui theo đường vành đai 2	Nút giao 3 tầng: - Tầng 1 hầm: VĐT 2 - Tầng 2 mặt đất: QL14B - Tầng 3: LRT 6
	e. Nút giao trên đường Vành đai (không tính các nút đã thống kê ở trên)					
32	Nút giao Vành đai với đường Trung Tâm Khu CNC	Giao đường trục chính với đường chính đô thị	Khác mức không liên thông	0,41	Cầu vượt theo đường vành đai	Nút giao 2 tầng: - Tầng 1 mặt đất: đường Trung Tâm - Tầng 2: cầu vượt hướng vành đai
33	Nút giao trên đường vành đai với Nguyễn Tất Thành nối dài	Giao đường trục chính với đường trục chính	Khác mức liên thông	11,70	Cầu vượt theo đường vành đai	Nút giao 2 tầng: - Tầng 1 mặt đất: Nguyễn Tất Thành nối dài - Tầng 2: cầu vượt hướng vành đai
34	Nút giao trên đường vành đai Tây với ĐT 602	Giao đường trục chính với đường chính đô thị	Khác mức liên thông	5,60	Cầu vượt theo đường vành đai	Nút giao 2 tầng: - Tầng 1 mặt đất: ĐT.602 - Tầng 2: cầu vượt hướng vành đai
35	Nút giao trên đường vành đai với đường Bà Nà Suối Mơ	Giao đường trục chính với đường trục chính	Khác mức liên thông	1,50	Cầu vượt theo đường vành đai	Nút giao 2 tầng: - Tầng 1 mặt đất: đường Bà Nà Suối Mơ - Tầng 2: cầu vượt hướng vành đai
36	Nút giao trên đường vành đai với đường ven sông Túy Loan	Giao đường trục chính với đường liên khu vực	Khác mức không liên thông	0,21	Cầu vượt theo đường vành đai	Nút giao 2 tầng: - Tầng 1 mặt đất: đường ven sông - Tầng 2: cầu vượt hướng vành đai

TT	Tên nút giao	Kiểu giao cắt	Loại nút dự kiến	Nhu cầu sử dụng đất tối thiểu, ha	Phương án quy hoạch đề xuất	
37	Nút giao trên đường vành đai với QL14G	Giao quốc lộ với đường trục chính	Khác mức liên thông	3,10	Cầu vượt theo đường vành đai	Nút giao 2 tầng: - Tầng 1 mặt đất: QL14G - Tầng 2: cầu vượt hướng vành đai
38	Nút giao trên đường vành đai với QL14B	Giao quốc lộ với đường trục chính	Khác mức liên thông	18,00	Cầu vượt theo đường vành đai	Nút giao 3 tầng: - Tầng 1 mặt đất: QL14B - Tầng 2: Vành đai - Tầng 3: LRT 6
39	Nút giao trên đường Hòa Phước – Hòa Khương với vành đai 2	Giao đường trục chính với đường trục chính	Trực thông cho phép liên hệ 1 phần	3,10	Cầu vượt theo đường Hòa Phước - Hòa Khương	Nút giao 2 tầng: - Tầng 1 mặt đất: Vành đai 2 - Tầng 2: Hòa Phước - Hòa Khương
40	Nút giao đường Hòa Phước – Hòa Khương với QL.1	Giao quốc lộ với đường trục chính	Khác mức liên thông	12,80	Cầu vượt theo đường Hòa Phước - Hòa Khương	Nút giao 2 tầng: - Tầng 1 mặt đất: QL1 - Tầng 2: Hòa Phước - Hòa Khương
	Nút giao giữa Vành đai với các đường liên khu vực, chính khu vực khác	Giao đường trục chính với đường liên khu vực/ đường cấp khu vực				
	f. Nút giao trên đường Vành đai 1 (không tính các nút đã thống kê ở trên)					
41	Nút giao vành đai 1 với QL14G	Giao quốc lộ với đường trục chính	Khác mức liên thông	8,6	Cầu vượt theo đường vành đai 1	Nút giao 2 tầng: - Tầng 1 mặt đất: QL14G - Tầng 2: vành đai 1
42	Nút giao vành đai 1 với QL14B	Giao quốc lộ với đường trục chính	Trực thông cho phép liên hệ 1 phần	6,9	Cầu vượt theo đường vành đai 1	Nút giao 3 tầng: - Tầng 1 mặt đất: QL14B - Tầng 2: vành đai 1 - Tầng 3: LRT 6

TT	Tên nút giao	Kiểu giao cắt	Loại nút dự kiến	Nhu cầu sử dụng đất tối thiểu, ha	Phương án quy hoạch đề xuất	
43	Nút giao vành đai 1 với QL1	Giao quốc lộ với đường trục chính	Khác mức liên thông	6,4	Cầu vượt theo đường vành đai 1	Nút giao 3 tầng: - Tầng 1 mặt đất: QL1 - Tầng 2: vành đai 1 - Tầng 3: LRT 5
44	Nút giao vành đai 1 với vành đai 2	Giao đường trục chính với đường trục chính	Khác mức liên thông			
	g. Các nút giao khác mức trên đường đô thị					
45	Nút giao giữa Đường Trường Chinh và đường kết nối phía đông và phía tây sân bay;	Giao quốc lộ với đường trục chính	Trực thông cho phép liên hệ 1 phần	2,10	Cầu vượt hướng QL 1	Nút giao 2 tầng: - Tầng 1 mặt đất: Đinh Thị Vân - Tầng 2: cầu vượt hướng QL1 và LRT5
46	Nút giao đường Nguyễn Hữu Thọ và đường kết nối phía đông và phía tây sân bay;	Giao đường trục chính với đường trục chính	Trực thông cho phép liên hệ 1 phần	3,4	Hầm chui hướng hầm sân bay - Duy Tân	Nút giao 2 tầng: - Tầng 1 hầm chui hướng sân bay - Duy Tân - Tầng 2 mặt đất: Nguyễn Hữu Thọ
47	Nút giao giữa đường Nguyễn Hữu Thọ và QL14B;	Giao quốc lộ với đường trục chính	Trực thông cho phép liên hệ 1 phần	2,2	Cầu vượt theo đường Nguyễn Hữu Thọ	Nút giao 3 tầng: - Tầng 1 mặt đất: QL 14B - Tầng 2: Nguyễn Hữu Thọ, LRT 8 - Tầng 3: LRT 6
48	Nút giao giữa đường đường 2-9 và đường vào cầu Tuyên Sơn	Giao quốc lộ với đường liên khu vực	Trực thông cho phép liên hệ 1 phần	2,7	Cầu vượt hướng Xô Viết Nghệ Tĩnh - đường dẫn cầu Tuyên Sơn	Nút giao 3 tầng: - Tầng 1 mặt đất hướng đường 2/9 - Tầng 2 cầu vượt: đường vào cầu Tuyên Sơn - Tầng 3: LRT 6

TT	Tên nút giao	Kiểu giao cắt	Loại nút dự kiến	Nhu cầu sử dụng đất tối thiểu, ha	Phương án quy hoạch đề xuất	
49	Nút giao đường 2/9 và Nguyễn Văn Linh	Giao đường liên khu vực chính với đường liên khu vực	Trực thông cho phép liên hệ 1 phần	5,5	Hầm chui theo đường Bạch Đằng	Nút giao 3 tầng: - Tầng 1 hầm chui hướng đường Bạch Đằng - Tầng 2 mặt đất: đường Nguyễn Văn Linh, LRT du lịch - Tầng 3: LRT 4
50	Nút giao giữa đường Hồ Xuân Hương và Ngũ Hành Sơn;	Giao quốc lộ với đường trục chính	Trực thông cho phép liên hệ 1 phần	2,3	Hầm chui theo đường Ngũ Hành Sơn-Lê văn Hiến	Nút giao 3 tầng: - Tầng 1 hầm chui hướng Ngũ Hành Sơn - Lê Văn Hiến - Tầng 2 mặt đất: QL14B - Hồ Xuân Hương - Tầng 3: MRT 2
51	Nút giao giữa đường Ngô Quyền và Vương Thừa Vũ	Giao đường trục chính với đường liên khu vực	Trực thông cho phép liên hệ 1 phần	2,2	Hầm chui theo đường Ngô Quyền	Nút giao 2 tầng: - Tầng 1 hầm chui hướng Ngô Quyền - Tầng 2 mặt đất: Trần Thánh Tông - Vương Thừa Vũ
52	Nút giao giữa đường Ngô Quyền và Phạm Văn Đồng	Giao đường trục chính với đường trục chính	Trực thông cho phép liên hệ 1 phần	2,2	Hầm chui theo đường Ngô Quyền	Nút giao 3 tầng: - Tầng 1 hầm chui hướng Ngô Quyền - Tầng 2 mặt đất: Phạm Văn Đồng - Tầng 3: MRT 2
53	Nút giao giữa đường Ngô Quyền và Võ Văn Kiệt	Giao đường trục chính với đường liên khu vực	Trực thông cho phép liên hệ 1 phần	2,1	Hầm chui theo đường Ngô Quyền	Nút giao 3 tầng: - Tầng 1 hầm chui hướng Ngô Quyền - Tầng 2 mặt đất: Võ Văn Kiệt - Tầng 3: MRT 2

TT	Tên nút giao	Kiểu giao cắt	Loại nút dự kiến	Nhu cầu sử dụng đất tối thiểu, ha	Phương án quy hoạch đề xuất	
54	Nút giao giữa đường Ngô Quyền và Nguyễn Văn Thoại	Giao đường trục chính với đường trục chính	Trực thông cho phép liên hệ 1 phần	2,3	Hầm chui theo đường Ngô Quyền	Nút giao 3 tầng: - Tầng 1 hầm chui hướng Ngô Quyền - Tầng 2 mặt đất: Nguyễn Văn Thoại - Tầng 3: MRT 2
55	Nút giao giữa đường Minh Mạng và Lê Văn Hiến.	Giao đường trục chính với đường trục chính	Trực thông cho phép liên hệ 1 phần	2,16	Hầm chui theo đường Lê Văn Hiến	Nút giao 3 tầng: - Tầng 1 hầm chui hướng Lê Văn Hiến - Tầng 2 mặt đất: Minh Mạng - Tầng 3: MRT 2
56	Nút giao giữa đường nam Kỳ Khởi Nghĩa và Trần Đại Nghĩa.	Giao đường trục chính với đường trục chính	Trực thông cho phép liên hệ 1 phần	2,16	Hầm chui theo đường Trần Đại Nghĩa	Nút giao 3 tầng: - Tầng 1 hầm chui hướng Trần Đại Nghĩa - Tầng 2 mặt đất: Nam Kỳ Khởi Nghĩa - Tầng 3: MRT 2
57	Nút giao Võ Chí Công – vành đai 1	Giao đường trục chính với đường trục chính	Trực thông cho phép liên hệ 1 phần	1,2	Cầu vượt theo đường Võ Chí Công	Nút giao 2 tầng: - Tầng 1 mặt đất hướng Vành đai tây 1 - Tầng 2: cầu vượt hướng Võ Chí Công, LRT 8
58	Nút giao Nguyễn Lương Bằng (QL.1) với Đường số 2 KCN - Nguyễn An Ninh.	Giao quốc lộ với đường chính đô thị	Trực thông cho phép liên hệ 1 phần	2,4	Cầu vượt theo QL1	Nút giao 2 tầng: - Tầng 1 mặt đất hướng Nguyễn An Ninh - Tầng 2: cầu vượt hướng Nguyễn Lương Bằng

TT	Tên nút giao	Kiểu giao cắt	Loại nút dự kiến	Nhu cầu sử dụng đất tối thiểu, ha	Phương án quy hoạch đề xuất	
59	Nút giao Nguyễn Văn Linh – Nguyễn Tri Phương	Giao đường phố chính với đường phố chính	Trực thông cho phép liên hệ 1 phần	1,42	Hầm chui theo đường Nguyễn Tri Phương	Nút giao 2 tầng: - Tầng 1 hầm chui hướng Nguyễn Tri Phương - Tầng 2 mặt đất: Nguyễn Văn Linh
60	Nút giao CMT8 với Lê Thanh Nghị	Giao đường trục chính với đường liên khu vực	Trực thông cho phép liên hệ 1 phần	14,7		
61	Cụm Nút giao đường hầm qua sông Hàn với các đường Như Nguyệt – 3/2 - Đống Đa	Giao đường liên khu vực với đường liên khu vực	Trực thông cho phép liên hệ 1 phần	3,5	Hầm chui theo hướng đường hầm	(1) Nút giao Như Nguyệt: 2 tầng - Tầng 1 hầm đường bộ và MRT 2 - Tầng 2 mặt đất: Như Nguyệt (2) Nút giao 3/2: 2 tầng - Tầng 1 hầm đường bộ và MRT 2 - Tầng 2 mặt đất: 3/2
62	Nút giao đường hầm qua sông Hàn với đường Trần Hưng Đạo	Giao đường liên khu vực với đường liên khu vực	Trực thông cho phép liên hệ 1 phần	0,7	Hầm chui theo hướng đường hầm	Nút giao 2 tầng: - Tầng 1 hầm đường bộ và MRT 2 - Tầng 2 mặt đất: Trần Hưng Đạo
56	Nút giao Nguyễn Lương Bằng (QL.1) với Đường số 5 KCN	Giao quốc lộ với đường chính đô thị	Trực thông cho phép liên hệ 1 phần	1,353	Cầu vượt theo đường số 5 KCN	Nút giao 2 tầng: - Tầng 1 mặt đất hướng QL.1 - Tầng 2: cầu vượt hướng đường số 5 KCN
57	Nút giao đường tránh nam hầm Hải Vân với đường nối Ngô Xuân Thu đi xã Hòa Bắc	Giao quốc lộ với đường liên khu vực	Trực thông cho phép liên hệ 1 phần	3,2	Cầu vượt theo đường nhánh	Nút giao 2 tầng: - Tầng 1: đường tránh nam hầm Hải Vân - Tầng 2: đường nối từ Ngô Xuân Thu đi xã Hòa Bắc
58	Nút giao đường tránh nam hầm Hải Vân với đường nối cảng Liên Chiểu	Giao quốc lộ với đường liên khu vực	Trực thông cho phép liên hệ 1 phần	10,3	Cầu vượt theo đường nối cảng	Nút giao 2 tầng: - Tầng 1: đường tránh nam hầm Hải Vân

TT	Tên nút giao	Kiểu giao cắt	Loại nút dự kiến	Nhu cầu sử dụng đất tối thiểu, ha	Phương án quy hoạch đề xuất	
						- Tầng 2: đường nối cảng Liên Chiểu
59	Nút giao đường Nguyễn Văn Cừ với đường nối cảng Liên Chiểu	Giao quốc lộ với đường liên khu vực	Trực thông không cho phép liên hệ	0,15	Cầu vượt theo đường nối cảng	Nút giao 2 tầng: - Tầng 1: đường tránh nam hầm Hải Vân - Tầng 2: đường nối cảng Liên Chiểu
60	Nút giao đường Nguyễn Văn Cừ với đường ven sông Cu Đê	Giao đường trục chính với đường phố chính	Trực thông không cho phép liên hệ	4,2		
61	Nút giao Đống Đa – Ông Ích Khiêm – Hải Phòng	Giao đường liên khu vực với đường liên khu vực	Trực thông cho phép liên hệ 1 phần	1,08		
62	Nút giao đường qua hầm sân bay – đường bao phía tây sân bay	Giao đường trục chính với đường phố gom	Khác mức liên thông	9		
63	Nút Lê Đại Hành – Trường Chinh	Giao đường trục chính với đường phố chính	Trực thông cho phép liên hệ 1 phần	2,1		
	Các nút giao khác mức giữa cầu vượt sông và đường ven sông					
	Tổng			**298,17**		

Phụ lục 3-6 Quy hoạch vị trí bãi đỗ xe

1. Phân khu Ven sông Hàn và bờ Đông				
STT	**Kí hiệu**		**Diện tích (ha)**	**Vị trí**
1	P	VS1	0,5	Nút Nguyễn Hữu Cảnh – Võ Thị Sáu
2	P	VS2	0,7	Nút Xuân Diệu – Đỗ Xuân Cát
3	P	VS3	0,2	Công viên đường Như Nguyệt
4	P	VS4	0,2	Đường Như Nguyệt, gần cảng cá Thuận Phước
5	P	VS5	0,04	Cuối đường Thanh Sơn
6	P	VS6	0,6	166 Hải Phòng
7	P	VS7	1	Đường Quang Trung, phía nam Trung tâm hành chính TP
8	P	VS8	0,1	Đường Phan Bội Châu, phía tây nam nút Phan Bội Châu – Lý Thường Kiệt
9	P	VS9	0,1	51 Lý Tự Trọng
10	P	VS10	0,2	172 Nguyễn Chí Thanh
11	P	VS11	0,3	Nút Ông Ích Khiêm – Hùng Vương, phía nam chợ Cồn
12	P	VS12	0,1	255 Phan Châu Trinh
13	P	VS13	0,6	Đường Bình Minh 10 (phía bắc đường dẫn cầu Trần Thị Lý)
14	P	VS14	0,3	Đường vào khu đảo xanh, phía nam đường dẫn cầu Trần Thị Lý
15	P	VS15	0,5	Đường Bạch Đằng, phía sau khu nhà hàng tiệc cưới
16	P	VS16	0,7	Đường 2 Tháng 9, gần nút Tiểu La, phía trước khu nhà hàng tiệc cưới
17	P	VS17	0,7	Nút Bạch Đằng – 2 Tháng 9
18	P	VS18	1,1	Phía bắc đường Doãn Khuê, phía nam cung thể thao Tiên Sơn
19	P	VS19	0,4	Phía tây nam nút Doãn Khuê – Vũ Duy Thanh
20	P	VS20	0,3	Phía đông nam nút Doãn Khuê – Vũ Duy Thanh
21	P	VS21	0,1	Cuối đường Đặng Xuân Bảng
22	P	VS22	0,2	Đường Lê Thanh Nghị, đối diện trạm xử lý nước thải
23	P	VS23	0,4	Đường CMT8, phía tây siêu thị Mega
24	P	VS24	1,5	Đường CMT8, Trung tâm Hội chợ triển lãm

1. Phân khu Ven sông Hàn và bờ Đông				
STT	**Kí hiệu**		**Diện tích** (ha)	**Vị trí**
25	P	VS25	1,1	Phía đông bắc nút Ngô Thì Hiệu – Nguyễn Hữu An
26	P	VS26	0,2	Phía tây bắc nút Vân Đồn – Trần Thánh Tông
27	P	VS27	0,2	Đường Dương Đình Nghệ, gần nút giao Hồ Nghinh
28	P	VS28	0,04	Phía tây nam nút Ngô Quyền – Võ Văn Kiệt
29	P	VS29	0,03	Phía tây nam nút Lê Hữu Trác – Mỹ Khê 5
30	P	VS30	0,6	Phía tây nam nút Võ Nguyên Giáp – Phan Tứ
31	P	VS31	0,5	Phía tây bắc nút Hoàng Kế Viêm – Võ Nguyên Giáp
32	P	VS32	0,1	Đường Võ Nguyễn Giáp, phía nam nút Hồ Xuân Hương
33	P	VS33	0,2	Phía tây sông Cổ Cò, giáp ranh giới Quảng Nam
			15,51	

2. Phân khu Đổi mới sáng tạo				
STT	**Kí hiệu**		**Diện tích** (ha)	**Vị trí**
1	P	ST1	1,8	Nút giao đường Mai Đăng Chơn với đường nối Mai Đăng Chơn với đường ven sông
2	P	ST2	0,6	Nút giao đường Huỳnh Văn Nghệ với đường QH nối Võ Chí Công - Nguyễn Phước Lan
3	P	ST3	1	Đường nối Ngô Viết Hữu - Nguyễn Phước Lan
4	P	ST4	0,2	Gần đường Nguyễn Phước Lan nối dài
5	P	ST5	0,3	Gần nút Trần Đại Nghĩa - Nam Kỳ Khởi Nghĩa
6	P	ST6	0,2	Đường Trần Quốc Vượng, phía bắc tòa nhà FPT-Complex
7	P	ST7	0,1	Gần cầu Cổ Cò, phía bắc đường Nam Kỳ Khởi Nghĩa
8	P	ST8	1,2	Phía bắc đường Lưu Quang Vũ, gần làng đại học
9	P	ST9	2,6	Nút Mai Đăng Chơn - Nam Kỳ Khởi Nghĩa
10	P	ST10	0,3	QL1, gần bến xe phía Nam
11	P	ST11	2,4	Nút giao đường số 7 - đường số 6 ĐMST

2. Phân khu Đổi mới sáng tạo				
STT	**Kí hiệu**		**Diện tích (ha)**	**Vị trí**
12	P	ST12	3,5	Phía đông nút Túy Loan, gần KCN Cẩm Lệ
13	P	ST13	0,8	Đường số 3 KCN Hòa Cầm
14	P	ST14	2,4	Nút VĐT2 - đường Cầu Đỏ Túy Loan
15	P	ST15	1,7	Nút VĐT2 - đường nối VĐT2 với cao tốc
16	P	ST16	2,1	Giữa QL1 và đường nối QL.14B đến Nguyễn Như Đỗ
17	P	ST17	0,3	Khu đảo nổi Cẩm Lệ, gần cầu Đảo Nổi
18	P	ST18	0,3	Phía nam nút CMT8 - Nguyễn Phước Tần
19	P	ST19	1,3	Nút Thăng Long - Đinh Châu
20	P	ST20	0,2	Nút Phan Văn Đáng - Nguyễn Hồng Ánh
21	P	ST21	0,6	Nút Nguyễn Hồng Ánh - Âu Dương Lân
22	P	ST22	0,6	Nút Nguyễn Hồng Ánh - Nguyễn Khả Trạc
23	P	ST23	0,3	Nút Phan Văn Đáng - Hà Duy Phiên
24	P	ST24	0,6	Nút Đinh Gia Trinh - đường Thanh Hóa
25	P	ST25	0,6	Nút Đinh Gia Trinh - Trần Văn Trà, đối diện bệnh viện y học cổ truyền
26	P	ST26	0,1	Đường Hoàng Châu Ký, phía nam hồ điều tiết
27	P	ST27	1,4	Phía đông nam nút Trần Nam Trung - Phan Văn Tấn
			27,5	

3. Phân khu Ven vịnh Đà Nẵng				
STT	**Kí hiệu**		**Diện tích (ha)**	**Vị trí**
1	P	VV1	0,2	Đường Yên Khê 3
2	P	VV2	0,3	Đường Thanh Tân, ký túc xá trường Cao đẳng GTVT II cơ sở 2
3	P	VV3	0,1	353 Trần Cao Vân
4	P	VV4	0,3	Phía tây bắc nút giao Hoàng Thị Loan với đường sắt hiện trạng

3. Phân khu Ven vịnh Đà Nẵng				
STT	**Kí hiệu**		**Diện tích** (ha)	**Vị trí**
5	P	VV5	0,2	Đường Nguyễn Tường Phổ, phía hồ điều tiết
6	P	VV6	0,5	Phía đông bắc nút giao VĐT2 - Hoàng Văn Thái
7	P	VV7	0,3	Phía đông bắc nút giao Trần Nguyên Đán - Tốt Động
8	P	VV8	1,7	Nút giao Nguyễn Tất Thành - đường Mê Linh nối dài
9	P	VV9	0,7	Nút giao Nguyễn Tất Thành - Xuân Thiều 1
10	P	VV10	0,3	Nút giao Nguyễn Tất Thành - Phan Đình Giót
11	P	VV11	0,5	Nút giao Hoàng Thị Loan - Ngô Sỹ Liên
12	P	VV12	0,3	Đường Đoàn Phú Tứ
13	P	VV13	0,7	Đường Âu Cơ, trước chợ Hòa Khánh
14	P	VV14	0,11	Nút giao Nguyễn Tất Thành - Xuân Thiều 1, phía biển
15	P	VV15	0,1	Nút Nguyễn Tất Thành - Đàm Thanh 10, phía biển
16	P	VV16	0,1	Nút Nguyễn Tất Thành - Phan Văn Định, phía biển
17	P	VV17	0,1	Gần nút Nguyễn Tất Thành - Hà Khê, phía biển
			6,51	

4. Phân khu Sân bay				
STT	**Kí hiệu**		**Diện tích** (ha)	**Vị trí**
1	P	SB1	1,31	Đường Bùi Vịnh, gần nút giao với Lê Đại Hành
2	P	SB2	0,04	Đường Cẩm Bắc 5
3	P	SB3	0,18	Nguyễn Công Hãng, Huỳnh Ngọc Huệ, Phần Lăng 2, Nguyễn Giản Thanh
4	P	SB4	0,28	Phan Xích Long, Tân Hòa 4, Đỗ Đức Dục
			1,81	

5. Phân khu Trung tâm Lõi xanh				
STT	**Kí hiệu**		**Diện tích** (ha)	**Vị trí**
1	P	LX1	0,4	Gần nút Lõi Xanh 6 - Lõi Xanh 7, giáp đất quốc phòng
2	P	LX2	1,2	Nút Nguyễn Sinh Sắc nối dài - Lõi Xanh 7
3	P	LX3	0,5	Nút Lõi Xanh 6 - Lõi Xanh 5
4	P	LX4	0,9	Nút Lõi Xanh 9 - Lõi Xanh 5
5	P	LX5	0,8	Vành đai tây 2, gần nút Khánh An 6
6	P	LX6	1	Đường Lõi Xanh 7 (Đà Sơn), vị trí Trung tâm giết mổ gia súc gia cầm Đà Nẵng hiện nay
7	P	LX7	1,7	Hoàng Văn Thái, Nguyễn Sinh Sắc nối dài, Lõi Xanh 9
8	P	LX8	0,2	K09 Tôn Đản, phía tây nam nút ngã ba Huế
9	P	LX9	0,1	Vành đai tây 2, đối diện nút giao Nguyễn Nhược Pháp
10	P	LX10	0,2	Phía đông nam nút giao Vành đai tây 2 - Đinh Liệt
11	P	LX11	0,2	Đường QH nối từ Bắc Sơn đến Lê Trọng Tấn, phía nam đường Đinh Liệt
12	P	LX12	0,2	Phía đông bắc nút Lê Trọng Tấn - Tôn Đản.
13	P	LX13	0,2	Đường QH, phía nam Lê Trọng Tấn, phía đông Tôn Đản
14	P	LX14	0,3	Vành đai tây 2, gần chợ Hòa Phát
15	P	LX15	0,4	Phía đông nam nút giao Vành đai tây 2 - Tôn Đản
16	P	LX16	0,2	Phía đông nam nút giao Vành đai tây 2 - Tôn Đản
17	P	LX17	0,2	Phía bắc đường Vũ Lăng, gần nút giao với QL.1
18	P	LX18	0,3	Phía tây bắc nút Vành đai tây 2 - Lõi Xanh 26
19	P	LX19	0,8	Phía tây nam nút Vành đai tây 2 - Lõi Xanh 26
20	P	LX20	0,7	Phía tây bắc nút Vành đai tây 2 - Trần Đình Nam
21	P	LX21	0,4	Phía tây nam nút Vành đai tây 2 - Trần Đình Nam
22	P	LX22	0,8	Phía tây bắc nút Vành đai tây 2 - Lê Trọng Tấn

5. Phân khu Trung tâm Lõi xanh				
STT	**Kí hiệu**		**Diện tích** (ha)	**Vị trí**
23	P	LX23	0,4	Nút Vành đai tây 2 - Đồng Xoài nối dài
24	P	LX24	0,5	Đường Đồng Xoài nối dài, phía đông đường Đà Sơn
25	P	LX25	0,5	Đường Nguyễn Bính, phía đông hồ Phước Lý
26	P	LX26	0,2	Nút Lê Trọng Tấn - Phước Lý 17
27	P	LX27	1,5	Phía bắc Hoàng Văn Thái, phía nam Lõi Xanh 13
28	P	LX28	0,7	Phía bắc Hoàng Văn Thái, phía nam Lõi Xanh 13
29	P	LX29	0,8	Phía đông nam nút Lõi Xanh 16 - Lõi Xanh 13
30	P	LX30	1,5	Phía nam ga đường sắt mới
31	P	LX31	3,8	Nút Lõi Xanh 13 - Lõi Xanh 12
32	P	LX32	1,4	Phía đông nam nút Lõi Xanh 13 - đường gom cao tốc
33	P	LX33	2	Phía đông bắc nút Hoàng Văn Thái - cao tốc
34	P	LX34	0,7	Phía tây nam nút Lõi Xanh 24 - đường kết nối QL.14B với KCN Hòa Nhơn
35	P	LX35	0,5	Lõi Xanh 24
36	P	LX36	0,5	Đường kết nối QL.14B với KCN Hòa Nhơn
37	P	LX37	0,2	Lõi Xanh 14
38	P	LX38	0,6	Lõi Xanh 13, phía nam đường Hoàng Văn Thái
39	P	LX39	0,3	Lõi Xanh 13, phía nam đường Hoàng Văn Thái
40	P	LX40	2,3	Nút Lõi Xanh 16 - Lõi Xanh 13
41	P	LX41	0,7	Lõi Xanh 18
42	P	LX42	0,8	Phía nam Vành đai tây 2 đoạn đi sát tường rào quân đội
			31,6	

6. Phân khu Công nghệ cao			
STT`	**Kí hiệu**	**Diện tích** (ha)	**Vị trí**

6. Phân khu Công nghệ cao				
STT	**Kí hiệu**		**Diện tích (ha)**	**Vị trí**
1	P	CNC1	1,3	Nút CNC 2A - CNC6
2	P	CNC2	0,7	Nút CNC 2A - CNC5
3	P	CNC3	1	Vành đai tây 2 gần đường CNC2A
4	P	CNC4	0,6	Phía tây bắc nút VĐT2 - Nguyễn Tất Thành nối dài
5	P	CNC5	0,1	Khu vực giữa CNC2, CNC2A, AC3
6	P	CNC6	0,1	Nút CNC 2A - CNC5
7	P	CNC7	0,2	Đường Huỳnh Dạng nối dài
8	P	CNC8	0,1	Phía bắc nút giao Nguyễn Tất Thành nối dài - đường AC3
9	P	CNC9	0,3	Nút CNC2 - CNC3
10	P	CNC10	0,6	Phía nam đường Nguyễn Tất Thành, gần cầu Gia Tròn
11	P	CNC11	1,1	Phía tây nút giao đường Nguyễn Bá Phát - Huỳnh Dạng
12	P	CNC12	4,4	Phía đông nam nút VĐT2 - Nguyễn Tất Thành nối dài
13	P	CNC13	0,2	Phía nam nút Nguyễn Tất Thành nối dài - CNC5
14	P	CNC14	0,2	Đường Nguyễn Thành Long, gần nút giao đường Trung Lập 9
15	P	CNC15	1,6	Phía tây bắc nút VĐT2 - Đường số 5
16	P	CNC16	2,8	Giữa đường Mê Linh và hồ Bàu Tràm
17	P	CNC17	0,6	Đường số 9, phía nam hồ Bàu Tràm
18	P	CNC18	1,1	Phía đông đường ĐT601 hiện trạng, giáp kênh thoát nước
19	P	CNC19	0,2	Nút CNC11- CNC9
20	P	CNC20	0,3	Nút đường số 10B -CNC11
21	P	CNC21	0,6	Đường ĐT.601, gần cầu qua kênh thoát nước
22	P	CNC22	0,2	Phía tây bắc nút ĐT.601-Nguyễn Tất Thành nối dài
23	P	CNC23	2,3	Phía tây nút CNC14 - CNC14A
24	P	CNC24	0,6	Phía bắc nút giao CNC 14 - CNC15
25	P	CNC25	1,4	Phía đông nút CNC14 - CNC14A
26	P	CNC26	1,2	ĐT.601, phía nam cầu Quảng

6. Phân khu Công nghệ cao				
STT	**Kí hiệu**		**Diện tích** (ha)	**Vị trí**
27	P	CNC27	1,5	Phía tây nút CNC18-CNC15
28	P	CNC28	0,7	Phía đông nút CNC15 - CNC16
29	P	CNC29	0,4	Phía tây nút CNC18- ĐT.601
30	P	CNC30	1,3	Phía bắc nút ĐT.602 - CNC15
31	P	CNC31	0,2	Phía bắc nút ĐT.602 - ĐT.601
32	P	CNC32	0,6	Phía đông nam nút ĐT.601 - CNC18
33	P	CNC33	1,1	Phía đông nam nút ĐT.601 mới - CNC18
34	P	CNC34	0,3	Phía bắc nút ĐT.601 mới - CNC18
35	P	CNC35	0,6	Phía tây đường số 11B
36	P	CNC36	0,4	Đường Vành đai tây 2, phía nam nút giao với đường số 9
37	P	CNC37	0,9	Phía tây bắc nút Vành đai tây 2 - đường số 9
38	P	CNC38	2,9	Phía tây, cuối đường Lê Công Kiều
39	P	CNC39	0,9	Phía nam nút ĐT.602-CNC17
40	P	CNC40	1,3	Phía tây nút ĐT.602 - đường số 30 khu CNC
41	P	CNC41	0,1	Gần nút ĐT.602 - đường Vạn Thành
42	P	CNC42	0,9	Phía tây nam nút ĐT.602 - Đỗ Phát
43	P	CNC43	0,6	Phía đông nam nút Vành đai tây - đường số 30 khu CNC
44	P	CNC44	1,2	Phía bắc nút ĐT.602 - đường số 28 khu CNC
45	P	CNC45	1,7	Phía bắc nút ĐT.602 - Bà Nà Suối Mơ hiện trạng
46	P	CNC46	1,7	Phía tây nút ĐT.602 - đường số 28 khu CNC
47	P	CNC47	1,9	Phía đông nam nút Vành đai tây 2 - đường số 5
48	P	CNC48	0,3	Phía nam nút giao đường gom cao tốc - đường số 13 khu CNC
49	P	CNC49	0,2	Phía tây nam nút Vành đai tây - Nguyễn Tất Thành nối dài
50	P	CNC50	1,8	Đường Đỗ Phát
51	P	CNC51	0,1	Đường Đỗ Phát
			47,4	

7. Phân khu Đô thị Sườn đồi				
STT	**Kí hiệu**		**Diện tích (ha)**	**Vị trí**
1	P	SD1	0,2	Phía đông nam nút ĐT.602 với ĐH2
2	P	SD2	0,3	Phía đông bắc nút Sườn đồi 1 và Vành đai tây 1
3	P	SD3	0,8	Phía đông bắc nút Sườn đồi 1 và Vành đai tây 1
4	P	SD4	0,4	Phía tây nam nút ĐH2 - ĐT.602
5	P	SD5	0,4	Phía đông nút ĐH2 - Sườn đồi 1
6	P	SD6	0,4	Phía đông nút ĐH2 - Sườn đồi 1
7	P	SD7	0,1	Phía đông bắc nút ĐH2 - Sườn đồi 1
8	P	SD8	0,9	Phía đông bắc nút Vành đai tây 1- Sườn đồi 13
9	P	SD9	0,4	Sườn đồi 13 đoạn giữa ĐH2 và đường gom cao tốc
10	P	SD10	0,4	Đường ĐH2 đoạn giữa đường nối ga đường sắt mới và Sườn đồi 16
11	P	SD11	1	Phía tây bắc nút ĐH2 - Sườn đồi 16
12	P	SD12	1,1	Giữa đường gom cao tốc và ĐH2, phía bắc Sườn đồi 16
13	P	SD13	1,2	Phía tây bắc nút ĐH2 - Sườn đồi 17
14	P	SD14	2,3	Phía bắc nút VĐ1 - Sườn đồi 17
15	P	SD15	0,5	Phía tây bắc nút Cao tốc - Hoàng Văn Thái, gần sườn đồi 17
16	P	SD16	0,9	Phía đông nam nút Vành đai tây 1- Bà Nà Suối Mơ
17	P	SD17	0,9	Phía tây bắc nút Sườn đồi 25-Sườn đồi 18
18	P	SD18	0,8	Góc tây bắc nút Sườn đồi 25-Sườn đồi 18
19	P	SD19	0,7	Phía tây bắc nút Sườn đồi 25-Sườn đồi 18
20	P	SD20	3,0	Phía nam nút Sườn đồi 25-Sườn đồi 18
21	P	SD21	0,3	Phía bắc nút Sườn đồi 26-ĐH2
22	P	SD22	0,3	Phía bắc nút Sườn đồi 26-ĐH2
23	P	SD23	1,0	Phía bắc Sườn đồi 24, giữa ĐH2 và Sườn đồi 18
24	P	SD24	0,9	Phía đông Vành đai tây 1, giữa Sườn đồi 25 và Sườn đồi 26

7. Phân khu Đô thị Sườn đồi				
STT	**Kí hiệu**		**Diện tích (ha)**	**Vị trí**
25	P	SD25	0,1	Phía tây nút Sườn đồi 26-ĐH2
26	P	SD26	2,9	Phía đông Vành đai tây 1, giữa Sườn đồi 26 và Sườn đồi 24
27	P	SD27	0,4	Phía tây nút Sườn đồi 26-ĐH2
28	P	SD28	1,6	Phía tây nam nút Vành đai tây 1 - Bà Nà Suối Mơ
29	P	SD29	0,4	Phía tây nam nút Sườn đồi 26-Sườn đồi 19
30	P	SD30	0,8	Phía đông bắc nút Sườn đồi 24-Sườn đồi 25
31	P	SD31	1,1	Phía nam nút Sườn đồi 26-Bà Nà Suối Mơ
32	P	SD32	2,2	Sườn đồi 26 đoạn giữa Sườn đồi 21 và Sườn đồi 27
33	P	SD33	1,8	Phía tây bắc nút Sườn đồi 27-Sườn đồi 8
34	P	SD34	1,5	Phía tây nam nút Sườn đồi 27-Sườn đồi 8
35	P	SD35	1,8	Phía tây bắc nút Sườn đồi 27-Sườn đồi 9
36	P	SD36	0,9	Phía tây nam nút Sườn đồi 27-Sườn đồi 9
37	P	SD37	0,8	Phía đông bắc nút Sườn đồi 10-Sườn đồi 29
38	P	SD38	0,4	Phía tây nam nút ĐT.602 - Sườn đồi 11
39	P	SD39	1,1	Phía đông bắc nút ĐT.602 - đường số 30 khu CNC
40	P	SD40	0,5	Phía đông bắc nút ĐT.602 - đường số 30 khu CNC
41	P	SD41	1,1	Phía tây nam nút ĐT.602 - Sườn đồi 27
42	P	SD42	0,4	Phía đông bắc nút ĐT.602-Sườn đồi 27
43	P	SD43	0,2	Phía đông bắc nút ĐT.602-Sườn đồi 27
44	P	SD44	0,8	Phía đông nút Vành đai tây 1 - Sườn đồi 1
45	P	SD45	2,3	Phía nam nút Sườn đồi 28 - Sườn đồi 27
46	P	SD46	2,5	Sườn đồi 26, phía tây bắc nút Bà Nà Suối Mơ - Sườn đồi 27
47	P	SD47	0,4	Phía tây nam nút Vành đai tây 1 - đường nối ga đường sắt mới
48	P	SD48	0,7	Phía tây nam nút Vành đai tây 1 - Sườn đồi 1
49	P	SD49	1,1	Phía bắc nút Vành đai tây 1 - Bà Nà Suối Mơ
			47,00	

8. Phân khu Cảng biển Liên Chiểu				
STT	**Kí hiệu**		**Diện tích** (ha)	**Vị trí**
1	P	CB1	0,3	ĐT.601 đoạn giữa đường tránh hầm Hải Vân và đường sắt bắc nam mới
2	P	CB2	0,4	ĐT.601 đoạn giữa đường tránh hầm Hải Vân và đường sắt bắc nam mới
3	P	CB3	0,4	Phía tây bắc nút đường tránh nam hầm Hải Vân - Vành đai tây 2
4	P	CB4	0,4	Phía tây nam nút Tạ Quang Bửu - đường tránh nam hầm Hải Vân
5	P	CB5	0,5	Dọc đường sắt kết nối ga Kim Liên, giữa đường tránh nam hầm Hải Vân và CB9
6	P	CB6	0,8	Phía đông bắc nút đường tránh nam hầm Hải Vân - ADB5
7	P	CB7	0,4	Nút Ngô Xuân Thu - Đường số 7 KCN
8	P	CB8	0,1	Cuối đường Kim Liên 1
9	P	CB9	0,3	Phía tây bắc nút đường Nguyễn Văn Cừ - đường ven sông Cu Đê
10	P	CB10	0,7	Đường CB8 đoạn gần nút giao với đường CB9
11	P	CB11	0,5	Phía đông nam nút Nguyễn Văn Cừ - Tạ Quang Bửu
12	P	CB12	1,7	Phía tây nam nút Nguyễn Phước Chu - đường bao cảng Liên Chiểu
13	P	CB13	3,8	Khu vực phía bắc cảng Liên Chiểu
			10,3	

9. Phân khu Huyện lỵ Hòa Vang				
STT	**Kí hiệu**		**Diện tích** (ha)	**Vị trí**
1	P	HV1	0,6	Phía bắc Vành đai tây 1 đoạn giữa QL.14B và Hòa Phong 8
2	P	HV2	0,5	Phía bắc Vành đai tây 1 đoạn giữa QL.14B và Hòa Phong 8
3	P	HV3	0,3	QL.14B, phía tây nam cầu Cống Một
4	P	HV4	0,6	Phía đông nam nút Hòa Phong 8 - Hòa Phong 7
5	P	HV5	0,7	Phía đông Hòa Phong 7, đoạn giữa Hòa Phong 8 và ĐH5
6	P	HV6	2	Phía bắc ĐH5, đoạn giữa Hòa Phong 7 và QL.14B

9. Phân khu Huyện lỵ Hòa Vang				
STT	**Kí hiệu**		**Diện tích** (ha)	**Vị trí**
7	P	HV7	0,6	Phía đông nút Vành đai tây 1 - QL.14B
8	P	HV8	0,7	Phía đông nam Hòa Phong 8 - Hòa Nhơn Hòa Khương 2
9	P	HV9	1,2	Phía nam Hòa Phong 8, đoạn giữa Hòa Phong 7 và Hòa Nhơn Hòa Khương 2
10	P	HV10	0,9	Phía nam Hòa Phong 8, đoạn giữa Hòa Phong 7 và Hòa Nhơn Hòa Khương 2
			8,1	

10. Phân khu Sinh Thái Tây – Khu vực đỉnh và chân núi Bà Nà				
STT	**Kí hiệu**		**Diện tích** (ha)	**Vị trí**
1	P	STT1	2,9	Cuối đường Bà Nà 1
2	P	STT2	5,9	Cuối đường Bà Nà 2
3	P	STT3	0,9	Phía bắc đường Bà Nà 1, gần nút giao với đường Vành đai tây
4	P	STT4	0,3	Phía bắc đường Bà Nà 1, gần nút giao với đường Bà Nà 3
5	P	STT5	0,4	Phía tây nam nút Bà Nà 1 - Bà Nà 3
6	P	STT6	0,4	Đường Bà Nà 3
7	P	STT7	1,3	Phía tây nút Bà Nà 1 - Bà Nà 3
8	P	STT8	0,6	Phía đông đường Bà Nà 2, giữa Bà Nà 1 và Bà Nà 3
9	P	STT9	0,3	Phía đông đường Bà Nà 2, giữa Bà Nà 1 và Bà Nà 3
10	P	STT10	0,3	Đường Bà Nà 2
11	P	STT11	7,8	Phía nam đường Bà Nà 3, khu công viên chuyên đề
12	P	STT12	0,9	Phía nam đường Bà Nà 3, khu công viên chuyên đề
			22	

11. Phân khu Sinh Thái Tây – Khu vực thuộc phường Hòa Hiệp Bắc				
STT	**Kí hiệu**		**Diện tích (ha)**	**Vị trí**
1	P	HHB1	0,2	Phía tây đường Suối Lương, gần nút giao đường số 3 hiện trạng
2	P	HHB2	0,2	Phía đông đường Suối Lương, phía bắc nhà máy nước Hải Vân
3	P	HHB3	0,3	Phía bắc nút giao đường Suối Lương - QL.1 đoạn lên đèo Hải Vân
4	P	HHB4	0,6	Phía tây bắc tổng kho xăng dầu Hải Vân
5	P	HHB5	0,6	Khu vực Làng Vân
6	P	HHB6	0,9	Khu vực Làng Vân, phía nam khu đất quy hoạch du lịch dịch vụ
7	P	HHB7	0,8	Khu vực Làng Vân, phía nam khu đất quy hoạch du lịch dịch vụ
8	P	HHB8	0,4	Khu vực Làng Vân, phía đông khu đất quy hoạch du lịch dịch vụ
9	P	HHB9	0,4	Khu vực Bãi Xoan
10	P	HHB10	0,3	Khu vực quy hoạch đất du lịch dịch vụ, gần bãi Sủng Cỏ
11	P	HHB11	0,1	Khu vực quy hoạch đất du lịch dịch vụ, gần bãi Sủng Cỏ
			4,8	

Phụ lục 3-7 Các vị trí dự kiến lắp đặt trạm sạc xe ô tô điện cấp 3

STT	Quận/ Huyện	Số lượng	Loại hình	Tên
I	**Giai đoạn 2021-2025**			
1	Hải Châu	5	Khu CNTT	Khu Công viên phần mềm số 2, phường Thuận Phước
			Bãi đỗ xe	Khu vực trước Cổ Viện Chàm
			Bãi đỗ xe	Khu đất A2 góc đường Nguyễn Văn Linh – Hoàng Diệu
			Bãi đỗ xe	Bãi đỗ xe phía nam tòa nhà Trung tâm hành chính thành phố Đà Nẵng
			TTTM, nghỉ dưỡng	Khu du lịch Sun Word Asia
2	Cẩm Lệ	2	CHXD	Cửa hàng xăng dầu Pvoil Hòa Xuân
			Khu đô thị	Dự án không gian đổi mới sáng tạo tại Hòa Xuân
3	Sơn Trà	3	Bãi đỗ xe	Khu vực đường Trường Sa – Võ Nguyên Giáp
			Du lịch	Chùa Linh Ứng
			TTTM, nghỉ dưỡng	Vincom Đà Nẵng
4	Ngũ Hành Sơn	3	CHXD	Cửa hàng xăng dầu Lê Văn Hiến – Lô A1-4 đường Lê Văn Hiến, phường Khuê Mỹ
			Tòa nhà	FPT City Complex Đà Nẵng
			TTTM, nghỉ dưỡng	Cocobay resort Đà Nẵng
5	Liên Chiểu	1	Trường học	Đại học Bách khoa, Đại học Đà Nẵng
6	Hòa Vang	1	Khu công nghiệp	Khu công nghệ cao Đà Nẵng
	Tổng cộng	**15**		
II	**Giai đoạn 2025-2030**			
1	Hải Châu	10	Bãi đỗ xe	Bãi đỗ xe sân bay Đà Nẵng
			Bãi đỗ xe	Khu vực dãy nhà hàng tiệc cưới đường 2 Tháng 9
			Bãi đỗ xe	Dãy nhà hàng trước Đảo Xanh
			Bãi đỗ xe	Bãi đỗ xe 172 Nguyễn Chí Thanh
			Bãi đỗ xe	Số 10 Lý Thường Kiệt
			Khu đô thị	Khu đô thị Tuyên Sơn
			Tòa nhà	Tòa nhà Quang Trung
			Trường học	Đại học Sư phạm Kỹ thuật, Đại học Đà Nẵng

STT	Quận/ Huyện	Số lượng	Loại hình	Tên
			Trường học	Đại học Kiến trúc Đà Nẵng
			TTTM, nghỉ dưỡng	Lotte Mart Đà Nẵng
2	Cẩm Lệ	1	Khu công nghiệp	Khu công nghiệp Hòa Cầm
3	Sơn Trà	4	Bãi đỗ xe	Dãy nhà hàng từ Mỹ Hạnh đến Phước Mỹ
			Bãi đỗ xe	Khu vực ngã ba Nguyễn Văn Thoại – Võ Nguyên Giáp
			Khu công nghiệp	Khu công nghiệp Đà Nẵng (chuyển đổi sang khu đô thị)
			TTTM, nghỉ dưỡng	Intercontinental Đà Nẵng
4	Ngũ Hành Sơn	9	Khu đô thị	Khu đô thị Hòa Quý
			Khu đô thị	Khu đô thị FPT City
			Trường học	Trường Đại học Công nghệ thông tin và Truyền thông Việt – Hàn, Đại học Đà Nẵng
			Trường học	Đại học FPT
			TTTM, nghỉ dưỡng	BRG Đà Nẵng Golf Resort
			TTTM, nghỉ dưỡng	Crowne Plaza Đà Nẵng
			TTTM, nghỉ dưỡng	Danh thắng Ngũ Hành Sơn
			TTTM, nghỉ dưỡng	Hyatt Regency Đà Nẵng Resort
			TTTM, nghỉ dưỡng	Vinpearl Đà Nẵng Resort and Villas
5	Thanh Khê	4	Bãi đỗ xe	166 Hải Phòng
			Bãi đỗ xe	92 Điện Biên Phủ
			TTTM, nghỉ dưỡng	Khu thương mại Vĩnh Trung
			TTTM, nghỉ dưỡng	Co.op Mart Đà Nẵng
6	Liên Chiểu	4	Khu CNTT	Khu Công nghệ thông tin Danang Bay
			Bãi đỗ xe	Bến xe trung tâm Đà Nẵng
			Khu đô thị	Khu đô thị Golden Hills city
			Khu công nghiệp	Khu công nghiệp Hòa Khánh
7	Hòa Vang	3	Bãi đỗ xe	Bến xe Đức Long phía nam
			Khu công nghiệp	Khu CNTT tập trung – Danang IT Park
			TTTM, nghỉ dưỡng	Bà Nà Hill
	Tổng cộng	**35**		

PHỤ LỤC 4. ĐƯỜNG THỦY NỘI ĐỊA

Phụ lục 4-1 Quy hoạch cảng, bến thủy nội địa trên địa bàn thành phố Đà Nẵng

STT	Ký hiệu	Tên bên thủy nội địa	Địa điểm	Công năng	Phân loại	Diện tích tối thiểu (m2)	Diện tích đề xuất (m2)	Kích thước đề xuất tối thiểu (D x R) (m)	Ghi chú
I		**Tuyến du lịch sông Hàn: 11 vị trí**							
1	N11	Bến du thuyền quốc tế Thuận Phước	P. Nại Hiên Đông, Q. Sơn Trà	Bến du thuyền	-	800	920	40 x 20	
2	N12	Bến du thuyền quốc tế Đa Phước	P. Thanh Bình, Q. Hải Châu	Bến du thuyền	-	800	920	40 x 20	
3	Y1	Bến du thuyền tại khu vực dự án bất động sản và bến du thuyền Đà Nẵng – Marina Complex	P. Nại Hiên Đông, Q. Sơn Trà	Bến du thuyền	-	800	950	40 x 20	
4	Y2	Bến du thuyền tại khu vực dự án Olalani Riverside Tower	P. Nại Hiên Đông, Q. Sơn Trà	Bến du thuyền	-	800	6300	40 x 20	
5	Y3	DHC-MARINA bến du thuyền và câu lạc bộ thể thao dưới nước	P. An Hải Trung, Q. Sơn Trà	Bến du thuyền	-	-	3200	-	Đã xây dựng, chưa đưa vào khai thác
6	Y4	Cầu tàu tại khu vực Khu dịch vụ du lịch ven sông Hàn	P. An Hải Tây, Q. Sơn Trà	Bến du thuyền	2	800	950	40 x 20	Đã xây dựng
	Y4.1	Cầu tàu tại khu vực Khu dịch vụ du lịch ven sông Hàn	P. An Hải Tây, Q. Sơn Trà	Bến du thuyền	2	800	950	40 x 20	
7	Y5	Khu vực hợp Bến cảng du thuyền sông Hàn	P. Thuận Phước, Q. Hải Châu	Cảng thủy nội địa	1	800	950	40 x 20	Khu vực cảng cá Thuận Phước cũ. Điều chỉnh QH bến Y5 hình thành bến du lịch

STT	Ký hiệu	Tên bến thủy nội địa	Địa điểm	Công năng	Phân loại	Diện tích tối thiểu (m2)	Diện tích đề xuất (m2)	Kích thước đề xuất tối thiểu (D x R) (m)	Ghi chú
									quy mô lớn gắn với cảng sông Hàn.
8	Y6	Cảng sông Hàn	P. Thạch Thang, Q. Hải Châu	Cảng thủy nội địa	1		23.594		Đang hoạt động, là cảng hành khách. Diện tích vùng đất 23.594m2
9	Y7	Cảng phía Tây cầu Nguyễn Văn Trỗi	P. Hòa Thuận Đông, Q. Hải Châu	Bến thủy nội địa	1	900	920	40 x 22,5	Bến hiện trạng
10	Y8	Bến du thuyền tại khu công viên chuyên đề văn hóa và vui chơi giải trí kết hợp thương mại dịch vụ phía Đông Nam Đài Tưởng Niệm	P. Hòa cường Bắc, Q. Hải Châu	Bến thủy nội địa	1	900	920	40 x 22,5	
11	VT1	Bến thuyền tại dự án Tổ hợp công trình phục vụ Lễ hội pháo hoa quốc tế Đà Nẵng	P. Bắc Mỹ An, Q. Ngũ Hành Sơn	Bến du thuyền	2	800	950	40 x 20	
II		**Tuyến du lịch sông Cu Đê - sông Trường Định: 05 vị trí**							
12	X1	Khu vực phía Bắc cầu Nam Ô	P. Hòa Hiệp Bắc, Q. Liên Chiểu	Điểm dừng	-	-	-	-	chỉ có cầu tàu cho khách lên/xuống
13	X2	Khu vực bến Hầm Vàng trên tuyến sông Cu Đê cách cầu Nam Ô khoảng 1km (cuối đường Ngô Xuân Thu), gồm 2 vị trí: Vị trí tại khu vực Miếu Bà và vị trí tại cây đa bến đò Thủy Tú	P. Hòa Hiệp Bắc, Q. Liên Chiểu	Điểm dừng	-	-	-	-	chỉ có cầu tàu cho khách lên/xuống
14	X3	Khu vực phía tây dự án Golden Hills mở rộng	P. Hòa Hiệp Bắc, Q. Liên Chiểu	Bến thủy nội địa	3	600	625	24 x 25	

STT	Ký hiệu	Tên bên thủy nội địa	Địa điểm	Công năng	Phân loại	Diện tích tối thiểu (m2)	Diện tích đề xuất (m2)	Kích thước đề xuất tối thiểu (D x R) (m)	Ghi chú
15	X4	Khu vực Khe Răm, xã Hòa Bắc (định hướng du lịch tắm, thăm quan suối Khe Răm)	X. Hòa Bắc, H. Hòa Vang	Điểm dừng	-	-	-	-	chỉ có cầu tàu cho khách lên/xuống
16	N15	Khu vực dự án Golden Hills City	X. Hòa Liên, H. Hòa Vang	Bến thủy nội địa	3	600	625	24 x 25	
III		**Tuyến du lịch sông Cổ Cò - Sông Cái (Sông Vĩnh Điện): 14 vị trí**							
17	X5	Khu vực khu di tích lịch sử làng văn hóa K20	P. Khuê Mỹ, Q. Ngũ Hành Sơn	Bến thủy nội địa	1	900	920	40 x 22,5	Đã xây dựng, chưa tổ chức khai thác, hoạt động
18	X6	Khu vực chùa Quan Thế Âm thuộc khu công viên văn hóa lịch Ngũ Hành Sơn	P. Hòa Hải, Q. Ngũ Hành Sơn	Bến thủy nội địa	1	900	920	40 x 22,5	Đang triển khai thi công, dự kiến đưa vào sử dụng năm 2024
19	X7	Khu vực khu đô thị công nghệ FPT Đà Nẵng	P. Hòa Hải, Q. Ngũ Hành Sơn	Bến thủy nội địa	3	600	625	24 x 25	
20	X8	Khu vực khu liên hợp thể dục thể thao Hòa Xuân	P. Hòa Xuân, Q. Cẩm Lệ	Bến thủy nội địa	1	900	920	40 x 22,5	
21	X9	Khu vực Khu nghỉ dưỡng cho người cao tuổi theo tiêu chuẩn Nhật Bản (phía Đông sông Vĩnh Điện đoạn giáp Quảng Nam)	P. Hòa Phước, H. Hòa Vang	Bến thủy nội địa	3	600	625	24 x 25	
22	N4.1	Khu vực Khu đô thị ven sông Hòa Quý – Đồng Nò (vị trí bến cầu tàu N4.1)	P. Khuê Mỹ, Q. Ngũ Hành Sơn	Bến du thuyền	2	800	1600	40 x 20	
23	N4.2	Khu vực Khu đô thị ven sông Hòa Quý – Đồng Nò (vị trí bến cầu tàu N4.2)	P. Hòa Xuân, Q. Cẩm Lệ	Bến thủy nội địa	1	900	1600	40x22,5	

STT	Ký hiệu	Tên bến thủy nội địa	Địa điểm	Công năng	Phân loại	Diện tích tối thiểu (m2)	Diện tích đề xuất (m2)	Kích thước đề xuất tối thiểu (D x R) (m)	Ghi chú
24	N4.3	Khu vực Khu đô thị ven sông Hòa Quý – Đồng Nò (vị trí bến cầu tàu N4.3)	P. Hòa Quý, Q. Ngũ Hành Sơn	Bến du thuyền	2	800	950	40 x 20	
25	N4.4	Khu vực Khu đô thị ven sông Hòa Quý – Đồng Nò (vị trí bến cầu tàu N4.4)	P. Hòa Quý, Q. Ngũ Hành Sơn	Bến du thuyền	2	800	950	40 x 20	
26	N4.5	Khu vực Khu đô thị ven sông Hòa Quý – Đồng Nò (vị trí bến cầu tàu N4.5)	P. Hòa Hải, Q. Ngũ Hành Sơn	Bến du thuyền	2	800	950	40 x 20	
27	N5	Khu vực khu mở rộng Khu đô thị ven sông Hoà Quý - Đồng Nò về phía Đông (01 vị trí cầu tàu)	P. Hòa Hải, Q. Ngũ Hành Sơn	Bến du thuyền	2	800	950	40 x 20	
28	N6	Bến khu vực cầu Cổ Cò mới đường Võ Quí Huân	P. Hòa Hải, Q. Ngũ Hành Sơn	Bến thủy nội địa	2	600	920	30 x 20	
29	VT2	Bến tại dự án Khu Đô thị sinh thái ven sông Hòa Xuân (vị trí 1 tại chân cầu Bùi Tá Hán)	P. Hòa Xuân, Q. Cẩm Lệ	Bến du thuyền	2	800	950	40 x 20	
30	VT02	Khu vực trước nhà Truyền thống khu III Hòa Vang	P. Hòa Hải, Q. Ngũ Hành Sơn	Bến thủy nội địa					
IV		**Tuyến du lịch sông Cẩm Lệ - Sông Túy Loan - sông Yên: 10 vị trí**							
31	X10	Khu vực Trung tâm hội chợ triển lãm	P. Khuê Trung, Q. Cẩm Lệ	bến thủy nội địa	1	900	920	40 x 22,5	

STT	Ký hiệu	Tên bên thủy nội địa	Địa điểm	Công năng	Phân loại	Diện tích tối thiểu (m2)	Diện tích đề xuất (m2)	Kích thước đề xuất tối thiểu (D x R) (m)	Ghi chú
32	X11	Khu vực làng Phong Lệ	X. Hòa Châu, H. Hòa Vang	bến thủy nội địa	1	900	920	40 x 22,5	
33	X12	Khu vực Cẩm Nê, xã Hòa Tiến	X. Hòa Tiến, H. Hòa Vang	Điểm dừng	-	-	-	-	
34	X13	Khu vực khu di tích đình làng Túy Loan	X. Hòa Phong, H. Hòa Vang	Điểm dừng	-	-	-	-	Đã được đầu tư, công trình chưa hoàn thiện để công bố bến đưa vào hoạt động.
35	X14	Khu vực khu du lịch Thái Lai	X. Hòa Nhơn, H. Hòa Vang	Điểm dừng	-	-	-	-	Đã được đầu tư, công trình chưa hoàn thiện để công bố bến đưa vào hoạt động.
36	X15	Khu vực Bara An Trạch - xã Hòa Khương	X. Hòa Khương, H. Hoa Vang	Điểm dừng	-	-	-	-	
37	N7	Khu vực vùng rau Túy Loan	X. Hòa Phong, H. Hòa Vang	Điểm dừng					
38	N8	Khu vực chùa Quang Hưng	X. Hòa Phong, H. Hòa Vang	Điểm dừng					
39	X24	Khu vực dự án KĐT sinh thái ven sông Hòa Xuân: Đảo dưới chân cầu Nguyễn Tri Phương	P. Hòa Xuân, Q. Cẩm Lệ	Điểm dừng					
40	X25	Khu vực dự án KĐT sinh thái ven sông Hòa Xuân: Khu cây xanh ven sông cuối đường Bùi Trang Chước	P. Hòa Xuân, Q. Cẩm Lệ	Bến thủy nội địa	1	900	1600	40 x 22,5	
V		**Khu vực vịnh Đà Nẵng: 4 vị trí**							

STT	Ký hiệu	Tên bến thủy nội địa	Địa điểm	Công năng	Phân loại	Diện tích tối thiểu (m2)	Diện tích đề xuất (m2)	Kích thước đề xuất tối thiểu (D x R) (m)	Ghi chú
41	N3	Khu vực khu du lịch làng Vân	P. Hòa Hiệp Bắc, Q. Liên Chiểu	Điểm dừng	-	-	-	-	
42	N1	Khu vực bãi Sủng Cỏ	P. Hòa Hiệp Bắc, Q. Liên Chiểu	Điểm dừng	-	-	-	-	
43	N2	Khu vực bãi Mà Đa	P. Hòa Hiệp Bắc, Q. Liên Chiểu	Điểm dừng	-	-	-	-	
44	N14	Khu vực Xuân Thiều	P. Hòa Hiệp Nam, Q. Liên Chiểu	Bến thủy nội địa	3	600	920	30 x 20	
VI		**Tuyến du lịch xung quanh Bán đảo Sơn Trà: 19 vị trí**							
45	T1	Bến Thọ Quang	Sơn Trà	Bến thủy nội địa	2	600	920	30 x 20	
46	T2	Bến CT15	Sơn Trà	Bến thủy nội địa	2	-	705	-	Đã xây dựng Tọa độ X: 1780317.557; Y: 555119.940 (hệ tọa độ VN 2000)
47	T3	Bãi Bụt	Sơn Trà	Điểm dừng	-	-	-	-	chỉ có cầu tàu cho khách lên/xuống
48	T4	Chùa Linh Ứng	Sơn Trà	Điểm dừng	-	-	-	-	chỉ có cầu tàu cho khách lên/xuống
49	T5	Bãi Trẹm	Sơn Trà	Điểm dừng	-	-	-	-	chỉ có cầu tàu cho khách lên/xuống
50	T6	Bãi Đa	Sơn Trà	Điểm dừng	-	-	-	-	chỉ có cầu tàu cho khách lên/xuống
51	T7	Bãi Nam	Sơn Trà	Điểm dừng	-	-	-	-	chỉ có cầu tàu cho khách lên/xuống

STT	Ký hiệu	Tên bên thủy nội địa	Địa điểm	Công năng	Phân loại	Diện tích tối thiểu (m2)	Diện tích đề xuất (m2)	Kích thước đề xuất tối thiểu (D x R) (m)	Ghi chú
52	T8	Ghềnh Bàng	Sơn Trà	Điểm dừng	-	-	-	-	chỉ có cầu tàu cho khách lên/xuống
53	T9	Mũi Nghê	Sơn Trà	Điểm dừng	-	-	-	-	chỉ có cầu tàu cho khách lên/xuống
54	X17	Khu du lịch Biển Đông Resort	Sơn Trà	Điểm dừng	-	-	-	-	chỉ có cầu tàu cho khách lên/xuống
55	X18	Sơn Trà Spa & Resort	Sơn Trà	Điểm dừng	-	-	-	-	chỉ có cầu tàu cho khách lên/xuống
56	X19	Hục Lỡ	Sơn Trà	Điểm dừng	-	-	-	-	chỉ có cầu tàu cho khách lên/xuống
57	X20	Bãi Tranh – Mũi Nghê	Sơn Trà	Điểm dừng	-	-	-	-	chỉ có cầu tàu cho khách lên/xuống
58	N9	Bến du thuyền cảng Tiên Sa	Sơn Trà	Bến du thuyền	-	6000	6000	150 x 40	
59	N10	Bến khu nghỉ dưỡng InterContinental	Sơn Trà	Bến du thuyền		6000	6000	150 x 40	
VI		**Khu vực tránh trú bão cho các tàu du lịch: 02 vị trí**							
1		Khu neo đậu khu vực sông Cổ Cò (gần bến thủy nội địa X5: làng văn hóa K20)	Ngũ Hành Sơn						
2		Khu neo đậu bờ hữu cầu Nguyễn Tri Phương (gần bến thủy nội địa X25: cuối đường Bùi Trang Chước)	Cẩm Lệ						

PHỤ LỤC 5. ĐƯỜNG SẮT ĐÔ THỊ

Phụ lục 5-1 Danh sách các điểm trung chuyển cấp 2

STT	Tên điểm trung chuyển	Vị trí
1	MRT1 với BX phía Bắc	Tại khu vực bến xe phía Bắc
2	MRT1 với LRT 9	Tại khu vực nút giao Vành đai tây 2 - Nguyễn Tất Thành nối dài
3	MRT1 với LRT 3	Tại khu vực nút giao Vành đai tây 2 – đường số 2 KCN Hòa Khánh
4	MRT1 với LRT 10	Tại khu vực nút giao Vành đai tây 2 - đường Nguyễn Sinh Sắc nối dài
5	MRT1 với LRT 5	Tại khu vực nút giao Trường Chinh – Đinh Thị Vân
6	MRT1 với LRT 2	Tại khu vực nút giao Duy Tân – Đường bao phía đông sân bay
7	MRT1 với LRT 4	Tại khu vực nút giao Nguyễn Văn Linh – Nguyễn Tri Phương
8	MRT1 với LRT 1	Tại khu vực nút giao Lý Thái Tổ - Lê Duẩn
9	MRT2 với LRT du lịch ven sông Hàn	Tại khu vực nút giao đường 3 Tháng 2 – hầm qua qua sông Hàn
10	MRT2 với LRT du lịch ven biển Mỹ Khê	Tại khu vực nút giao Ngô Quyền – Vương Thừa Vũ
11	MRT2 với LRT 4	Tại khu vực nút giao Ngô Quyền – Võ Văn Kiệt
12	MRT2 với LRT 2	Tại khu vực nút giao Ngũ Hành Sơn – Hồ Xuân Hương
13	MRT2 với LRT 9	Tại khu vực nút giao Lê Văn Hiến – Minh Mạng
14	MRT2 với LRT 11	Tại khu vực nút giao Trần Đại Nghĩa – Nam Kỳ Khởi Nghĩa

Phụ lục 5-2 Danh sách các điểm trung chuyển cấp 3

STT	Tên điểm trung chuyển
1	LTR 1 với LRT du lịch ven sông Hàn
2	LTR 4 với LRT du lịch ven sông Hàn
3	LTR 4 với LRT du lịch ven biển
4	LTR 2 với LRT 8
5	LTR 2 với LRT 6
6	LTR 2 với LRT du lịch ven biển
7	LTR 3 với LRT du lịch ven biển
8	LTR 3 với LRT 7

STT	Tên điểm trung chuyển
9	LTR 3 với LRT 9
10	LTR 5 với LRT 7
11	LTR 5 với LRT 6
12	LTR 5 với LRT 9
13	LTR 5 với LRT 11
14	LTR 6 với LRT 8
15	LTR 6 với LRT 9
16	LTR 7 với LRT 9
17	LTR 7 với LRT 10
18	LTR 8 với LRT 9
19	LTR 8 với LRT du lịch ven biển
20	LTR 9 với LRT 10
21	LTR 9 với LRT du lịch ven biển
22	LTR 10 với LRT du lịch ven biển
23	LTR 11 với LRT du lịch ven biển

Các điểm trung chuyển cấp 2 và cấp 3 bố trí trong phạm vi đất giao thông kết nối bằng cầu hoặc hầm đi bộ.

Phụ lục 5-3 Thống kê các ga trên tuyến MRT, LRT

Tuyến MRT01					
STT	**Mã số ga**	**Vị trí**	**Khoảng cách (m)**	**Cộng dồn (m)**	**Ghi chú**
1	M1.1	Bến xe phía Bắc (quy hoạch) - Hòa Liên - Hòa Vang	0		
2	M1.2	Giao lộ với đường Nguyễn Tất Thành Nối Dài	1510	1510	Điểm trung chuyển với LRT9
3	M1.3	Giao lộ với đường Số 5 KCN Hòa Khánh	1400	2910	
4	M1.4	Giao lộ với đường số 8 KCN Hòa Khánh - Hòa Khánh Bắc	1192	4102	
5	M1.5	Nghĩa Trang – Giao lộ với đường nối đường Số 2 và Ga Đà Nẵng mới - Hòa Khánh Bắc	1045	5147	Điểm trung chuyển với LRT3
6	M1.6	Giao lộ với đường Khánh An 6	1180	6327	
7	M1.7	Giao lộ với đường Nguyễn Sinh Sắc nối Hoàng Văn Thái	1290	7617	Điểm trung chuyển với LRT10
8	M1.8	Giao lộ với đường Hoàng Văn Thái, 79 Hoàng Văn Thái, Hoà Khánh Nam	1138	8755	
9	M1.9	Giao Nguyễn Bính - Phan Khoang - Trần Đình Nam	1925	10680	
10	M1.10	Nút giao Trường Chinh – Đinh	1230	11910	Điểm trung chuyển

		Thị Vân			với LRT5
11	M1.11	Phía đông hầm qua sân bay	2675	14585	Kết nối nhà ga sân bay (quy hoạch)
12	M1.12	Giao lộ Nguyễn Tri Phương – Nguyễn Văn Linh	740	15325	Điểm trung chuyển với LRT4
13	M1.13	Công viên 29-3 (09 đường Điện Biên Phủ)	715	16040	Điểm trung chuyển với LRT1
14	M1.14	Điểm trung chuyển Trung tâm (ga Đà Nẵng cũ)	740	16780	Điểm trung chuyển với MRT2, LRT7
	Tổng cộng		**16780**	**16780**	

STT	Mã số ga	Vị trí	Khoảng cách (m)	Cộng dồn (m)	Ghi chú
	TUYẾN MRT 02				
1	M2.1	Điểm trung chuyển Trung tâm (ga Đà Nẵng cũ)	0		Điểm trung chuyển với MRT2, LRT7
2	M2.2	Chợ Tam Giác	520	520	
3	M2.3	Khu vực nút giao hầm qua sông Hàn – 3 Tháng 2	1383	1903	Điểm trung chuyển với LDL1, LDL2
4	M2.4	36 Trần Thánh Tông (Giao đường Lý Đạo Thành)	1997	3900	Điểm trung chuyển với LDL3
5	M2.5	675 Ngô Quyền	1232	5132	
6	M2.6	Giao Ngô Quyền - Lý Nam Đế	1570	6702	Điểm trung chuyển với LRT4
7	M2.7	Giao Ngũ Hành Sơn - Ung Văn Khiêm	1200	7902	
8	M2.8	Lê Văn Hiến giao Trần Trọng Khiêm	1794	9696	Điểm trung chuyển với LRT2
9	M2.9	492 Đ. Lê Văn Hiến (giao Chu Cẩm Phong)	2750	12446	Điểm trung chuyển với LRT9
10	M2.10	860 Đ. Lê Văn Hiến (trước cầu Biện)	2057	14503	
11	M2.11	324 Trần Đại Nghĩa (gần giao Võ Văn Đặng)	1687	16190	Điểm trung chuyển với LRT8, LRT11
	Tổng cộng		**16190**	**16190**	

Tuyến LRT1					
STT	**Mã số ga**	**Vị trí**	**Khoảng cách (m)**	**Cộng dồn (m)**	**Ghi chú**
1	L1.1	22 Hùng Vương	0		Điểm trung chuyển LDL2
2	L1.2	45 Hùng Vương	419	419	
3	L1.3	199 Hùng Vương	492	911	
4	L1.4	319 Hùng Vương	499	1410	

5	L1.5	Công viên 29-3 (đường Điện Biên Phủ)	495	1905	Điểm trung chuyển với MRT1
	Tổng cộng		**1905**	**1905**	

Tuyến LRT2					
STT	**Mã số ga**	**Vị trí**	**Khoảng cách (m)**	**Cộng dồn (m)**	**Ghi chú**
1	L2.1	Giao đường Võ Nguyên Giáp	0		Điểm trung chuyển với LDL3
2	L2.2	Đường dẫn đầu cầu Tiên Sơn, gần nút giao với đường Lê Văn Hiến	830	830	Điểm trung chuyển với MRT2
3	L2.3	Đường dẫn đầu cầu Tiên Sơn, phía bờ tây	1070	1900	
4	L2.4	Gần nút giao với đường 2 Tháng 9	800	2700	Điểm trung chuyển với LRT6
5	L2.5	Gần nút giao với đường Trần Đức Thảo	920	3620	
6	L2.6	Gần nút giao với đường Nguyễn Hữu Thọ	1100	4720	Điểm trung chuyển với LRT8
7	L2.7	Gần nút giao đường 30 Tháng 4	1000	5720	
8	L2.8	Gần nút giao Nguyễn Hữu Thọ - Duy Tân	1330	7050	Điểm trung chuyển với MRT1
	Tổng cộng		**7050**		

Tuyến LRT3					
STT	**Mã số ga**	**Vị trí**	**Khoảng cách (m)**	**Cộng dồn (m)**	**Ghi chú**
1	L3.1	2 Nguyễn An Ninh - Giao Nguyễn Tất Thành	0		Điểm trung chuyển với LDL1
2	L3.2	Nguyễn An Ninh - Giao Bàu Mạc 23	543	543	Điểm trung chuyển với LRT7
3	L3.3	Cổng KCN Hòa Khánh (Đường số 2 giao Nguyễn Lương Bằng)	552	1095	
4	L3.4	Đường số 2 giao Đường số 3	779	1874	
5	L3.5	361 Âu Cơ, Hòa Khánh Bắc	617	2491	Điểm trung chuyển với MRT1
6	L3.6	Khu nghĩa trang Hòa Sơn, Hòa Vang	1289	3780	
7	L3.7	Điểm trung chuyển ga Đà Nẵng Mới	3022	6802	
8	L3.8	Giao lộ với đường Vành Đai Tây 1, Hòa Sơn, Hòa Vang	1331	8133	Điểm trung chuyển với LRT9
	Tổng		**8133**	**8133**	

	cộng				

Tuyến LRT4					
STT	**Mã số ga**	**Vị trí**	**Khoảng cách (m)**	**Cộng dồn (m)**	**Ghi chú**
1	L4.1	Giao Võ Văn Kiệt - Võ Nguyên Giáp	0		Điểm trung chuyển với LDL3
2	L4.2	Giao Võ Văn Kiệt – Ngô Quyền	1122	1122	Điểm trung chuyển với MRT2
3	L4.3	Giao Nguyễn Văn Linh – Lê Đình Dương	1468	2590	Điểm trung chuyển với LDL2
4	L4.4	Giao Nguyễn Văn Linh – Hoàng Diệu	649	3239	
5	L4.5	Giao Nguyễn Văn Linh – Nguyễn Tri Phương	1023	4262	Điểm trung chuyển với MRT1
	Tổng cộng		**4262**	**4262**	

Tuyến LRT5					
STT	**Mã số ga**	**Vị trí**	**Khoảng cách (m)**	**Cộng dồn (m)**	**Ghi chú**
1	L5.1	Bàu Tràng 7 giao Bàu Tràng 2	0		Điểm trung chuyển với LRT7
2	L5.2	47 Trường Chinh	1180	1180	
3	L5.3	231 Trường Chinh	1090	2270	
4	L5.4	281 Trường Chinh	1150	3420	Điểm trung chuyển với MRT1
5	L5.5	517 Trường Chinh	1080	4500	
6	L5.6	557 Trường Chinh			
7	L5.7	731 Trường Chinh	1420	5920	
8	L5.8	Đường Trường Chinh giao Nguyễn Như Đỗ	1349	7269	
9	L5.9	Cống Đen, Trường Chinh	1390	8659	Điểm trung chuyển với LRT9
10	L5.10	QL1A, Cửa hàng xăng dầu Hòa Châu (PV OIL)	1163	9822	
11	L5.11	QL1A Gần CH Xăng Dầu Hòa Khánh 5	1386	11208	
12	L5.12	QL1A, Bến xe Khách phía Nam Đà Nẵng	1115	12323	Điểm trung chuyển với LRT11
	Tổng cộng		**12323**		

Tuyến LRT6					
STT	**Mã số ga**	**Vị trí**	**Khoảng cách (m)**	**Cộng dồn (m)**	**Ghi chú**
1	L6.1	174 Đ. 2 Tháng 9, Hòa Thuận Đông	0		Điểm trung

		(Khu vực nút giao cầu Trần Thị Lý)			chuyển với LRT2, LDL2
2	L6.2	Quảng trường 2/9	924	924	
3	L6.3	516 Đ. 2 Tháng 9, Hoà Cường Nam	784	1708	
4	L6.4	MM Mega Market Đà Nẵng, 5 Cách Mạng Tháng 8	1122	2830	
5	L6.5	129 Cách Mạng Tháng 8	992	3822	Điểm trung chuyển với LRT8
6	L6.6	298 Cách Mạng Tháng 8, Hòa Thọ Đông (gần nút giao đường Ông Ích Đường)	1028	4850	
7	L6.7	Công Viên cầu vượt Hòa Cầm, Hòa Thọ Đông	986	5836	Điểm trung chuyển với LRT5
8	L6.8	55 Trường Sơn, Hoà Thọ Tây (gần nút giao đường số 3 KCN Hòa Cầm)	1018	6854	
9	L6.9	171 Trường Sơn (giao đường số 1 KCN Hòa Cầm)	981	7835	
10	L6.10	Nhà Khách Quân Khu 5, Trường Sơn	981	8816	
11	L6.11	QL14B, gần Trạm biến áp 500KV Đà Nẵng	897	9713	
12	L6.12	QL14B, Gò Lăng 1	1175	10888	
13	L6.13	QL14B, Cầu Đỏ - Túy Loan	1139	12027	
14	L6.14	QL14B, (trước cầu Cống Một ~300m)	906	12933	
15	L6.15	Ngã 3 Trường tiểu học An Phước	962	13895	Điểm trung chuyển với LRT9
16	L6.16	QL14B, phía nam nút giao với đường Hòa Phong – Hòa Phước, Hòa Phong, Hòa Vang	893	14788	
17	L6.17	QL14B, phía bắc nút giao VĐ Tây 2	910	15698	
18	L6.18	QL14B, phía bắc nút giao đường Hòa Khương 6, Hoà Khương, Hòa Vang	1279	16977	
19	L6.19	QL14B, Nhà máy Xi măng Hòa Khương	1263	18240	
	Tổng cộng		**18240**	**18240**	

Tuyến LRT7					
STT	**Mã số ga**	**Vị trí**	**Khoảng cách (m)**	**Cộng dồn (m)**	**Ghi chú**
1	L7.1	Điểm trung chuyển Trung tâm (ga Đà Nẵng cũ)	0		Điểm trung chuyển với MRT1, MRT2
2	L7.2	Đỗ Ngọc Du – K179 Trần Cao Vân	751	751	
3	L7.3	38 Đỗ Ngọc Du	1241	1992	
4	L7.4	Bàu Trảng 7 giao Bàu Trảng 2	1060	3052	

5	L7.5	Hồ Trung Nghĩa	879	3931	Điểm trung chuyển với LRT5
6	L7.6	Nhà Máy COCA COLA	890	4821	
7	L7.7	Nguyễn Sinh Sắc (giao Thanh Nghị)	1355	6176	Điểm trung chuyển với LRT10
8	L7.8	Phía sau Đại Học Bách Khoa Đà Nẵng (gần nút giao Hoàng Thị Loan)	1033	7209	
9	L7.9	Nguyễn An Ninh - Giao Bàu Mạc 23	1273	8482	Điểm trung chuyển với LRT3
10	L7.10	Công viên nước MIKAZUKI	823	9305	
11	L7.11	Gần giao Đường Số 5 - QL1A	981	10286	
12	L7.12	Nguyễn Tất Thành, Cây Xăng Hòa Hiệp Nam	1213	11499	Điểm trung chuyển với LRT9. LDL1
13	L7.13	Chùa Nam Thành	1005	12504	
14	L7.14	Giao Tạ Quang Bửu	1441	13945	
	Tổng cộng		**13945**	**13945**	

Tuyến LRT8					
STT	**Mã số ga**	**Vị trí**	**Khoảng cách (m)**	**Cộng dồn (m)**	**Ghi chú**
	L2.6	Gần nút giao với đường Xô Viết Nghệ Tĩnh	0		Điểm trung chuyển với LRT2
1	L8.1	Gần nút giao Trịnh Đình Thảo	720	720	
2	L8.2	676 Nguyễn Hữu Thọ	800	1520	Điểm trung chuyển với LRT6
3	L8.3	8 Võ Chí Công	1200	2720	
4	L8.4	123 Võ Chí Công (giao Mai Chí Thọ)	1160	3880	
5	L8.5	Lô 39 Võ Chí Công (giao Minh Mạng)	1060	4940	Điểm trung chuyển với LRT9
6	L8.6	Võ Chí Công (giao Lê Trí Viễn)	840	5780	
7	L8.7	Võ Chí Công (nghĩa trang liệt sĩ Hòa Quý)	780	6560	
8	L8.8	Võ Chí Công (gần nút giao Trần Đại Nghĩa)	1570	8130	Điểm trung chuyển với MRT2
9	L8.9	Võ Quý Huân (KĐT FPT)	810	8940	
10	L8.10	Võ Quý Huân (giao Trường Sa)	1170	10110	Điểm trung chuyển với LDL3
	Tổng cộng		**10110**		

Tuyến LRT 9					
STT	**Mã số ga**	**Vị trí**	**Khoảng cách (m)**	**Cộng dồn (m)**	**Ghi chú**
1	L9.1	Minh Mạng (giao Trường Sa)	0		Điểm trung chuyển

					với LDL3
2	L9.2	Minh Mạng (UBND Quận Ngũ Hành Sơn)	588	588	Điểm trung chuyển với MRT2
3	L9.3	Minh Mạng (giao Nguyễn Phước Lan)	1265	1853	
4	L9.4	Minh Mạng (giao Đường số 3, gần nút Võ Chí Công)	1520	3373	Điểm trung chuyển với LRT8
5	L9.5	Nguyễn Xuân Lâm (giao Phù Đổng)	2828	6201	
6	L9.6	Cống Đen, Trường Trinh	1641	7842	Điểm trung chuyển với LRT5
7	L9.7	Thôn Cẩm Nê, Hòa Tiến, Hòa Vang	2345	10187	
8	L9.8	Thôn Thạch Bồ, Hòa Phong, Hòa Vang	1680	11867	
9	L9.9	QL14B (giao Quảng Xương)	1799	13666	Điểm trung chuyển với LRT6
10	L9.10	Thôn Dương Lâm 2, Hòa Phong, Hòa Vang	1465	15131	
11	L9.11	Thôn Thái Lai, Hoà Nhơn, Hòa Vang	1663	16794	
12	L9.12	Thôn Trước Đông, Hoà Nhơn, Hòa Vang	1426	18220	
13	L9.13	Bà Nà Suối Mơ (gần Đường rẽ Thao Trường Bắn Hòa Nhơn)	1222	19442	Điểm trung chuyển với LRT10
14	L9.14	Ngã 3 gần Nhà Thờ Phú Hạ	1064	20506	
15	L9.15	Hòa Sơn, Hòa Vang, giao đường Nối đường số 2 – Ga Đà Nẵng	1387	21893	Điểm trung chuyển với LRT3
16	L9.16	Giao ĐT602	1829	23722	
17	L9.17	Khu CNTT Tập trung Đà Nẵng	1636	25358	
18	L9.18	Nguyễn Tất Thành nối dài (Đình làng Hưởng Phước)	1932	27290	
19	L9.19	Nguyễn Tất Thành nối dài (giao Vành Đai Tây 2)	2083	29373	Điểm trung chuyển với MRT1
20	L9.20	Nguyễn Tất Thành nối dài (gần đường AC3)	1479	30852	
21	L9.21	Đường Nguyễn Tất Thành nối dài (cây xăng Hòa Hiệp Nam)	1456	32308	Điểm trung chuyển với LRT7, LDL1
	Tổng cộng		**32308**	**32308**	

Tuyến LRT10					
STT	**Mã số ga**	**Vị trí**	**Khoảng cách (m)**	**Cộng dồn (m)**	**Ghi chú**
1	L10.1	1 Nguyễn Sinh Sắc	0		Điểm trung chuyển với LDL1
2	L10.2	Đường Nguyễn Sinh Sắc (giao Hoàng Thị Loan)	855	855	
3	L10.3	Đường Nguyễn Sinh Sắc (giao Thanh Nghị)	1054	1909	Điểm trung chuyển với LRT7

4	L10.4	Giao Vành Đai Tây 2, Hòa Khánh Nam - Liên Chiểu	964	2873	Điểm trung chuyển với MRT1
5	L10.5	Giao Hoàng Văn Thái, đường rẽ Bãi Rác Khánh Sơn	1425	4298	
6	L10.6	Bà Nà Suối Mơ,	1137	5435	
7	L10.7	Bà Nà Suối Mơ, Hòa Sơn, Hòa Vang	1508	6943	
8	L10.8	Bà Nà Suối Mơ, gần nút giao ĐH2	1430	8373	
9	L10.9	Bà Nà Suối Mơ giao Vành Đai Tây 1 (gần Đường rẽ Thao Trường Bắn Hòa Nhơn)	941	9314	Điểm trung chuyển với LRT9
10	L10.10	Bà Nà Suối Mơ	2061	11375	
11	L10.11	Giao Vành Đai Tây	2323	13698	
	Tổng cộng		**13698**	**13698**	

Tuyến LRT11					
STT	**Mã số ga**	**Vị trí**	**Khoảng cách (m)**	**Cộng dồn (m)**	**Ghi chú**
1	L11.1	Nút giao Nam Kỳ Khởi Nghĩa - Đường Trần Đại Nghĩa	0		Điểm trung chuyển với MRT2, LRT8
2	L11.2	Viện Khoa học xã hội vùng Trung Bộ	1050	1050	
3	L11.3	Nam Kỳ Khởi Nghĩa (gần nút giao Đăng Mai Chơn)	1521	2571	
4	L11.4	Nam Kỳ Khởi Nghĩa, trước cầu Hòa Phước	1016	3587	
5	L11.5	Bến xe Khách phía Nam	1343	4930	Điểm trung chuyển với LRT5
	Tổng cộng		**4930**	**4930**	

Tuyến LRT du lịch 1 – ven biển Nguyễn Tất Thành					
STT	**Mã số ga**	**Vị trí**	**Khoảng cách (m)**	**Cộng dồn (m)**	**Ghi chú**
1	LDL1.1	1 Nguyễn Tất Thành	0		Điển trung chuyển với LRT9, LRT7
2	LDL1.2	Nguyễn Tất Thành (gần Xuân Thiều 11)	1023	1023	
3	LDL1.3	Nguyễn Tất Thành (gần Mikazuki Đà Nẵng)	976	1999	Điển trung chuyển với LRT4
4	LDL1.4	Nguyễn Tất Thành (Ngã ba Nguyễn An Ninh)	1121	3120	Điển trung chuyển với LRT3

5	LDL1.5	Nguyễn Tất Thành (Ngã ba Nguyễn Sinh Sắc)	1625	4745	Điển trung chuyển với LRT10
6	LDL1.6	Nguyễn Tất Thành (Ngã ba Lý Thái Tông)	1374	6119	
7	LDL1.7	Công Viên Biển Hà Khê	1685	7804	
8	LDL1.8	Nguyễn Tất Thành (Ngã ba Tôn Thất Đạm)	1081	8885	
9	LDL1.9	Nguyễn Tất Thành (Ngã ba Ông Ích Khiêm)	1342	10227	
10	LDL1.10	31 Nguyễn Tất Thành (gần nút giao đường 3 Tháng 2)	618	10845	
11	LDL1.11	47 Đ. 3 Tháng 2 (giao hầm qua sông Hàn)	864	11709	Điển trung chuyển với MRT2, LDL2
	Tổng cộng		**11709**	**11709**	

Tuyến LRT du lịch 2 – Ven sông Hàn					
STT	**Mã số ga**	**Vị trí**	**Khoảng cách (m)**	**Cộng dồn (m)**	**Ghi chú**
1	LDL2.1	Như Nguyệt (cảng Sông Hàn)	0		Điển trung chuyển với MRT2, LDL1
2	LDL2.2	Bạch Đằng-Nguyễn Du (bến du thuyền sông Hàn)	366	366	
3	LDL2.3	7 Bạch Đằng, gần cầu sông Hàn	759	1125	
4	LDL2.4	Bạch Đằng giao Hùng Vương	521	1646	Điển trung chuyển với LRT1
5	LDL2.5	Tây Cầu Rồng - Đ 2/9	906	2552	Điển trung chuyển với LRT4
6	LDL2.6	Bạch Đằng - Bình Minh 8	956	3508	Điển trung chuyển với LRT2, LRT6
7	LDL2.7	388 Đ. Trần Hưng Đạo (Giao Bùi Thị Xuân)	1265	4773	
8	LDL2.8	Đ. Trần Hưng Đạo, Công Viên Bờ Đông Cầu Rồng	1183	5956	
9	LDL2.9	Đ. Trần Hưng Đạo, Bờ Đông Cầu Sông Hàn	1232	7188	
10	LDL2.10	Tòa nhà Olalani	1055	8243	
11	LDL2.11	Như Nguyệt (cảng Sông Hàn)	1712	9955	Điển trung chuyển với MRT2, LDL1
	Tổng cộng		**9955**	**9955**	

Tuyến LRT du lịch 3 – ven biển Mỹ Khê					
STT	**Mã số ga**	**Vị trí**	**Khoảng cách (m)**	**Cộng dồn (m)**	**Ghi chú**
1	LDL3.1	Cảng Tiên Sa	0		
2	LDL3.2	Giao Lê Đức Thọ	4025	4025	
3	LDL3.3	Giao Phạm Bằng	995	5020	
4	LDL3.4	Giao Vương Thừa Vũ	1535	6555	Điển trung chuyển với MRT2
5	LDL3.5	02 Vương Thừa Vũ	987	7542	
6	LDL3.6	Công Viên Biển Đông	1118	8660	
7	LDL3.7	Đường Võ Nguyên Giáp, Công viên Bãi Biển Mỹ Khê	875	9535	Điển trung chuyển với LRT4
8	LDL3.8	Võ Nguyên Giáp (giao Nguyễn Văn Thoại)	679	10214	
9	LDL3.9	51 Võ Nguyên Giáp (giao Phan Tứ)	1094	11308	
10	LDL3.10	110 Võ Nguyên Giáp (giao Hồ Xuân Hương)	700	12008	
11	LDL3.11	Võ Nguyên Giáp (TIA Wellness Resort)	1371	13379	
12	LDL3.12	Trường Sa (giao Minh Mạng)	1383	14762	Điển trung chuyển với LRT9
13	LDL3.13	Trường Sa (giao Phạm Hữu Nhật)	1248	16010	
14	LDL3.14	Trường Sa (giao Nguyễn Thức Đường)	1661	17671	
15	LDL3.15	Trường Sa (giao Võ Quý Huân)	870	18541	Điển trung chuyển với LRT8
16	LDL3.16	Trường Sa (giao An Nông)	987	19528	
17	LDL3.17	Fusion villa	1056	20584	
18	LDL3.18	Giáp Quảng Nam	835	21419	
	Tổng cộng		**21419**	**21419**	

PHỤ LỤC 6. VTHKCC BẰNG XE BUÝT

Phụ lục 6-1 Lộ trình các tuyến buýt hiện trạng

STT	Tuyến buýt	Chiều đi	Chiều về	Chiều dài (km)
1	**Tuyến số 05:** Khu CC Hòa Hiệp Nam – Công viên Biển Đông	Khu Chung cư Hoà Hiệp Nam (Bãi đỗ xe đường Xuân Thiều 1) - Nguyễn Tất Thành - Nguyễn Lương Bằng - Nguyễn Bá Phát - đường ven kênh khu Lakeside - Trung Lập 9 - Mê Linh - Nguyễn Lương Bằng - Tôn Đức Thắng - Ngô Thì Nhậm - Hồ Tùng Mậu - Hoàng Thị Loan - Phùng Hưng - Kinh Dương Vương - Lý Thái Tông - Dũng Sĩ Thanh Khê - Trần Cao vân - Quang Trung - Lệ Lợi - Lê Duẩn - Cầu Sông Hàn - Phạm Văn Đồng - Võ Nguyên Giáp - Công viên Biển Đông	Công viên Biển Đông - Võ Nguyên Giáp - Phạm Văn Đồng - Cầu Sông Hàn - Lê Duẩn - Nguyễn Chí Thanh - Quang Trung - Trần Cao Vân - Dũng Sĩ Thanh Khê - Lý Thái Tông - Kinh Dương Vương - Phùng Hưng - Hoàng Thị Loan - Hồ Tùng Mậu - Ngô Thì Nhậm - Tôn Đức Thắng - Nguyễn Lương Bằng - Mê Linh - Trung Lập 9 - đường ven kênh khu Lakeside - Nguyễn Bá Phát - Nguyễn Lương Bằng - Nguyễn Tất Thành - Chung cư Hoà Hiệp Nam (Bãi đỗ xe đường Xuân Thiều 1)	20
2	**Tuyến số 07:** Xuân Diệu – Hòa Phước	Trạm xe buýt Xuân Diệu - Xuân Diệu - Đường 3/2 - Trần Phú - Quang Trung - Lê Lợi - Phan Châu Trinh - Nguyễn Văn Linh - Hoàng Diệu - Trưng Nữ Vương - Núi Thành - Tiểu La - Lê Thanh Nghị - CMT8 - Cầu Nguyễn Tri Phương - Võ Chí Công - Đường 29/3 - Võ An Ninh - Mẹ Thứ - Phạm Hùng - QL1A - Ngã ba Tứ Câu (giáp ranh với Quảng Nam)	Ngã ba Tứ Câu (giáp ranh với Quảng Nam) - QL1A - Phạm Hùng - Mẹ Thứ - Võ An Ninh - Đường 29/3 - Võ Chí Công - Cầu Nguyễn Tri Phương - CMT8 - Lê Thanh Nghị - Tiểu La - Núi Thành - Trưng Nữ Vương - Hoàng Diệu - Thái Phiên - Nguyễn Chí Thanh - Quang Trung - Bạch Đằng - Đường 3/2 - Xuân Diệu - Trạm xe buýt Xuân Diệu.	20,15
3	**Tuyến số 08:** Vũng Thùng – Phạm Hùng	Vũng Thùng (Trạm xe buýt Bùi Dương Lịch) - Bùi Dương Lịch - Trần Thánh Tông - Ngô Quyền - Ngũ Hành Sơn - Đường Tiên Sơn - Cầu Tiên Sơn - Đường Tiên Sơn - Xô Viết Nghệ Tĩnh - Nguyễn Hữu Thọ - Lê Đại Hành - Ông Ích Đường - Cầu Cẩm Lệ - Phạm Hùng - Trạm xe buýt Phạm Hùng.	Trạm xe buýt Phạm Hùng - Phạm Hùng - Cầu Cẩm Lệ - Ông Ích Đường - Lê Đại Hành - Nguyễn Hữu Thọ - Xô Viết Nghệ Tĩnh - Đường Tiên Sơn - Cầu Tiên Sơn - Đường Tiên Sơn - Ngũ Hành Sơn - Ngô Quyền - Trần Thánh Tông - Vũng Thùng (Trạm xe buýt Bùi Dương Lịch).	15

STT	Tuyến buýt	Chiều đi	Chiều về	Chiều dài (km)
4	**Tuyến số 11:** Xuân Diệu – Bệnh viện Phụ sản Nhi	Trạm xe buýt Xuân Diệu - Xuân Diệu - Đường 3/2 - Nguyễn Tất Thành - Ông Ích Khiêm - Hải Phòng - Hoàng Hoa Thám - Hàm Nghi - Lê Đình Lý - Nguyễn Hữu Thọ – Phan Đăng Lưu – Phan Đăng Lưu (Khu vui chơi Helio, Công viên Châu Á) – Nại Nam 3 – Doãn Khuê – Vũ Duy Thanh (Siêu thị Lotte) - Nại Nam - Đường Tiên Sơn - Cầu Tiên Sơn - Đường Tiên Sơn - Lê Văn Hiến – Bệnh viện Phụ sản Nhi Đà Nẵng.	Bệnh viện Phụ sản Nhi Đà Nẵng - Lê Văn Hiến - Đường Tiên Sơn - Cầu Tiên Sơn - Đường Tiên Sơn – Vũ Duy Thanh (Siêu thị Lotte) – Doãn Khuê – Nại Nam 3 – Phan Đăng Lưu (Khu vui chơi Helio, Công viên Châu Á) – Phan Đăng Lưu – Nguyễn Hữu Thọ - Lê Đình Lý - Hàm Nghi - Hoàng Hoa Thám - Hải Phòng - Ông Ích Khiêm - Nguyễn Tất Thành - Đường 3/2 - Xuân Diệu - Trạm xe buýt Xuân Diệu.	14
5	**Tuyến số 12:** Xuân Diệu – Phạm Hùng	Bến xe buýt Xuân Diệu - Xuân Diệu - Đường 3/2 - Đống Đa - Lê Lợi - Lê Duẩn - Điện Biên Phủ - Nguyễn Tri Phương – Nguyễn Văn Linh - Sân bay Quốc tế Đà Nẵng (Trạm thu phí Nguyễn Văn Linh – đường nội bộ làn trong tầng 1 nhà ga quốc tế - đường nối sang nhà ga Quốc nội - đường nội bộ làn ngoài tầng 1 nhà ga quốc nội - đường nội bộ phía Đông bãi để xe) – Nguyễn Văn Linh - Nguyễn Hữu Thọ - Cầu Nguyễn Tri Phương - Đinh Gia Trinh - Văn Tiến Dũng - Nguyễn Xuân Lâm - Phạm Hùng - Bến xe buýt Phạm Hùng.	Bến xe buýt Phạm Hùng - Phạm Hùng - Nguyễn Xuân Lâm - Văn Tiến Dũng - Đinh Gia Trinh - Cầu Nguyễn Tri Phương - Nguyễn Hữu Thọ - Nguyễn Văn Linh – Sân bay Quốc tế Đà Nẵng (Trạm thu phí Nguyễn Văn Linh – đường nội bộ làn trong tầng 1 nhà ga quốc tế - đường nối sang nhà ga Quốc nội - đường nội bộ làn ngoài tầng 1 nhà ga quốc nội - đường nội bộ phía Đông bãi để xe) – Nguyễn Văn Linh - Nguyễn Tri Phương - Điện Biên Phủ - Lê Duẩn - Nguyễn Chí Thanh - Lý Thường Kiệt - Đống Đa - Đường 3/2 - Xuân Diệu - Bến xe buýt Xuân Diệu.	16,5
6	**Tuyến số 16** (R16 cũ): Kim Liên – ĐH Việt Hàn	Kim Liên - Nguyễn Văn Cừ - Cầu Nam Ô - Nguyễn Lương Bằng - Tôn Đức Thắng - Cầu vượt ngã ba Huế (tầng 3) -Điện Biên Phủ - Lý Thái Tổ - Hùng Vương - Trần Phú - Nguyễn Văn Linh - Cầu Rồng - Võ Văn Kiệt - Ngô Quyền - Ngũ Hành Sơn - Lê Văn Hiến -Trần Đại Nghĩa – Nam Kỳ Khởi Nghĩa (quay đầu tại dải phân cách trước cổng trường ĐH Kỹ thuật Y Dược ĐN) – Trần Đại Nghĩa - Trạm xe buýt ĐH Việt Hàn.	Trạm xe buýt ĐH Việt Hàn – Trần Đại Nghĩa - Nam Kỳ Khởi Nghĩa (quay đầu trước cổng Trường ĐHKT Y Dược ĐN) - Trần Đại Nghĩa - Lê Văn Hiến - Ngũ Hành Sơn - Ngô Quyền - Võ Văn Kiệt - Cầu Rồng - Bạch Đằng - Hùng Vương - Lý Thái Tổ - Điện Biên Phủ - Cầu vượt ngã 3 Huế (tầng 3) - Tôn Đức Thắng - Nguyễn Lương Bằng - Cầu Nam Ô - Nguyễn Văn Cừ - Kim Liên.	32,63

STT	Tuyến buýt	Chiều đi	Chiều về	Chiều dài (km)
7	**Tuyến số 17** (R17A cũ): Cảng sông Hàn - Hòa Khương	Cảng Sông Hàn (bãi đỗ xe trước Novotel) - Lý Tự Trọng - Trần Phú - Quang Trung - Đống Đa - Ông Ích Khiêm - Hoàng Diệu - Trưng Nữ Vương - Núi Thành - Đường 2/9 - CMT8 - Cầu vượt Hòa Cầm - Trường Sơn - Quốc lộ 14B - Quảng Xương - TTHC huyện Hòa Vang (Trạm xe buýt Hòa Vang) - Quốc lộ 14B – Hòa Khương (Cổng nghĩa trang Gò Cà)	Hòa Khương (Cổng nghĩa trang Gò Cà) - Quốc lộ 14B - TTHC huyện Hòa Vang (Trạm xe buýt Hòa Vang) - Quảng Xương - Quốc lộ 14B - Trường Sơn - Cầu Vượt Hòa Cầm - CMT8 - Đường 2/9 - Núi Thành - Trưng Nữ Vương - Hoàng Diệu - Ông Ích Khiêm - Đống Đa - Quang Trung - Bạch Đằng - Cảng Sông Hàn (bãi đỗ xe trước Novotel).	25,7
8	**Tuyến số 02** (R17A cũ): Bến Xe TT Đà Nẵng - Đại học Việt Hàn	Bến xe Trung tâm - Nam Trân - Lý Thái Tông - Nguyễn Tất Thành - Cầu Thuận Phước - Lê Đức Thọ - Hoàng Sa - Võ Nguyên Giáp - Trường Sa – Nam Kỳ Khởi Nghĩa - Trần Đại Nghĩa - Trạm xe buýt Đại học Việt Hàn.	Trạm xe buýt Đại học Việt Hàn - Trần Đại Nghĩa - Nam Kỳ Khởi Nghĩa - Trường Sa - Võ Nguyên Giáp - Hoàng Sa - Lê Đức Thọ - Cầu Thuận Phước- Nguyễn Tất Thành - Lý Thái Tông - Nam Trân - Bến xe Trung tâm.	30,5
9	**Tuyến số 03** Sân bay Đà Nẵng – Khu du lịch Bà Nà Hills	Bến xe buýt Sân bay – Man Thiện – Nguyễn Văn Linh - Sân bay Quốc tế Đà Nẵng (Trạm thu phí Nguyễn Văn Linh – đường nội bộ làn trong tầng 1 nhà ga quốc tế - đường nối sang nhà ga Quốc nội) – Duy Tân – Nguyễn Văn Linh (Trạm thu phí Nguyễn Văn Linh) - Nguyễn Tri Phương - Điện Biên Phủ - Cầu vượt ngã ba Huế (tầng 3) - Tôn Đức Thắng – Hoàng Văn Thái – Bà Nà – Suối Mơ – Bãi đỗ xe khu du lịch Bà Nà Hills.	Bãi đỗ xe khu du lịch Bà Nà Hills – Bà Nà Suối Mơ – Hoàng Văn Thái – Tôn Đức Thắng – Điện Biên Phủ - Nguyễn Tri Phương – Nguyễn Văn Linh (Trạm thu phí Nguyễn Văn Linh) – Duy Tân - đường nội bộ làn trong tầng 1 nhà ga quốc tế - đường nối sang nhà ga Quốc nội) – Sân bay quốc tế Đà Nẵng – Bến xe buýt sân bay.	25
10	**Tuyến số 14** Cảng sông Hàn - Khu công nghệ cao	Cảng sông Hàn (đầu đường Như Nguyệt) – Trần Phú – Lê Duẩn – Điện Biên Phủ - Cầu vượt ngã ba Huế (tầng 2) – Hoàng Thị Loan – Nguyễn Sinh Sắc – Tôn Đức Thắng – Âu Cơ – DT602 – DT601 – Nguyễn Tất Thành – Đường tránh Nam Hải Vân – Trạm xe buýt Khu Công nghệ cao.	Trạm xe buýt Khu công nghệ cao – Đường tránh Nam Hải Vân – Nguyễn Tất Thành – DT601 – DT602 – Âu Cơ – Tôn Đức Thắng – Nguyễn Sinh Sắc – Hoàng Thị Loan – Cầu vượt ngã ba Huế (tầng 2) – Điện Biên Phủ - Lê Duẩn – Bạch Đằng – Cảng sông Hàn (đầu đường Như Nguyệt).	26,1

STT	Tuyến buýt	Chiều đi	Chiều về	Chiều dài (km)
11	**Tuyến số 21** Bến Xe TT Đà Nẵng - CV 29/3 - Bến xe Phía Nam	Bến xe Trung tâm Đà Nẵng - Tôn Đức Thắng - Cầu vượt ngã ba Huế (Tầng 3) - Điện Biên Phủ - Nguyễn Tri Phương - Nguyễn Hữu Thọ - Tiểu La - Lương Nhữ Học - Xô Viết Nghệ Tĩnh - Xuân Thuỷ - Trịnh Đình Thảo - Lê Đại Hành - Ông Ích Đường - Cầu Cẩm Lệ - Nguyễn Hồng Ánh - Phan Văn Đáng - Quốc lộ 1A - Nam Kỳ Khởi Nghĩa - Bến xe phía Nam Đà Nẵng.	Bến xe phía Nam Đà Nẵng - Nam Kỳ Khởi Nghĩa - Quốc lộ 1A - Phan Văn Đáng - Nguyễn Hồng Ánh - Cầu Cẩm Lệ - Ông Ích Đường - Lê Đại Hành - Trịnh Đình Thảo - Xuân Thuỷ - Xô Viết Nghệ Tĩnh - Lương Nhữ Học - Tiểu La - Nguyễn Hữu Thọ - Nguyễn Tri Phương - Điện Biên Phủ - Cầu vượt ngã ba Huế (Tầng 3) - Tôn Đức Thắng - Bến xe Trung tâm Đà Nẵng.	18
	Tổng			**243,58**

PHỤ LỤC 7. THỐNG KÊ TỌA ĐỘ TIM ĐƯỜNG

Phụ lục 7-1 Bảng thống kê tọa độ tim đường tại nút giao

(Tọa độ tim đường chỉ mang tính định hướng, khi triển khai các bước tiếp theo có thể điều chỉnh cho phù hợp với thực tế và các khớp nối liên quan)

1. Phân khu ven sông Hàn và Bờ Đông

ĐIỂM	TỌA ĐỘ	
	X	Y
VS1	552528.175	1782232.132
VS2	552921.792	1781350.291
VS3	553652.835	1781412.855
VS4	553848.190	1781254.711
VS5	554089.826	1780866.598
VS6	554869.213	1780952.458
VS7	553820.610	1780659.792
VS8	553261.984	1780831.399
VS9	553023.395	1780900.694
VS10	552471.682	1780902.917
VS11	552321.935	1780549.678
VS12	552886.468	1780550.154
VS13	553558.795	1780276.151
VS14	552799.249	1780345.905
VS15	552759.194	1780252.101
VS16	553443.188	1779946.625
VS17	552641.593	1779978.909
VS18	552165.416	1780180.465
VS19	551611.209	1780957.676
VS20	551313.422	1780826.808
VS21	551200.416	1781043.116
VS22	551094.706	1781564.337
VS23	550377.327	1781446.740
VS24	550494.899	1780719.256
VS25	550640.228	1780198.521
VS26	551238.078	1780511.783
VS27	551426.715	1780610.626
VS28	551672.027	1780739.165
VS29	550628.142	1780106.845
VS30	550873.255	1779571.451
VS31	551066.550	1779780.710
VS32	551479.345	1780227.580

ĐIỂM	TỌA ĐỘ	
	X	Y
VS154	553006.071	1769171.512
VS155	553397.845	1769680.493
VS156	553062.547	1769586.091
VS157	552875.412	1769531.629
VS158	552626.379	1769458.921
VS159	552285.930	1769714.785
VS160	552522.426	1770022.585
VS161	552822.218	1770379.259
VS162	552950.772	1769983.067
VS163	553299.997	1770081.391
VS164	553279.199	1770536.885
VS165	553219.511	1770520.080
VS166	552833.088	1770943.067
VS167	552518.915	1770704.432
VS168	552190.806	1770277.396
VS169	551924.630	1769930.967
VS170	551665.276	1770086.177
VS171	551952.745	1770460.318
VS172	552280.854	1770887.354
VS173	552523.809	1771203.560
VS174	552138.430	1771091.685
VS175	552092.650	1771032.101
VS176	552046.742	1770972.352
VS177	551578.357	1770747.992
VS178	550760.092	1769967.755
VS179	550791.513	1770028.322
VS180	551030.280	1770099.902
VS181	550871.406	1770182.327
VS182	551282.500	1770676.048
VS183	551087.659	1770716.413
VS184	551353.374	1771018.186
VS185	551158.532	1771058.551

1. Phân khu ven sông Hàn và Bờ Đông		
ĐIỂM	TỌA ĐỘ	
	X	Y
VS33	551749.989	1779976.890
VS34	551451.857	1779654.403
VS35	551259.381	1779426.455
VS36	551452.130	1779427.290
VS37	551947.927	1779793.558
VS38	552190.841	1779578.447
VS39	552412.072	1779438.546
VS40	552939.847	1779356.567
VS41	553155.468	1779315.362
VS42	552925.879	1778468.587
VS43	552620.160	1778582.747
VS44	552329.515	1778690.302
VS45	552003.146	1778917.957
VS46	551770.147	1779131.424
VS47	551742.304	1778644.612
VS48	551539.040	1778881.168
VS49	551036.693	1778606.495
VS50	551037.834	1778353.870
VS51	551402.568	1778248.439
VS52	551807.614	1778079.949
VS53	552200.897	1777986.476
VS54	552539.497	1777999.552
VS55	552778.856	1778007.138
VS56	552786.962	1777420.895
VS57	552559.784	1777413.272
VS58	552209.987	1777399.843
VS59	551598.024	1777575.413
VS60	551236.436	1777678.089
VS61	551043.824	1777234.238
VS62	551422.612	1777145.465
VS63	552211.432	1776894.340
VS64	552582.201	1776776.192
VS65	552831.882	1776725.913
VS66	552765.431	1776705.957
VS67	552586.511	1776651.656
VS68	552233.225	1776544.991
VS69	551630.866	1776438.692
VS70	551508.916	1776852.869

ĐIỂM	TỌA ĐỘ	
	X	Y
VS186	551577.600	1771427.723
VS187	551384.583	1771567.419
VS188	551670.581	1772383.728
VS189	551187.474	1771708.631
VS190	550847.095	1771256.947
VS191	550621.450	1771004.363
VS192	550249.420	1770653.160
VS193	550062.463	1770501.556
VS194	549796.279	1770843.211
VS195	549850.212	1770885.022
VS196	549987.311	1770991.304
VS197	550354.451	1771275.919
VS198	550575.966	1771513.131
VS199	550876.354	1771931.522
VS200	550618.740	1772145.980
VS201	550249.735	1771777.540
VS202	550052.208	1771583.318
VS203	549772.185	1771268.836
VS204	549755.890	1771849.063
VS205	550154.170	1772235.598
VS206	550301.967	1772441.430
VS207	551148.827	1772954.406
VS208	551052.039	1773396.500
VS209	550555.586	1773293.171
VS210	550209.597	1772537.948
VS211	549993.874	1772427.003
VS212	549699.293	1772257.164
VS213	549412.439	1772078.354
VS214	549151.891	1771875.572
VS215	548927.163	1772359.011
VS216	549178.828	1772462.739
VS217	549473.597	1772637.614
VS218	549960.361	1773218.326
VS219	549539.283	1773168.252
VS220	549252.704	1773134.117
VS221	548894.834	1773094.762
VS222	549027.557	1773711.896
VS223	549486.953	1773607.348

1. Phân khu ven sông Hàn và Bờ Đông

ĐIỂM	TỌA ĐỘ	
	X	Y
VS71	551162.630	1776739.192
VS72	551412.901	1775923.989
VS73	551772.520	1775960.848
VS74	552251.275	1776102.263
VS75	552989.477	1775892.016
VS76	552384.932	1775712.472
VS77	551900.571	1775532.587
VS78	551630.953	1774954.805
VS79	552029.019	1775102.347
VS80	552521.006	1775252.003
VS81	553108.926	1775430.842
VS82	553242.929	1774899.840
VS83	552684.448	1774732.401
VS84	552208.552	1774587.111
VS85	551847.748	1774439.675
VS86	551906.935	1774126.910
VS87	552357.233	1774282.371
VS88	553177.712	1774631.856
VS89	553186.821	1774181.011
VS90	552561.245	1773871.050
VS91	552050.878	1773300.100
VS92	552006.836	1772702.461
VS93	552448.346	1772927.259
VS94	552915.049	1773164.883
VS95	553533.468	1773443.719
VS96	552603.843	1772621.848
VS97	552162.333	1772397.050
VS98	552325.691	1772076.617
VS99	552767.033	1772301.329
VS100	553226.399	1772532.143
VS101	552870.800	1771784.137
VS102	553033.415	1771878.112
VS103	553176.938	1771550.665
VS104	553344.195	1771634.037
VS105	553608.069	1771763.858
VS106	553973.690	1771940.763
VS107	554167.329	1772034.459
VS108	554331.683	1771681.886

ĐIỂM	TỌA ĐỘ	
	X	Y
VS224	549909.600	1773691.498
VS225	550496.431	1773813.921
VS226	550289.279	1774144.148
VS227	549862.517	1774099.716
VS228	549434.776	1774047.067
VS229	549083.917	1774004.083
VS230	549031.842	1774504.258
VS231	549375.380	1774547.611
VS232	549797.851	1774598.686
VS233	550380.563	1774789.162
VS234	550500.357	1775124.182
VS235	550345.388	1775108.343
VS236	549914.539	1775057.695
VS237	549336.231	1774977.175
VS238	549010.099	1774674.899
VS239	548940.729	1775229.559
VS240	549220.159	1775658.758
VS241	549498.114	1775565.022
VS242	549823.159	1775618.998
VS243	550324.350	1775614.021
VS244	548749.377	1775872.903
VS245	548600.558	1776128.284
VS246	548958.951	1776237.847
VS247	549141.891	1776265.204
VS248	549772.713	1776357.486
VS249	550042.091	1776374.469
VS250	550527.627	1776391.043
VS251	550428.624	1776388.981
VS252	550534.700	1776814.369
VS253	550470.360	1776821.463
VS254	550093.473	1776856.797
VS255	549547.399	1776802.759
VS256	550623.941	1777228.067
VS257	550509.623	1777228.800
VS258	550126.371	1777225.347
VS259	549835.976	1777160.913
VS260	549457.104	1777073.304
VS261	549054.619	1776998.520

1. Phân khu ven sông Hàn và Bờ Đông		
ĐIỂM	TỌA ĐỘ	
	X	Y
VS109	554143.100	1771590.636
VS110	553780.888	1771409.843
VS111	553516.170	1771281.708
VS112	553377.295	1771212.409
VS113	553492.659	1770784.218
VS114	553710.758	1770877.751
VS115	553967.485	1771008.437
VS116	553931.080	1771092.192
VS117	554298.300	1771269.878
VS118	554482.316	1771358.918
VS119	554661.095	1770975.377
VS120	554482.588	1770889.004
VS121	554113.187	1770710.262
VS122	553573.276	1770445.408
VS123	553670.648	1770371.174
VS124	554305.423	1770311.420
VS125	554673.774	1770493.872
VS126	554845.635	1770578.997
VS127	555056.004	1770128.251
VS128	554346.767	1769940.743
VS129	553970.705	1769819.993
VS130	554207.644	1769641.603
VS131	554353.499	1769713.983
VS132	554303.746	1769328.555
VS133	554532.543	1769507.252
VS134	555185.007	1769610.261
VS135	554630.720	1769391.850
VS136	554782.757	1768703.863
VS137	555039.552	1768842.442
VS138	555309.081	1768987.843
VS139	555468.799	1768691.071
VS140	555172.367	1768531.247
VS141	554918.865	1768396.309
VS142	555044.421	1768020.516
VS143	555394.590	1768208.977
VS144	555653.314	1768348.222
VS145	555736.687	1768193.307
VS146	555498.258	1768064.987

ĐIỂM	TỌA ĐỘ	
	X	Y
VS262	548773.769	1776957.365
VS263	548633.948	1776947.575
VS264	548219.488	1776920.459
VS265	548191.141	1776915.220
VS266	548137.746	1776999.172
VS267	548993.137	1777321.011
VS268	549390.708	1777405.601
VS269	549761.651	1777483.089
VS270	550132.470	1777531.284
VS271	550512.169	1777579.044
VS272	550544.441	1778007.498
VS273	550463.217	1777990.425
VS274	550081.174	1777909.934
VS275	549438.150	1777774.662
VS276	549323.746	1777751.016
VS277	549346.445	1777632.587
VS278	548955.026	1777673.442
VS279	548556.926	1777588.167
VS280	548083.195	1777498.898
VS281	548074.021	1777734.903
VS282	548142.909	1777760.125
VS283	548439.160	1777898.111
VS284	548371.448	1778018.143
VS285	548704.460	1778078.100
VS286	548860.946	1778218.947
VS287	548622.314	1778393.342
VS288	549118.317	1778524.113
VS289	548917.755	1778656.837
VS290	548771.422	1778699.952
VS291	549212.713	1778320.544
VS292	549672.832	1778144.689
VS293	549766.537	1778291.529
VS294	549919.024	1778528.583
VS295	549987.092	1778623.345
VS296	550026.921	1778326.116
VS297	550412.769	1778377.920
VS298	550498.392	1778389.366
VS299	550360.381	1778777.325

1. Phân khu ven sông Hàn và Bờ Đông		
ĐIỂM	TỌA ĐỘ	
	X	Y
VS147	555100.996	1767851.185
VS148	555322.268	1767444.057
VS149	555750.203	1767740.707
VS150	555921.152	1767849.095
VS151	556090.786	1767534.798
VS152	555925.256	1767445.711
VS153	555352.748	1767223.899

ĐIỂM	TỌA ĐỘ	
	X	Y
VS300	550229.307	1778957.802
VS301	549756.924	1779226.627
VS302	549561.476	1779322.895
VS303	549241.898	1779453.937

2. Phân khu Sân bay		
ĐIỂM	TỌA ĐỘ	
	X	Y
SB1	545684.406	1776487.661
SB2	545844.473	1776616.465
SB3	546170.165	1776846.814
SB4	546392.556	1776883.533
SB5	546693.584	1776908.059
SB6	547095.580	1776917.941
SB7	546910.495	1776357.175
SB8	546716.912	1776288.258
SB9	546458.107	1776176.993
SB10	546198.999	1776072.814
SB11	545873.660	1775909.803
SB12	546002.813	1775510.610
SB13	546398.224	1775641.339
SB14	546634.349	1775759.827
SB15	546802.622	1775848.569
SB16	546862.579	1775220.870
SB17	546633.445	1775124.083
SB18	546739.133	1774914.526
SB19	546250.775	1774744.238

ĐIỂM	TỌA ĐỘ	
	X	Y
SB20	546379.259	1774352.427
SB21	546730.470	1774466.428
SB22	546583.730	1773714.173
SB23	546866.201	1773788.610
SB24	547018.740	1773839.737
SB25	547137.602	1773006.142
SB26	546914.529	1772703.805
SB27	547311.714	1771875.484
SB28	547646.961	1771917.691
SB29	548189.141	1772146.589
SB30	548585.213	1772260.729
SB31	548658.424	1772005.671
SB32	548307.613	1771857.662
SB33	547767.711	1771626.044
SB34	547874.451	1771415.633
SB35	548770.288	1771675.323
SB36	548463.188	1771510.090
SB37	547986.169	1771269.922
SB38	547199.450	1771200.478

3. Phân khu Ven vịnh Đà Nẵng		
ĐIỂM	TỌA ĐỘ	
	X	Y
VV1	548104.602	1777399.297
VV2	547623.805	1777643.706

ĐIỂM	TỌA ĐỘ	
	X	Y
VV61	544429.454	1777331.641
VV62	544404.659	1777184.891

3. Phân khu Ven vịnh Đà Nẵng

ĐIỂM	TỌA ĐỘ	
	X	Y
VV3	547634.283	1777503.196
VV4	547663.797	1777305.779
VV5	547632.526	1776897.814
VV6	547090.770	1777183.822
VV7	547045.082	1777513.796
VV8	547077.956	1777659.038
VV9	546740.130	1776913.479
VV10	546671.532	1777094.595
VV11	546583.963	1777546.392
VV12	546626.315	1777742.080
VV13	546106.965	1776976.868
VV14	546045.504	1777101.118
VV15	545959.207	1777230.954
VV16	545668.220	1778002.578
VV17	545444.208	1778087.730
VV18	545348.963	1777929.510
VV19	545207.479	1777724.083
VV20	545446.603	1777433.145
VV21	545125.653	1777599.208
VV22	544964.122	1777352.586
VV23	545191.412	1777211.234
VV24	545287.021	1776754.898
VV25	545232.931	1776791.289
VV26	545008.809	1776942.005
VV27	544791.483	1777088.165
VV28	544835.744	1776707.586
VV29	544874.935	1776517.016
VV30	545058.273	1776555.219
VV31	545086.044	1776561.019
VV32	545287.886	1776198.170
VV33	545310.207	1776212.445
VV34	544986.558	1775980.692
VV35	544623.980	1775848.742
VV36	544462.238	1775906.542
VV37	543877.713	1775700.164
VV38	543809.545	1775679.192
VV39	543792.012	1775860.950
VV40	544178.851	1776146.049

ĐIỂM	TỌA ĐỘ	
	X	Y
VV63	544657.689	1777560.373
VV64	544385.173	1777745.732
VV65	543951.579	1778034.853
VV66	544118.799	1778282.806
VV67	544549.244	1777988.505
VV68	544822.590	1777803.496
VV69	545111.373	1778234.725
VV70	544804.940	1778381.216
VV71	544353.232	1778630.423
VV72	544071.524	1778786.293
VV73	543857.432	1778459.458
VV74	543693.078	1778208.395
VV75	543519.819	1777943.401
VV76	543221.224	1777512.767
VV77	542763.897	1777278.879
VV78	542893.509	1777040.066
VV79	542373.949	1776901.442
VV80	542200.185	1776630.563
VV81	541799.075	1776930.423
VV82	542140.880	1777331.131
VV83	542650.017	1777565.471
VV84	542600.230	1777690.168
VV85	543132.291	1777899.224
VV86	543350.138	1778057.517
VV87	543036.179	1778268.665
VV88	542927.663	1778341.627
VV89	543210.696	1778532.741
VV90	543378.408	1778783.471
VV91	543581.737	1779081.035
VV92	543091.634	1779423.698
VV93	542838.050	1779145.827
VV94	542619.704	1778894.574
VV95	542349.969	1778730.164
VV96	542217.089	1778649.170
VV97	542414.183	1778155.844
VV98	541758.404	1777551.201
VV99	541055.874	1777598.636
VV100	541213.267	1777812.167

3. Phân khu Ven vịnh Đà Nẵng		
ĐIỂM	TỌA ĐỘ	
	X	Y
VV41	543944.934	1776307.983
VV42	543486.305	1776623.300
VV43	543426.694	1776538.269
VV44	543364.321	1776187.742
VV45	543317.167	1776000.225
VV46	542780.789	1776302.915
VV47	542927.872	1776521.934
VV48	543030.944	1776673.882
VV49	543152.066	1776853.097
VV50	543395.349	1776685.835
VV51	543309.213	1777085.633
VV52	543560.341	1776924.326
VV53	544017.305	1776608.935
VV54	544407.555	1776617.352
VV55	544191.327	1776867.689
VV56	543731.523	1777177.815
VV57	543484.300	1777344.997
VV58	543773.548	1777772.753
VV59	544021.161	1777606.122
VV60	544206.161	1777481.813

ĐIỂM	TỌA ĐỘ	
	X	Y
VV101	541515.515	1778158.844
VV102	541835.950	1778552.753
VV103	542124.499	1778881.800
VV104	542426.582	1779235.465
VV105	542558.324	1779387.778
VV106	542778.398	1779642.211
VV107	542561.518	1779805.699
VV108	542238.080	1779463.742
VV109	541978.118	1779242.988
VV110	541826.500	1779625.439
VV111	542269.474	1780057.289
VV112	542067.402	1780244.216
VV113	541692.211	1779819.334
VV114	541310.324	1780171.243
VV115	541730.633	1780580.043
VV116	541443.756	1780912.593
VV117	541094.627	1780561.729
VV118	541041.550	1781384.800
VV119	540492.189	1781703.206
VV120	540213.845	1782205.347

4. Phân khu Công nghệ cao		
ĐIỂM	TỌA ĐỘ	
	X	Y
CNC1	540664.437	1777958.398
CNC2	540749.555	1778058.719
CNC3	540935.411	1778277.769
CNC4	541124.278	1778500.368
CNC5	541433.102	1778894.210
CNC6	541614.251	1779125.271
CNC7	541430.967	1779461.725
CNC8	541104.904	1780025.172
CNC9	540824.481	1780428.621
CNC10	540722.351	1780378.380
CNC11	540410.451	1780881.444
CNC12	540374.695	1780911.636
CNC13	540483.868	1780963.716

ĐIỂM	TỌA ĐỘ	
	X	Y
CNC80	537465.738	1778928.098
CNC81	537819.513	1778559.121
CNC82	538020.829	1778343.082
CNC83	538095.807	1778262.621
CNC84	538521.430	1777878.152
CNC85	538313.279	1777617.633
CNC86	537975.872	1777195.925
CNC87	537572.356	1776732.031
CNC88	537349.863	1777477.550
CNC89	537666.585	1777733.598
CNC90	537867.452	1777981.170
CNC91	537371.224	1777852.137
CNC92	537381.540	1778314.416

4. Phân khu Công nghệ cao		
ĐIỂM	TỌA ĐỘ	
	X	Y
CNC14	540820.917	1781127.425
CNC15	540045.923	1781408.423
CNC16	539709.310	1782172.892
CNC17	540170.503	1782257.922
CNC18	539388.766	1781480.903
CNC19	539636.450	1781135.765
CNC20	540104.285	1780538.352
CNC21	540461.951	1780235.065
CNC22	540295.544	1780070.197
CNC23	540947.875	1779682.943
CNC24	541303.962	1779371.671
CNC25	540887.933	1779069.919
CNC26	540527.950	1779410.031
CNC27	540178.137	1779938.756
CNC28	539831.513	1780232.680
CNC29	539374.841	1780962.158
CNC30	539140.056	1781315.773
CNC31	538986.135	1781547.596
CNC32	538569.059	1781321.728
CNC33	538698.666	1781067.996
CNC34	538985.308	1780701.702
CNC35	539872.846	1779568.460
CNC36	540263.989	1779241.832
CNC37	540722.628	1778851.748
CNC38	540527.291	1778624.079
CNC39	540069.271	1779012.992
CNC40	539680.887	1779342.345
CNC41	539339.250	1779641.865
CNC42	538605.173	1780264.738
CNC43	538182.751	1780938.414
CNC44	538150.560	1781194.402
CNC45	537743.254	1780883.145
CNC46	537577.813	1781457.823
CNC47	540344.415	1778400.774
CNC48	540206.064	1778357.744
CNC49	540154.128	1778341.106
CNC50	539532.095	1778249.910
CNC51	539064.275	1778148.236

ĐIỂM	TỌA ĐỘ	
	X	Y
CNC93	537235.234	1778676.404
CNC94	537012.261	1778433.026
CNC95	536982.771	1778865.643
CNC96	536894.632	1778892.516
CNC97	536743.805	1779559.423
CNC98	536321.057	1780066.773
CNC99	536323.945	1779560.950
CNC100	536378.986	1778882.957
CNC101	536441.860	1778434.781
CNC102	536522.350	1778107.219
CNC103	536773.307	1777395.733
CNC104	537251.709	1776473.324
CNC105	536994.509	1776238.192
CNC106	536163.854	1775793.818
CNC107	535303.553	1775621.482
CNC108	534978.465	1775165.633
CNC109	534924.229	1775727.719
CNC110	535402.662	1775901.348
CNC111	535940.395	1776092.043
CNC112	535664.234	1776759.443
CNC113	535161.582	1776581.188
CNC114	534968.216	1777126.473
CNC115	535413.984	1777282.392
CNC116	535937.199	1777470.106
CNC117	535826.020	1777783.608
CNC118	535341.890	1777603.791
CNC119	534859.603	1777432.757
CNC120	534638.427	1777354.563
CNC121	533606.926	1777219.654
CNC122	534093.555	1777247.756
CNC123	532638.883	1776960.516
CNC124	532171.905	1775914.642
CNC125	532210.922	1774289.769
CNC126	532438.498	1774312.367
CNC127	533142.466	1774032.678
CNC128	533752.782	1773728.654
CNC129	533259.489	1773411.268
CNC130	532941.066	1773541.949

4. Phân khu Công nghệ cao		
ĐIỂM	TỌA ĐỘ	
	X	Y
CNC52	538692.709	1778089.859
CNC53	538926.135	1778452.260
CNC54	539172.690	1778742.811
CNC55	539385.111	1778993.680
CNC56	539415.121	1779028.928
CNC57	538689.297	1779584.134
CNC58	538476.611	1779333.491
CNC59	538234.166	1779047.776
CNC60	537886.127	1779343.115
CNC61	538128.573	1779628.829
CNC62	538092.637	1779659.324
CNC63	538335.306	1779945.176
CNC64	538025.204	1780208.323
CNC65	537782.591	1779922.413
CNC66	537570.158	1779672.070
CNC67	537398.330	1779908.922
CNC68	537563.438	1780109.017
CNC69	537799.364	1780400.041
CNC70	537487.762	1780664.467
CNC71	537265.980	1780402.917
CNC72	537028.920	1780604.080
CNC73	537251.761	1780864.650
CNC74	537027.836	1780898.721
CNC75	536815.796	1780078.696
CNC76	536854.907	1779753.122
CNC77	536889.811	1779590.655
CNC78	537032.451	1779182.437
CNC79	537153.712	1779161.645

ĐIỂM	TỌA ĐỘ	
	X	Y
CNC131	532540.935	1773597.265
CNC132	532314.786	1773564.869
CNC133	532727.848	1772360.550
CNC134	532832.647	1772407.952
CNC135	532964.260	1772220.153
CNC136	534078.862	1776244.003
CNC137	535811.592	1778270.485
CNC138	535091.568	1778063.397
CNC139	534570.679	1777955.422
CNC140	535549.671	1778627.174
CNC141	535056.098	1778584.211
CNC142	534488.122	1778513.464
CNC143	533955.725	1778398.852
CNC144	535537.287	1778953.343
CNC145	535033.942	1778909.529
CNC146	534437.393	1778855.285
CNC147	533879.349	1778610.797
CNC148	533481.235	1778381.048
CNC149	535525.425	1779265.780
CNC150	535011.945	1779232.520
CNC151	534391.559	1779136.720
CNC152	534336.325	1779437.703
CNC153	534972.419	1779567.789
CNC154	535531.587	1779604.009
CNC155	535549.141	1779962.056
CNC156	534905.860	1779968.356
CNC157	534212.367	1779675.715
CNC158	533658.007	1779271.283

5. Phân khu Đô thị Sườn Đồi		
ĐIỂM	TỌA ĐỘ	
	X	Y
SD1	536729.867	1776112.596
SD2	536221.242	1775625.747
SD3	536790.813	1775817.687
SD4	537071.873	1776031.896
SD5	537411.739	1775673.993

ĐIỂM	TỌA ĐỘ	
	X	Y
SD45	537402.723	1770491.108
SD46	536603.481	1770201.998
SD47	536426.176	1770132.878
SD48	536088.117	1770393.270
SD49	536469.783	1770554.217

5. Phân khu Đô thị Sườn Đồi

ĐIỂM	TỌA ĐỘ	
	X	Y
SD6	536979.128	1775501.731
SD7	537678.422	1775396.285
SD8	537234.838	1775167.085
SD9	536810.307	1774797.177
SD10	537047.644	1774576.298
SD11	537456.230	1774793.904
SD12	537939.870	1775086.849
SD13	538094.905	1774767.980
SD14	537672.127	1774479.071
SD15	537189.170	1774336.985
SD16	537227.044	1774229.009
SD17	537799.046	1774214.781
SD18	537869.521	1773975.272
SD19	537320.680	1773831.585
SD20	537454.833	1773249.873
SD21	537921.162	1773344.923
SD22	538322.239	1773426.673
SD23	538607.243	1773118.982
SD24	538328.963	1772967.702
SD25	537610.037	1772576.878
SD26	537715.003	1772130.972
SD27	538499.182	1772675.763
SD28	539109.114	1772742.747
SD29	538965.755	1772753.133
SD30	539170.865	1772140.824
SD31	538748.929	1771856.073
SD32	538063.813	1771378.505
SD33	538266.213	1771121.060
SD34	539153.430	1771402.919
SD35	539600.565	1771689.994
SD36	540252.996	1771711.819
SD37	539836.832	1771442.107
SD38	539400.440	1771164.982
SD39	538563.416	1770840.208
SD40	538196.731	1770678.436
SD41	537993.489	1771014.936
SD42	537946.120	1771328.562
SD43	537557.247	1772021.088

ĐIỂM	TỌA ĐỘ	
	X	Y
SD50	536234.522	1771099.741
SD51	535642.006	1770770.324
SD52	535269.415	1770649.986
SD53	535534.798	1770154.928
SD54	534938.781	1770511.573
SD55	534058.683	1770038.492
SD56	534778.876	1770984.178
SD57	535202.821	1771165.615
SD58	534895.133	1771461.477
SD59	534569.601	1771279.160
SD60	533809.059	1771622.081
SD61	533877.207	1771777.331
SD62	534576.101	1771964.135
SD63	534381.311	1772340.039
SD64	533825.395	1772173.150
SD65	533642.802	1772171.452
SD66	533109.236	1772359.370
SD67	533189.169	1772536.099
SD68	533633.771	1772637.363
SD69	534126.962	1772815.860
SD70	533943.803	1773287.219
SD71	533544.798	1773087.384
SD72	533094.841	1772867.556
SD73	533347.428	1773483.998
SD74	533953.267	1773627.951
SD75	534256.535	1774066.986
SD76	534061.259	1774185.907
SD77	534176.822	1774383.960
SD78	534472.982	1774392.996
SD79	534525.937	1774475.602
SD80	534324.494	1774839.290
SD81	534893.786	1774729.662
SD82	535421.022	1775178.325
SD83	535152.571	1775379.292
SD84	535402.093	1775665.768
SD85	535567.211	1775283.361
SD86	535986.359	1775504.425
SD87	535877.182	1775747.681

5. Phân khu Đô thị Sườn Đồi		
ĐIỂM	TỌA ĐỘ	
	X	Y
SD44	537350.359	1770814.953

ĐIỂM	TỌA ĐỘ	
	X	Y

6. Phân khu Trung tâm Lõi Xanh		
ĐIỂM	TỌA ĐỘ	
	X	Y
LX1	537432.332	1776189.178
LX2	537539.400	1776022.311
LX3	538636.241	1776037.337
LX4	539204.017	1776191.096
LX5	540602.042	1776191.418
LX6	538806.592	1775286.057
LX7	538657.114	1775188.247
LX8	538003.534	1775556.742
LX9	538374.587	1774977.024
LX10	538417.186	1773474.514
LX11	538920.023	1773637.183
LX12	539044.245	1773677.369
LX13	539161.340	1773715.249
LX14	539634.724	1773852.692
LX15	540688.643	1774008.128
LX16	540822.847	1773692.928
LX17	540082.663	1773204.957
LX18	539857.106	1773502.662
LX19	539636.597	1773368.622
LX20	539353.208	1773196.359
LX21	539245.283	1773130.755
LX22	538930.275	1772939.271
LX23	539610.306	1772804.730
LX24	539969.497	1773123.725
LX25	540078.548	1771936.674
LX26	540281.732	1772021.306
LX27	540812.326	1772502.601
LX28	541154.547	1772251.095
LX29	540597.691	1771733.240
LX30	540969.447	1771442.622
LX31	541350.805	1771172.919

ĐIỂM	TỌA ĐỘ	
	X	Y
LX60	545015.682	1773860.723
LX61	545512.350	1774073.063
LX62	545656.530	1774120.380
LX63	546181.425	1774291.976
LX64	544754.220	1774043.626
LX65	545170.273	1774399.023
LX66	545426.724	1774458.423
LX67	545788.367	1774576.828
LX68	546059.774	1775332.564
LX69	545828.450	1775272.331
LX70	545657.919	1775216.480
LX71	545631.789	1775207.907
LX72	545226.148	1775081.794
LX73	544837.120	1775028.050
LX74	544539.217	1775000.344
LX75	544749.712	1774799.767
LX76	544247.069	1774242.615
LX77	543928.124	1774363.321
LX78	543349.106	1774637.570
LX79	543436.049	1774856.811
LX80	543747.106	1775051.765
LX81	544270.998	1775248.786
LX82	544725.436	1775374.232
LX83	545057.691	1775486.644
LX84	545123.996	1775509.235
LX85	545247.349	1775551.925
LX86	545487.984	1775632.604
LX87	545513.968	1775641.614
LX88	545927.261	1775739.720
LX89	544999.167	1775716.758
LX90	544662.184	1775643.127

6. Phân khu Trung tâm Lõi Xanh		
ĐIỂM	TỌA ĐỘ	
	X	Y
LX32	541751.969	1771403.805
LX33	541733.681	1771747.558
LX34	541833.588	1771751.187
LX35	541771.949	1771796.479
LX36	541656.800	1771881.094
LX37	542554.481	1772401.631
LX38	542965.928	1773038.659
LX39	542880.598	1772058.224
LX40	542215.668	1771470.420
LX41	542144.356	1770612.287
LX42	542317.582	1770494.750
LX43	542413.096	1770456.228
LX44	542521.560	1770398.226
LX45	542757.201	1771072.488
LX46	543098.380	1770633.407
LX47	544552.080	1770958.995
LX48	545337.713	1770960.230
LX49	546463.233	1770898.465
LX50	546874.301	1771966.372
LX51	546614.909	1772036.674
LX52	546723.676	1772463.686
LX53	546676.955	1772555.806
LX54	546903.161	1772731.780
LX55	546432.138	1772894.106
LX56	546382.122	1773138.482
LX57	546733.750	1773253.894
LX58	546281.695	1773629.949
LX59	545922.425	1773532.677

ĐIỂM	TỌA ĐỘ	
	X	Y
LX91	544061.542	1775436.903
LX92	543683.072	1775254.968
LX93	543161.996	1775155.673
LX94	542863.736	1774984.511
LX95	542735.180	1775062.151
LX96	542720.419	1774908.767
LX97	542556.495	1774240.948
LX98	542235.249	1774720.410
LX99	541750.582	1774888.199
LX100	542146.543	1774978.600
LX101	542549.323	1775181.659
LX102	542729.251	1775316.519
LX103	542961.893	1775428.962
LX104	543293.511	1775533.691
LX105	543572.123	1775605.507
LX106	543106.379	1776119.175
LX107	542832.247	1775613.932
LX108	542706.460	1775542.713
LX109	542450.985	1775395.046
LX110	542041.635	1775215.039
LX111	542244.929	1775509.989
LX112	542483.159	1775862.505
LX113	542615.496	1776058.327
LX114	542379.543	1776529.346
LX115	542376.122	1776193.411
LX116	542288.671	1775902.210
LX117	541721.515	1775801.263

7. Phân khu Đổi mới sáng tạo		
ĐIỂM	TỌA ĐỘ	
	X	Y
ST1	554500.001	1766229.342
ST2	554811.179	1767219.167
ST3	554498.929	1767213.534
ST4	554496.823	1767692.347
ST5	554486.175	1767877.668

ĐIỂM	TỌA ĐỘ	
	X	Y
ST112	549503.816	1767158.711
ST113	549220.396	1767143.574
ST114	548862.278	1767124.449
ST115	548849.944	1767370.562
ST116	549208.460	1767367.060

7. Phân khu Đổi mới sáng tạo		
ĐIỂM	TỌA ĐỘ	
	X	Y
ST6	554416.754	1768361.606
ST7	554656.703	1768471.516
ST8	554531.109	1768739.919
ST9	554264.849	1769151.405
ST10	554217.284	1768934.778
ST11	554168.915	1768710.064
ST12	553815.587	1769002.881
ST13	553680.447	1768917.486
ST14	553940.276	1768475.879
ST15	554096.297	1768371.609
ST16	554012.422	1767980.687
ST17	553970.692	1767786.193
ST18	553935.437	1767621.879
ST19	553846.000	1767202.762
ST20	553709.821	1767201.813
ST21	553709.295	1767637.770
ST22	553709.117	1767785.702
ST23	553330.358	1767199.182
ST24	553329.829	1767637.445
ST25	553329.651	1767784.989
ST26	553258.091	1768133.738
ST27	553111.176	1768352.250
ST28	552947.692	1768596.431
ST29	552921.608	1768578.123
ST30	552897.709	1767783.077
ST31	552897.850	1767637.050
ST32	552896.769	1767197.715
ST33	552873.812	1766863.838
ST34	552737.487	1766531.856
ST35	552307.823	1766531.856
ST36	552307.832	1766575.356
ST37	552307.827	1766874.720
ST38	552300.360	1767195.485
ST39	552629.015	1767196.809
ST40	552626.680	1767636.726
ST41	552658.344	1767815.234
ST42	552299.828	1767636.096
ST43	551978.899	1765872.430

ĐIỂM	TỌA ĐỘ	
	X	Y
ST117	549491.881	1767382.196
ST118	549800.867	1767398.698
ST119	550140.717	1767416.848
ST120	549781.857	1767754.097
ST121	549472.907	1767737.469
ST122	549189.487	1767722.332
ST123	548833.024	1767703.294
ST124	548810.305	1768128.839
ST125	549166.760	1768147.876
ST126	549450.180	1768163.012
ST127	549759.101	1768179.511
ST128	548051.313	1768171.957
ST129	547840.115	1768393.547
ST130	548428.732	1768576.905
ST131	548775.948	1768772.378
ST132	549132.408	1768791.187
ST133	549415.803	1768806.141
ST134	549724.711	1768822.442
ST135	549429.317	1768553.332
ST136	549738.227	1768569.844
ST137	550230.339	1768596.121
ST138	550604.382	1768616.094
ST139	550217.690	1768833.000
ST140	550680.098	1769813.325
ST141	550662.398	1769347.344
ST142	550126.151	1769163.359
ST143	549712.289	1769054.855
ST144	549403.378	1769038.584
ST145	549143.651	1769025.055
ST146	549119.973	1769024.120
ST147	549096.182	1769023.207
ST148	548763.118	1769011.811
ST149	548294.068	1768910.399
ST150	547994.586	1768894.353
ST151	547647.921	1768838.573
ST152	547497.614	1768670.919
ST153	547382.570	1768774.553
ST154	547269.594	1768876.397

7. Phân khu Đổi mới sáng tạo		
ĐIỂM	TỌA ĐỘ	
	X	Y
ST44	551797.632	1766403.814
ST45	551794.285	1767132.848
ST46	552417.487	1768154.620
ST47	552352.838	1768102.592
ST48	552045.464	1767850.536
ST49	551966.461	1767962.563
ST50	551858.629	1768118.234
ST51	552191.716	1768342.190
ST52	551675.368	1768390.807
ST53	552008.523	1768614.608
ST54	552216.562	1768733.534
ST55	551347.193	1768838.095
ST56	551587.169	1768811.564
ST57	551819.218	1768944.156
ST58	551366.062	1769164.706
ST59	551631.402	1769213.998
ST60	551678.821	1769233.900
ST61	551912.102	1769345.327
ST62	552047.327	1769513.081
ST63	552097.749	1769608.508
ST64	551809.593	1769786.871
ST65	551550.038	1769562.974
ST66	551511.898	1769537.966
ST67	551478.641	1769524.810
ST68	551046.085	1768375.203
ST69	550912.473	1768269.783
ST70	550950.432	1768230.713
ST71	550653.710	1767834.714
ST72	550913.676	1767811.846
ST73	551747.016	1767601.041
ST74	551621.096	1767457.382
ST75	550888.253	1767522.116
ST76	550628.343	1767545.004
ST77	550576.014	1767334.163
ST78	550869.392	1767307.179
ST79	551261.039	1766939.438
ST80	551523.089	1767052.348
ST81	551056.344	1766830.838

ĐIỂM	TỌA ĐỘ	
	X	Y
ST155	547628.345	1769136.767
ST156	547980.510	1769155.889
ST157	547969.843	1769354.992
ST158	548196.977	1769416.290
ST159	548280.056	1769171.937
ST160	548753.180	1769197.285
ST161	548246.462	1769556.239
ST162	548732.554	1769582.199
ST163	549089.106	1769601.241
ST164	549372.524	1769616.378
ST165	549681.378	1769632.872
ST166	550075.566	1769699.848
ST167	550452.676	1770127.400
ST168	549839.140	1770021.981
ST169	550217.640	1770299.782
ST170	549689.431	1770225.962
ST171	549430.200	1770579.166
ST172	549325.153	1770504.097
ST173	549353.153	1769979.149
ST174	549080.675	1769759.049
ST175	549006.612	1770305.834
ST176	548718.325	1769847.747
ST177	548782.780	1770211.110
ST178	549012.208	1771309.124
ST179	548586.893	1770873.082
ST180	547820.838	1771186.816
ST181	547613.730	1770874.880
ST182	547791.533	1770553.618
ST183	547954.142	1770396.325
ST184	547649.631	1770081.507
ST185	547487.128	1770238.910
ST186	547429.369	1770319.157
ST187	547055.311	1770296.649
ST188	546973.928	1770086.422
ST189	546775.325	1770139.540
ST190	547213.919	1770737.179
ST191	547199.692	1770669.944
ST192	546910.701	1770759.077

7. Phân khu Đổi mới sáng tạo		
ĐIỂM	TỌA ĐỘ	
	X	Y
ST82	550450.725	1767122.244
ST83	550746.452	1766665.114
ST84	550535.825	1766552.522
ST85	550324.401	1766441.433
ST86	550076.748	1766040.858
ST87	550437.840	1766228.538
ST88	550859.997	1766452.012
ST89	551451.977	1766777.875
ST90	551357.579	1766292.311
ST91	551343.245	1766093.064
ST92	551094.108	1766012.632
ST93	550686.206	1765689.127
ST94	550528.100	1765564.606
ST95	550775.240	1765271.610
ST96	551000.265	1765396.953
ST97	551314.647	1765568.237
ST98	550179.255	1763761.428
ST99	550278.717	1763808.624
ST100	550341.342	1764488.282
ST101	549894.269	1764365.280
ST102	549664.616	1764853.075
ST103	550196.152	1765067.989
ST104	549551.702	1765094.287
ST105	550069.218	1765339.256
ST106	549159.715	1765931.219
ST107	548989.695	1766293.787
ST108	548884.791	1766715.103
ST109	549242.179	1766735.694
ST110	549527.198	1766720.893
ST111	549812.806	1767175.509

ĐIỂM	TỌA ĐỘ	
	X	Y
ST193	546761.854	1771051.499
ST194	546385.285	1770713.224
ST195	546655.502	1769856.711
ST196	546137.325	1769037.146
ST197	545850.573	1769058.765
ST198	545849.900	1769616.107
ST199	546305.080	1769651.523
ST200	546293.902	1769856.711
ST201	546268.115	1769856.711
ST202	546282.423	1770343.614
ST203	545565.180	1770974.198
ST204	545567.340	1770340.970
ST205	545568.638	1769780.224
ST206	545275.375	1770339.890
ST207	545263.499	1769726.649
ST208	544852.005	1769673.824
ST209	544475.308	1769610.399
ST210	544190.461	1769049.781
ST211	544150.685	1769285.985
ST212	544106.512	1769548.305
ST213	544057.179	1770171.501
ST214	544114.638	1770829.202
ST215	543608.826	1770626.226
ST216	543634.809	1770254.003
ST217	543992.319	1769529.079
ST218	543557.731	1769455.907
ST219	543262.606	1770040.960
ST220	542915.941	1770461.748
ST221	542869.436	1770607.443

8. Phân khu Cảng biển Liên Chiểu		
ĐIỂM	TỌA ĐỘ	
	X	Y
CB1	539585.455	1783173.952
CB2	538828.885	1782581.222
CB3	537706.723	1782449.582

ĐIỂM	TỌA ĐỘ	
	X	Y
CB12	538576.030	1783721.498
CB13	538635.243	1783380.692
CB14	537851.090	1783974.407

8. Phân khu Cảng biển Liên Chiểu		
ĐIỂM	TỌA ĐỘ	
	X	Y
CB4	539505.948	1783297.488
CB5	538772.402	1782920.522
CB6	538712.477	1782905.198
CB7	537583.375	1782977.189
CB8	537508.916	1782904.704
CB9	539309.948	1783773.992
CB10	539082.840	1783771.389
CB11	538840.607	1783762.226

ĐIỂM	TỌA ĐỘ	
	X	Y
CB15	537814.132	1784155.622
CB16	539357.367	1784998.567
CB17	538912.114	1785023.215
CB18	538455.183	1784503.037
CB19	539623.878	1785520.929
CB20	539547.336	1785601.786
CB21	539519.471	1785632.120

9. Phân khu KDL khu vực đỉnh và chân núi Bà Nà		
ĐIỂM	TỌA ĐỘ	
	X	Y
BN1	532280.322	1771898.420
BN2	530190.490	1772686.348
BN3	530565.788	1772380.014
BN4	532024.126	1770012.775
BN5	533882.489	1769979.318
BN6	532808.955	1772186.850

10. Phân khu Nông nghiệp ứng dụng CNC và Phân khu Dự trữ phát triển		
ĐIỂM	TỌA ĐỘ	
	X	Y
HV1	548839.654	1764980.429
HV2	548721.229	1765800.705
HV3	548044.996	1765827.702
HV4	548177.615	1766269.465
HV5	548527.963	1766840.994
HV6	548875.830	1766854.045
HV7	547139.929	1765865.786
HV8	547097.384	1766258.893
HV9	547478.852	1767321.303
HV10	545809.384	1765281.168
HV11	545893.958	1765304.536
HV12	545915.612	1765856.462
HV13	546026.322	1765876.347

ĐIỂM	TỌA ĐỘ	
	X	Y
HV38	542323.619	1766497.599
HV39	542168.780	1765578.793
HV40	542070.768	1764994.049
HV41	541822.638	1762854.989
HV42	541330.772	1763111.198
HV43	541476.295	1765203.978
HV44	541483.594	1765674.717
HV45	541487.268	1766201.278
HV46	541486.502	1767058.300
HV47	541373.065	1767741.479
HV48	541476.642	1767975.359
HV49	542131.266	1769398.527
HV50	541817.135	1769577.543

10. Phân khu Nông nghiệp ứng dụng CNC và Phân khu Dự trữ phát triển

ĐIỂM	TỌA ĐỘ	
	X	Y
HV14	546135.534	1766365.569
HV15	546054.891	1766363.615
HV16	546302.432	1766993.783
HV17	546538.540	1767613.621
HV18	546940.095	1768667.799
HV19	546986.507	1768845.024
HV20	547169.298	1768983.939
HV21	544651.431	1768700.459
HV22	544639.563	1768077.095
HV23	544622.165	1767142.415
HV24	544770.055	1766393.080
HV25	544968.449	1765643.355
HV26	545138.990	1765208.927
HV27	544659.104	1765108.422
HV28	544459.840	1765528.432
HV29	544047.536	1766421.942
HV30	543888.507	1767044.567
HV31	543806.864	1767906.365
HV32	544260.506	1768701.552
HV33	543249.937	1768903.870
HV34	542943.164	1767815.582
HV35	542519.872	1768877.643
HV36	542374.934	1767755.856
HV37	542351.626	1767141.217

ĐIỂM	TỌA ĐỘ	
	X	Y
HV51	541731.378	1769540.490
HV52	541624.938	1769494.501
HV53	541693.196	1769846.797
HV54	540842.853	1769300.821
HV55	539809.506	1769569.614
HV56	540077.396	1768675.800
HV57	540598.247	1768755.263
HV58	540077.401	1767873.108
HV59	539923.620	1766936.197
HV60	540282.842	1765844.153
HV61	539385.383	1766011.602
HV62	539377.561	1766975.341
HV63	539337.630	1767947.590
HV64	539163.675	1768702.681
HV65	538785.357	1769576.022
HV66	538627.702	1769890.988
HV67	536853.275	1769661.010
HV68	537202.447	1769127.806
HV69	537579.683	1768372.762
HV70	537616.851	1767303.496
HV71	537613.495	1766862.563
HV72	535762.931	1769377.695
HV73	534824.654	1767928.954
HV74	531354.798	1766525.673