

ỦY BAN NHÂN DÂN
THÀNH PHỐ ĐÀ NẴNG

CỘNG HÒA XÃ HỘI CHỦ NGHĨA VIỆT NAM
Độc lập - Tự do - Hạnh phúc

Đà Nẵng, ngày 28 tháng 7 năm 2014

SỐ GIAO THÔNG VẬN TẢI/QUẬN ĐÀ NẴNG

ĐẾN Số: 7795
Ngày: 30/7/2014
Chuyển: thành phố Đà Nẵng

QUYẾT ĐỊNH

Về việc phê duyệt Quy hoạch Giao thông vận tải
thành phố Đà Nẵng đến năm 2020, tầm nhìn đến năm 2030

CHỦ TỊCH ỦY BAN NHÂN DÂN THÀNH PHỐ ĐÀ NẴNG

Căn cứ Luật Tổ chức HĐND và UBND ngày 26 tháng 11 năm 2003;

Căn cứ Quyết định số 145/2003/QĐ-TTg ngày 15 tháng 7 năm 2003 về việc công nhận thành phố Đà Nẵng là đô thị loại I.

Căn cứ Quyết định số 542/QĐ-TTg ngày 13 tháng 5 năm 2008 của Thủ tướng Chính phủ phê duyệt Quy hoạch Cảng Hàng không Quốc tế Đà Nẵng - thành phố Đà Nẵng giai đoạn đến năm 2015 và định hướng đến 2025.

Căn cứ Quyết định số 1734/QĐ-TTg ngày 01 tháng 12 năm 2008 của Thủ tướng Chính phủ về việc phê duyệt Quy hoạch phát triển mạng đường bộ cao tốc Việt Nam đến năm 2020, tầm nhìn sau năm 2030.

Căn cứ Quyết định số 445/QĐ -TTg ngày 07 tháng 4 năm 2009 của Thủ tướng Chính phủ về phê duyệt điều chỉnh định hướng tổng thể phát triển hệ thống đô thị Việt Nam đến năm 2025 và tầm nhìn 2050.

Căn cứ Quyết định số 1866/QĐ-TTg ngày 08 tháng 10 năm 2010 của Thủ tướng Chính phủ về việc phê duyệt điều chỉnh bổ sung quy hoạch tổng thể phát triển kinh tế xã hội thành phố Đà Nẵng đến năm 2020.

Căn cứ Quyết định số 1743/QĐ-BGTVT ngày 03 tháng 8 năm 2011 của Bộ Giao thông vận tải về việc phê duyệt Quy hoạch chi tiết nhóm cảng biển trung trung bộ (Nhóm 3) đến năm 2020 và định hướng đến 2030.

Căn cứ Quyết định số 355/QĐ-TTg ngày 25 tháng 02 năm 2013 của Thủ tướng Chính phủ về việc phê duyệt điều chỉnh Chiến lược phát triển giao thông vận tải Việt Nam đến năm 2020, tầm nhìn đến 2030.

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

Căn cứ Quyết định số 2357/QĐ-TTg ngày 04 tháng 12 năm 2013 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 2050.

Theo đề nghị của Sở Giao thông vận tải Đà Nẵng tại Tờ trình số 1873/TTr-SGTVT ngày 05 tháng 6 năm 2014,

QUYẾT ĐỊNH:

Điều 1. Phê duyệt Quy hoạch Giao thông vận tải thành phố Đà Nẵng đến năm 2020, tầm nhìn đến năm 2030 với những nội dung chính sau:

I. QUAN ĐIỂM LẬP QUY HOẠCH

- Phù hợp với Quy hoạch phát triển kinh tế xã hội, Quy hoạch sử dụng đất và Quy hoạch chung xây dựng thành phố Đà Nẵng đến năm 2030 tầm nhìn đến năm 2050.

- Phát triển mạng lưới kết cấu hạ tầng giao thông đồng bộ, bền vững, hiện đại và dịch vụ vận tải thuận tiện nhằm đáp ứng nhu cầu đi lại của người dân.

- Đảm bảo tính khoa học, hợp lý và khả thi, đáp ứng được các yêu cầu trước mắt và định hướng lâu dài.

- Ưu tiên phát triển giao thông công cộng, giảm thiểu ách tắc giao thông, tai nạn giao thông trên địa bàn thành phố.

II. NỘI DUNG LẬP QUY HOẠCH GTVT THÀNH PHỐ ĐÀ NẴNG

1. Giai đoạn quy hoạch:

- Giai đoạn quy hoạch: đến năm 2020.

- Giai đoạn định hướng quy hoạch đến năm 2030 và tầm nhìn đến năm 2050.

2. Hiện trạng giao thông vận tải:

* **Về đường bộ:** Tính đến tháng 07 năm 2012 toàn thành phố có 1297 tuyến đường với tổng chiều dài 915.84 km; trong đó: Quốc lộ 116.43km; đường đô thị 780km; đường tỉnh 99.916km; đường huyện 64.654 km; đường xã 46.09km. Đa số là đường bê tông nhựa, chất lượng mặt đường tương đối tốt. Hiện tại, có gần 2.700 giao lộ tại Đà Nẵng, trong đó khoảng 107 giao lộ có đèn giao thông còn lại là các nút giao có vòng xoay và tự điều chỉnh. 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 cốt có liên thông;

- Nút giao giữa đường tránh Nam Hàm Hải Vân (cao tốc Đà Nẵng - Dung Quất) với đường DT601;

- Nút giao giữa đường tránh Nam Hàm Hải Vân với đường DT602

- Ngoài ra còn một số giao cắt trực thông giữa cầu vượt sông và đường đô thị tại vị trí cầu Thuận Phước, cầu sông Hàn, cầu Tiên Sơn, cầu Rồng, cầu Trần Thị Lý, cầu Nguyễn Tri Phương, cầu Cẩm Lệ.

Hệ thống đường có đặc điểm như sau:

- Các chỉ tiêu về mật độ mạng và mật độ diện tích đường trong đô thị hiện đều đạt thấp (chưa đạt chỉ tiêu theo quy chuẩn): các quận Hải Châu, Thanh Khê, Sơn Trà, Ngũ Hành Sơn đạt chỉ tiêu về chiều dài đường (km/km^2) theo quy chuẩn nhưng chưa đảm bảo về chỉ tiêu mật độ diện tích. Các quận huyện còn lại cần phải xây mới và mở rộng đường để đảm bảo mạng lưới đường một cách hợp lý.

- Đường đô thị chưa được phân cấp rõ ràng, nhiều tuyến đường có quy mô chưa tương ứng với chức năng nhiệm vụ.

- Các nút giao chủ yếu là giao bằng nên chưa đáp ứng được nhu cầu giao thông, đã xuất hiện tình trạng quá tải tại một số nút giao.

- Hệ thống giao thông tĩnh: Hiện tại thành phố đang thiếu các bãi đỗ xe trong khu vực nội đô (các xe chủ yếu đỗ trên lòng đường). Quỹ đất dành cho giao thông tĩnh chỉ đáp ứng khoảng 2% nhu cầu.

- Đặc trưng của chuyến đi ở Đà Nẵng là chuyến đi với cự ly ngắn, số chuyến đi với cự ly ≤ 1 km chiếm 25%, số chuyến đi với cự ly 1 – 2km chiếm 19%, số chuyến đi với cự ly 2 - 4 km chiếm 22%. Chuyến đi với cự ly dài hơn 15km chỉ chiếm 4%. Các chuyến đi bằng xe cá nhân chiếm tỷ trọng cao (số chuyến đi thực hiện bằng xe máy chiếm đến 78,2%, xe đạp chiếm 12,6%, 9% còn lại là các phương tiện khác), trong khi đó các chuyến đi của mỗi người dân trung bình trong thành phố tăng từ 2,3 chuyến/người/ngày năm 2008 lên thành 2,5 chuyến/người/ngày năm 2012.

- Vận tải hành khách công cộng (VTHKCC): Vận tải hành khách công cộng trong đô thị chưa có loại hình vận tải khối lượng lớn mà chủ yếu dựa vào vận tải bằng xe buýt thông thường với thị phần chiếm khoảng 0,9% khối lượng vận tải hành khách. Mạng lưới tuyến xe buýt hiện trạng có hình dạng hỗn hợp, không có phân cấp rõ ràng về năng lực và vai trò của tuyến, mạng lưới vận hành xe buýt không mạch lạc.

* **Về đường sắt:** Tuyến đường sắt Bắc – Nam đoạn qua địa phận thành phố Đà Nẵng có chiều dài không lớn (40,3km so với 1730km toàn tuyến), nhưng là một hợp phần quan trọng. Ga Đà Nẵng là một trong những nhà ga lớn của miền Trung cũng như cả nước, là nơi vận tải hàng hóa, hành khách khối lượng lớn, tuy nhiên công tác quy hoạch mặt bằng ga, phát triển quỹ đất kết nối các loại hình giao thông còn nhiều bất cập.

* **Về đường thủy:** Hoạt động giao thông đường sông hiện nay ở Đà Nẵng chủ yếu là hoạt động vận tải hàng hóa, vật liệu xây dựng. Cảng biển đã được đầu tư nâng cấp, hoạt động ổn định.

* **Về đường hàng không:** Sân bay quốc tế Đà Nẵng đã được đầu tư xây dựng nhà ga hành khách mới hiện đang hoạt động ổn định.

3. Các chỉ tiêu về kinh tế - xã hội: Đồ án quy hoạch đã sử dụng các chỉ tiêu về kinh tế, xã hội phù hợp với Quy hoạch tổng thể phát triển kinh tế - xã hội thành phố Đà Nẵng đến 2020 và Quy hoạch chung thành phố Đà Nẵng đến năm 2030 tầm nhìn đến năm 2050 đã được phê duyệt.

- Về kinh tế: Tốc độ tăng trưởng kinh tế bình quân thời kỳ 2011 - 2015 đạt khoảng 10,0%/năm, thời kỳ 2016 - 2020 đạt khoảng 11,0%.

- Về xã hội: Quy mô dân số toàn thành phố đến năm 2020 khoảng 1,6 triệu người, đến năm 2030 khoảng 2,5 triệu người.

4. Các chỉ tiêu quy hoạch cần đạt được:

4.1 Về cơ sở hạ tầng:

- 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.

- Các chỉ tiêu về mật độ mạng đường trong đô thị cần đạt được gồm: Tăng mật độ đường đến 3-5 km/km² đến năm 2020, 5-6 km/km² đến năm 2030.

- Chỉ tiêu về mật độ mạng lưới giao thông công cộng đạt từ 2 – 2,5 km/km² diện tích đất xây dựng đô thị.

- Chỉ tiêu diện tích đất cho giao thông tĩnh cần đạt 3-4% diện tích đất xây dựng đô thị.

4.2 Về vận tải hành khách công cộng:

Tập trung ưu tiên cho phát triển hệ thống vận tải hành khách công cộng để đảm bảo thị phần khoảng (15-20)% vào năm 2020 và khoảng (25-35)% vào năm 2030.

5. Dự báo nhu cầu vận tải:

Từ các số liệu về hiện trạng kinh tế xã hội và các chỉ tiêu quy hoạch cần đạt được, Quy hoạch sử dụng đất và phân khu chức năng, kết quả khảo sát lưu lượng giao thông, điều tra giao thông, kết quả phỏng vấn hộ gia đình. Công tác dự báo tính toán nhu cầu đi lại và khối lượng hàng hóa theo các thời kỳ đã được tiến hành theo các kịch bản sau:

- Kịch bản không tác động (KB1): theo kịch bản này, nếu không có các giải pháp nhằm nâng cấp mạng lưới đường hay các chính sách về quản lý giao thông, mạng lưới đường của Đà Nẵng sẽ rơi vào tình trạng quá tải nghiêm trọng trước năm 2020, lúc đó tỷ phần xe đạp/ máy có thể đạt tới 80-90%, xe con và xe buýt tương ứng là 10-18% và 1-2%.

- Kịch bản xu hướng (KB2): Kịch bản này sử dụng tỷ phần phương thức có được khi điều tiết một cách hạn chế lượng phương tiện vận tải cá nhân và nâng cấp, cải thiện dịch vụ xe buýt. Tỷ phần xe đạp/xe máy, xe con và xe buýt đến năm 2030 tương ứng là 70%, 20% và 10%.

- Kịch bản quy hoạch (KB3): theo kịch bản này tỷ phần xe đạp/xe máy, xe con và xe buýt được chia thành 2 phương án nhỏ hơn tương ứng là 50%, 15%, 35% và 60%, 15%, 25% tại năm 2030.

Chọn kịch bản quy hoạch (KB3) nhằm hướng tới phát triển bền vững và có một hệ thống giao thông xanh – thân thiện – hiện đại. Để đạt được kịch bản này, Đà Nẵng cần phải có những cải thiện rất mạnh mẽ về cả mạng lưới đường bộ, đầu tư về các loại hình vận tải hành khách công cộng cũng như các chính sách quản lý giao thông liên quan.

6. Quy hoạch hạ tầng đường bộ:

Mạng lưới đường bộ đối ngoại:

- Tuyến đường cao tốc quốc gia: Bao gồm phát triển các tuyến cao tốc Đà Nẵng – Quảng Ngãi và Quảng Trị – Đà Nẵng trước năm 2020.

+ Đường cao tốc Đà Nẵng – Quảng Ngãi với quy mô 6 làn xe nền đường rộng 25.5m, (đầu tư xây dựng trước đoạn Túy Loan – Dung Quất chiều dài khoảng 130km).

+ Trước mắt đầu tư đoạn La Sơn – Túy Loan với quy mô 2 làn xe, việc xây dựng đoạn tuyến Quảng Trị - Đà Nẵng với quy mô 4 làn xe, có chiều dài khoảng 178km sẽ được đầu tư vào thời điểm thích hợp.

- Các tuyến đường quốc lộ:

+ Tuyến Nam hầm Hải Vân (Tuyến tránh Quốc lộ 1A đoạn qua thành phố Đà Nẵng): Nâng cấp thành đường liên khu vực với mặt cắt ngang tối thiểu 25m.

+ Quốc lộ 14B: Tiên Sa – Túy Loan (Đà Nẵng) – Thạnh Mỹ (Quảng Nam dài 74km), trong đó đoạn trên địa bàn Đà Nẵng có chiều dài 24km: được tiếp tục nâng cấp thành đường trục đô thị có mặt cắt ngang 33m. Trong tương lai các điều kiện và thời điểm để phát triển thành trục đường xuyên Á đi Sekong, Champasac (Lào), Thái Lan sẽ được nghiên cứu cụ thể vào thời điểm thích hợp.

+ Quốc lộ 14G: Túy Loan (Đà Nẵng) – Đông Giang (Quảng Nam), có chiều dài 66km, đoạn trong địa bàn thành phố dài 25km bắt đầu từ Túy Loan cho đến Dốc Kiền, khoảng 7,5km đoạn đầu tuyến sẽ được cải tạo, nâng cấp thành đường đô thị liên khu vực mặt cắt ngang 25m, riêng đoạn còn lại sẽ cải tạo, nâng cấp thành đường cấp IV, 2 làn xe.

- Các tuyến đường vành đai:

+ Đường vành đai phía Nam: xuất phát từ đường Trường Sa qua quốc lộ 1A, 14B, nối vào quốc lộ 14G, đoạn từ Trường Sa đến đường Trần Đại Nghĩa dài 2,2km mặt cắt ngang từ 30÷35,5m; đoạn từ đường Trần Đại Nghĩa đến QL14B dài 12,9km, mặt cắt ngang 39m.

+ Đường vành đai phía Bắc: nối với đường vành đai phía Tây tại Hòa Liên và nối về đường Nguyễn Tất Thành, dài 12,6 km, mặt cắt ngang rộng 39m.

+ Đường vành đai phía Tây: xuất phát từ đường cao tốc Đà Nẵng - Quảng Ngãi đi về phía Tây, cắt Quốc lộ 14B, 14G và đi về phía Hòa Liên, dài 21,5km, mặt cắt ngang tối thiểu rộng 25m.

- Các tuyến đường tỉnh lộ:

+ Đường tỉnh ĐT601: Những đoạn đi qua khu vực dân cư mở rộng, nâng cấp mặt cắt ngang 15,5m. Các đoạn còn lại mở rộng nền đường thành 9,5m, mặt đường rộng 7,5m. Đồng thời sửa chữa hoặc xây dựng lại những cầu cũ đã xuống cấp.

+ Đường tỉnh ĐT602: Đoạn từ đường Tôn Đức Thắng đến vành đai phía Tây mở rộng thành trục chính đô thị mặt cắt ngang 33m, đoạn từ đường vành đai phía Tây đến khu du lịch Bà Nà nâng cấp thành đường liên khu mặt cắt ngang 25m.

+ Đường tỉnh ĐT605: Từ Km935+165 quốc lộ 1A đến Hoà Tiến được nâng cấp thành đường trục đô thị mặt cắt ngang 35m

- Đường huyện: Nâng cấp ĐH4, ĐH8 thành đường đô thị có tổng chiều dài là 16,36km, mặt cắt ngang 20,5m.

Mạng lưới đường đô thị: Trong phạm vi nghiên cứu của “Quy hoạch giao thông vận tải Thành phố Đà Nẵng đến năm 2020 tầm nhìn đến năm 2030” chỉ thực

hiện nghiên cứu quy hoạch các tuyến đường trục chính đô thị, đường liên khu vực, các tuyến đường còn lại được thực hiện theo quy hoạch mạng lưới giao thông các phân khu.

STT	Loại đường	Chiều dài (Km)			Số lượng đường (đường)		
		2012-2020	2020-2030	Tổng	2012-2020	2020-2030	Tổng
1	Đường nâng cấp	72.72	26.2	98.9	23	10	33
	Đường trục đô thị	5.48	6.8	12.2	8	3	11
	Đường liên khu vực	67.24	19.4	86.7	15	7	22
2	Đường làm mới	181.68	111.4	293.1	34	21	55
	Đường trục đô thị	44.26	48.2	92.5	5	5	10
	Đường liên khu vực	137.42	63.2	200.6	29	16	45

7. Quy hoạch giao thông tỉnh

- Bến xe khách: hiện nay Đà Nẵng có 02 bến xe là bến xe Trung tâm và bến xe phía Nam, về cơ bản đã đáp ứng được nhu cầu về bến xe liên tỉnh do đó định hướng đến năm 2020 sẽ không xây dựng mới bến xe liên tỉnh, đến năm 2030 nghiên cứu xây dựng thêm bến xe phía Bắc.

- Bến xe tải: giữ nguyên theo quy hoạch tổng thể hệ thống giao thông tỉnh.

- Bến xe buýt: phát triển các bến xe buýt đầu, cuối và các bãi đỗ xe để phục vụ hệ thống vận tải công cộng.

- Hệ thống bãi đỗ xe trong thành phố dựa trên quy hoạch tổng thể hệ thống giao thông tỉnh đến năm 2020 đã được UBND thành phố phê duyệt và xem xét bổ sung một số bãi đỗ xe theo điều chỉnh quy hoạch chung xây dựng thành phố đến năm 2030 tầm nhìn 2050 đã được phê duyệt.

8. Các nút giao: Xây dựng khoảng 09 nút giao liên thông: Nút giao giữa đường Hồ Chí Minh (La Sơn – Túy Loan) với các đường Vành đai phía Bắc, Nguyễn Tất Thành nối dài, đường số 5 khu công nghiệp, đường Hoàng Văn Thái, Quốc lộ 14B, đường vành đai phía Nam, đường Vành đai phía Nam điều chỉnh; Nút giao Ngã ba Huế; Nút giao đường Trường Chinh với Quốc lộ 14B (Cầu vượt Hòa Cầm) và 38 nút giao trục thông kết hợp điều khiển bằng đèn tín hiệu.

9. Quy hoạch các công trình đường bộ qua sông

- Các công trình vượt sông Hàn: Trên sông Hàn hiện có 6 công trình đường bộ vượt sông Hàn. Xây dựng thêm 1 cầu nối từ đường Đống Đa đến đường Bạch Đằng Đông để kết nối trục đường Đống Đa với khu phía Đông sông Hàn.

- Các cầu vượt sông Cẩm Lệ: Hiện có 03 cầu đang khai thác, đến 2020 đầu tư mở rộng cầu Hòa Xuân.

- Các cầu vượt sông Cầu Đỏ: Trên hệ thống các trục quy hoạch qua sông Cầu Đỏ hiện có 1 cầu trên QL1A đang khai thác, đến năm 2030 đầu tư xây thêm 05 cầu mới.

- Các cầu vượt sông Túy Loan: Trên hệ thống các trục quy hoạch qua sông Túy Loan ngoài ra 1 cầu đang chuẩn bị triển khai xây dựng thuộc dự án đường cao tốc Đà Nẵng - Quảng Ngãi do đó xây dựng mới 02 cầu trong tương lai.

- Các cầu vượt sông Cổ Cò: Trên hệ thống các trục quy hoạch qua sông Cổ Cò ngoài 04 cầu mới được quyết định đầu tư xây dựng, xây dựng thêm 03 cầu trong tương lai.

- Các cầu vượt sông Lỗ Giáng: Trên hệ thống các trục quy hoạch qua sông Lỗ Giáng xây dựng mới 1 cầu trong tương lai.

- Các cầu vượt sông Vĩnh Điện: Trên hệ thống các trục quy hoạch qua sông Vĩnh Điện có 01 cầu vừa mới hoàn thành đưa vào khai thác, 01 cầu đang xây dựng và xây dựng mới 01 cầu.

- Các cầu vượt sông Yên: Trên hệ thống các trục quy hoạch qua sông Yên xây dựng mới 03 cầu trong tương lai.

- Cầu vượt sông Cu Đê: Trên hệ thống các trục quy hoạch qua sông Cu Đê xây dựng mới 02 cầu trong tương lai.

10. Quy hoạch giao thông cho phương tiện thô sơ và người đi bộ:

Với quy hoạch tầm nhìn đến năm 2050 Đà Nẵng sẽ trở thành thành phố hiện đại, việc đầu tư quy hoạch giao thông dành cho phương tiện thô sơ và người đi bộ là cần thiết:

- Cải tạo cầu Nguyễn Văn Trỗi thành cầu đi bộ.

- Cải tạo các trục đường ưu tiên cho tổ chức giao thông thô sơ:

+ Đề tăng cường sử dụng phương tiện giao thông “xanh”, xây dựng mạng lưới đường giao thông ưu tiên cho phương tiện thô sơ và người đi bộ của thành phố Đà Nẵng, tập trung vào khu đô thị trung tâm và khu du lịch.

+ Trong quy hoạch chi tiết, các khu trung tâm mua sắm giải trí được quy hoạch thành khu phố đi bộ; các khu trường học, công viên, các khu dân cư tập trung (cao tầng) được quy hoạch có các tuyến đường xe đạp.

11. Quy hoạch mạng lưới giao thông công cộng thành phố Đà Nẵng:

Lựa chọn kịch bản tỷ phần phân chia phương thức cơ sở (tỷ phần xe máy 50 - 60%, xe con 15%, VTHKCC 25 - 35%, hệ số sức chứa xe máy 1,3, xe con 2,0 và xe buýt 36) được sử dụng làm cơ sở quy hoạch mạng lưới giao thông đô thị ở Đà Nẵng giai đoạn 2020 đến năm 2030 phấn đấu đạt tỷ lệ xe máy 15%, xe con 35% và VTHKCC là 50%. Tương ứng với kịch bản này có 02 phương án tỷ phần phân chia phương thức cơ sở:

Phương án 1: Tỷ phần đảm nhận xe máy/xe đạp, xe con và VTHKCC lần lượt là 50%, 15%, 35%.

Phương án 2: Tỷ phần đảm nhận xe máy/xe đạp, xe con và VTHKCC lần lượt là 60%, 15%, 25%.

Căn cứ vào số liệu dự báo nhu cầu vận tải, trong tương lai thành phố Đà Nẵng sẽ có 06 hành lang tiềm năng sử dụng các loại hình VTHKCC được xác định và quy hoạch mạng lưới tuyến theo hai phương án như sau:

*** Phương án 1 (Bao gồm 01 tuyến tàu điện ngầm - Metro, 03 tuyến xe điện bánh sắt - Tramway và 04 tuyến xe buýt nhanh - BRT):**

- Quy hoạch tuyến tàu điện ngầm (Metro): Tuyến Metro được kết nối giữa 03 khu đô thị tập trung là khu đô thị phía Bắc, khu đô thị trung tâm và khu đô thị phía Nam. Khu vực nhà ga Đà Nẵng hiện tại sẽ được sử dụng làm trung tâm kết nối.

- Quy hoạch 03 tuyến xe điện bánh sắt (Tramway):

+ Tuyến Tramway 1: Từ Khu tái định cư Nam cầu Nam Ô đến KĐT Đa Phước.

+ Tuyến Tramway 2: Furama Resort – Hội An.

+ Tuyến Tramway 3: Dọc 02 bên bờ sông Hàn.

- Quy hoạch 04 tuyến xe Buýt nhanh (BRT):

BRT-1 (23,7Km)	Khu công nghiệp Hòa Khánh – Cao đẳng Việt Hàn	KCN Hòa Khánh - Nguyễn Lương Bằng - Tôn Đức Thắng - Điện Biên Phủ - Nguyễn Tri Phương - Nguyễn Văn Linh - Cầu Rồng - Võ Văn Kiệt - Ngô Quyền - Ngũ Hành Sơn - Lê Văn Hiến- Trần Đại Nghĩa.
BRT-2 (28,5Km)	Khu công nghệ cao - Bến xe phía Nam	Khu Công nghệ cao-Nguyễn Tất Thành- Nguyễn Sinh Sắc- Tôn Đức Thắng- cầu vượt Ngã ba Huế- Trường Chinh- Bến xe phía Nam.
BRT-3 (20,7Km)	Thọ Quang – Cầu vượt Hòa Cầm – TTHC huyện Hòa Vang	Thọ Quang – Lê Đức Thọ - Yết Kiêu – Ngô Quyền – Cầu Rồng – Đường 2/9 – Đường CMT8 – Cầu vượt Hòa Cầm – TTHC huyện Hòa Vang.
BRT-4 (15,0Km)	TTHC huyện Hòa Vang – Làng Đại học	TTHC huyện Hòa Vang – vành đai phía Nam – bến xe phía Nam – Làng Đại học (Cao đẳng Việt Hàn).

Với năng lực VTHKCC theo phương án này thì đến năm 2030, mạng lưới VTHKCC thành phố Đà Nẵng sẽ đảm nhận được 29,81% tổng số chuyến đi (tổng số nhu cầu đi lại trong thành phố Đà Nẵng đến năm 2030 là 7,417 triệu chuyến).

*** Phương án 2 (Bao gồm 05 tuyến xe Buýt nhanh - BRT):**

BRT-1 (23,7Km)	Khu công nghiệp Hòa Khánh - CĐ Việt Hàn	KCN Hòa Khánh - Nguyễn Lương Bằng - Tôn Đức Thắng - Điện Biên Phủ - Nguyễn Tri Phương - Nguyễn Văn Linh - Cầu Rồng - Võ Văn Kiệt - Ngô Quyền - Ngũ Hành Sơn - Lê Văn Hiến- Trần Đại Nghĩa.
-------------------	---	--

BRT-2 (28,5Km)	Khu công nghệ cao - Bến xe phía Nam	Khu Công nghệ cao-Nguyễn Tất Thành-Nguyễn Sinh Sắc- Tôn Đức Thắng- cầu vượt Ngã ba Huế- Trường Chinh- Bến xe phía Nam.
BRT-3 (20,7Km)	Thọ Quang – Cầu vượt Hòa Cầm – TTHC huyện Hòa Vang	Thọ Quang – Lê Đức Thọ - Yết Kiêu – Ngô Quyền – Cầu Rồng – Đường 2/9 – Đường CMT8 – Cầu vượt Hòa Cầm – TTHC huyện Hòa Vang.
BRT-4 (23,2Km)	Kim Liên – Bến xe phía Nam	Kim Liên – Nguyễn Văn Cừ - Nguyễn Lương Bằng – trục Tây Bắc số 2 – ngã 3 Huế - Trường Chinh – QL.1 – Bến xe phía Nam
BRT-5 (15,0Km)	TTHC huyện Hòa Vang – Làng Đại học	TTHC huyện Hòa Vang – vành đai phía Nam – bến xe phía Nam – Làng Đại học (cao đẳng Việt Hàn).

Với năng lực VTHKCC theo phương án này thì đến năm 2030, mạng lưới VTHKCC thành phố Đà Nẵng sẽ đảm nhận được 15,17% tổng số chuyến đi (tổng số nhu cầu đi lại trong thành phố Đà Nẵng đến năm 2030 là 7,417 triệu chuyến).

- Lựa chọn phương án quy hoạch 1 là phương án được ưu tiên thực hiện. Các hành lang giao thông công cộng sẽ được xem xét, quyết định căn cứ theo điều kiện phát triển kinh tế - xã hội thành phố Đà Nẵng.

- Đối với tuyến BRT số 2: Đến năm 2030 tùy tình hình giao thông thực tế để chuyển tuyến BRT này thành tuyến tàu điện trên cao nhằm cải thiện, nâng cao năng lực vận tải.

- Phương án mạng lưới tuyến VTHKCC bằng xe buýt đến năm 2015 gồm 11 tuyến buýt thường; đến năm 2020 gồm 20 tuyến (02 tuyến buýt nhanh BRT, 03 tuyến buýt tiêu chuẩn dịch vụ BRT và 15 tuyến buýt thông thường); đến năm 2025 gồm 26 tuyến xe buýt (04 tuyến BRT, 03 tuyến xe buýt chạy tiêu chuẩn dịch vụ BRT và 19 tuyến xe buýt thường); đến 2030 gồm 28 tuyến xe buýt (04 tuyến BRT, 03 tuyến xe buýt chạy tiêu chuẩn dịch vụ BRT và 21 tuyến xe buýt thường).

- Bên cạnh những loại hình VTHKCC theo tuyến cố định định hướng phát triển phương tiện cơ động, linh hoạt hơn là taxi. Giai đoạn 2012 – 2020 taxi đảm nhận thị phần 14% đến 16% so với tổng thị phần vận tải công cộng. Đến năm 2030 mục tiêu xây dựng hệ thống VTHKCC bằng taxi đảm nhận từ 10% đến 12% tổng thị phần vận tải công cộng.

- Tăng cường năng lực VTHKCC bằng xe điện, tỷ phần đảm nhận của xe điện tới năm 2020 đáp ứng 0,5% nhu cầu VTHKCC, phấn đấu đến năm 2030 đảm nhận 1%.

12. Quy hoạch hệ thống quản lý, điều hành giao thông đô thị:

- Hệ thống quản lý, điều hành giao thông đô thị là một trong những bộ phận quan trọng giúp khai thác tối đa năng lực của hệ thống cơ sở giao thông, nâng cao ý

thức chấp hành giao thông của người tham gia giao thông qua, giảm ùn tắc giao thông và nâng cao an toàn giao thông, từng bước tự động hóa và nâng cao hiệu quả của các hoạt động quản lý điều hành giao thông.

- Tiếp tục nghiên cứu nâng cấp mở rộng hệ thống bao gồm: mở rộng hệ thống các nút tín hiệu giao thông, tăng cường hệ thống camera giám sát giao thông CCTV, nâng cao tính năng của hệ thống phần mềm quản lý, tích hợp quản lý điều hành vận tải công cộng, tăng cường ứng dụng hệ thống giao thông thông minh ITS trong công tác quản lý ãu ã, nghiên cứu ứng dụng và phát triển hệ thống thu phí tự động ... để kiểm soát ùn tắc giao thông ở khu vực trung tâm thành phố trong tương lai.

13. Quy hoạch mạng lưới đường sắt Quốc gia:

*** Đến năm 2020:**

- Mạng lưới đường sắt Quốc gia:

+ Ga Đà Nẵng mới: Lập, trình phê duyệt quy hoạch chi tiết và xây dựng ga Đà Nẵng mới với quy mô 33ha (giai đoạn 1) tại phường Hòa Minh quận Liên Chiểu.

+ Ga Kim Liên mới: Không nâng cấp ga kỹ thuật tàu hàng hóa Kim Liên, xây dựng ga kỹ thuật mới nằm trên trục Tây Bắc số 2, thuộc phường Hòa Khánh Nam (gần bệnh viện Liên Chiểu), hướng tuyến dự kiến đi thẳng và đi qua hướng hầm mới cách hầm Hải Vân 4,0km về phía Tây. Lập, trình phê duyệt quy hoạch chi tiết và xây dựng ga Kim Liên mới với quy mô 25ha tại phường Hòa Khánh Nam quận Liên Chiểu.

+ Không đặt vấn đề xây dựng đường sắt qua cảng Tiên Sa, phương tiện vận tải hàng hóa vào cảng Tiên Sa chủ yếu bằng tuyến đường bộ Ngô Quyền như hiện nay.

- Xây dựng hầm Hải Vân mới: Phối hợp với các đơn vị liên quan nghiên cứu xây dựng hầm chui qua ão Hải Vân mới.

* **Đến năm 2030:** Tập trung ãu tư xây dựng hoàn chỉnh các hạng mục ãi ãời đường sắt ra ngoài thành phố Đà Nẵng bao gồm:

+ Cải tạo quy mô và nâng cấp ga Lê Trạch.

+ Xây dựng 20km đường sắt mới từ hầm chui mới qua ga Kim Liên, Đà Nẵng mới ãến khu vực cầu ãỏ.

+ ãi ãời các công trình hạ tầng phục vụ đường sắt theo ãúng quy hoạch ãã ãược phê duyệt.

Tổng hợp kế hoạch thực hiện dự án đường sắt

STT	Hạng mục	Kế hoạch thực hiện	
		2012-2020	2020-2030
1	Ga Đà Nẵng mới	Xây dựng	
2	Ga Kim Liên mới	Xây dựng	
3	Ga Lê Trạch	Lập quy hoạch	Cải tạo

4	20 km tuyến ĐSQG và Hàm Hải Vân mới		Xây dựng
---	--	--	----------

14. Quy hoạch hạ tầng giao thông thủy:

* Hệ thống giao thông đường biển

Cảng Đà Nẵng: Cảng tổng hợp quốc gia, đầu mối khu vực (loại I) về lâu dài có thể phát triển để đảm nhận vai trò cửa ngõ quốc tế ở khu vực miền Trung, gồm các khu bến:

- Tiên Sa: Là khu bến chính của cảng, chủ yếu làm hàng tổng hợp, container cho tàu 30.000 – 50.000 DWT, tàu container 4.000 TEU; có bến cho tàu khách du lịch quốc tế 100.000 GRT.

- Liên Chiểu: Trước mắt là khu bến chuyên dùng cho tàu 10.000 – 30.000 DWT. Về lâu dài từng bước phát triển để đảm nhận vai trò khu bến chính của cảng cửa ngõ quốc tế ở khu vực miền Trung, tiếp nhận tàu đến 100.000 DWT, tàu container 8.000 TEU.

- Sông Hàn: Từng bước di dời, chuyển đổi công năng các bến trên sông Hàn phù hợp với Quy hoạch xây dựng và phát triển kinh tế - xã hội của thành phố Đà Nẵng.

- Sơn Trà: Là khu cảng tổng hợp địa phương, cảng chuyên dụng xăng dầu và khí hóa lỏng, phục vụ tàu 10.000 DWT.

* Hệ thống giao thông đường sông

Định hướng quy hoạch đường thủy nội địa Đà Nẵng hoàn thiện đến giai đoạn 2020 các hạng mục công trình cụ thể như sau:

- Quy hoạch một số vị trí bến bãi phục vụ vận chuyển, tập kết hàng hoá, vật liệu xây dựng phục vụ xây dựng thành phố. Xây dựng 04 bãi tập kết vật liệu xây dựng trên sông Cẩm Lệ. Xoá bỏ hoàn toàn các bến đò ngang trên sông Cu Đê và sông Vĩnh Điện.

- Xây dựng bãi bến thuyền tại các khu du lịch ven bán đảo Sơn Trà, 3 bến tại các bãi biển Phạm Văn Đồng, T20, Non Nước và 10 bến du thuyền dọc sông Hàn.

- Nâng cấp một số tuyến đường thủy lên cấp V, IV như sau:

Bảng Quy hoạch hệ thống đường thủy nội địa Đà Nẵng

Tên sông	Chiều dài (km)	Cấp hiện trạng	2020	2030 tầm nhìn 2050	Chức năng
Sông Cẩm Lệ	11,4	V	IV	Giữ cấp	Hàng hoá + du lịch
Sông Túy Loan (Km0-Km 7+300)	7,3	VI	V	Giữ cấp	Hàng hoá + du lịch
Sông Yên	6,1	Chưa vào cấp	V	Giữ cấp	Hàng hoá + du lịch
Sông Vĩnh Điện	11,0	VI	V	Giữ cấp	Hàng hoá + du lịch

Tên sông	Chiều dài (km)	Cấp hiện trạng	2020	2030 tầm nhìn 2050	Chức năng
Bầu Sáu (Lỗ Giáng)	4,0	Chưa vào cấp	V	Giữ cấp	Hàng hoá
Sông Cu Đê (từ cửa sông – Km20)	20,0	V	IV	Giữ cấp	Du lịch
Kè bờ sông Cu Đê từ cửa sông đến Km5	5,0		Kè bờ		
Sông Hàn (TU quản lý)	7,6	I	I	Giữ cấp	Du lịch
Sông Hàn (Địa phương quản lý)	2,6	V	V	Giữ cấp	
Kè bờ sông Hàn	5,4		Kè bờ		
Sông Cổ Cò	8,3	Chưa thông tuyến	Thông tuyến du lịch tạo quỹ đất 2 bên bờ sông, bề rộng sông B=90m, tính không cầu 4,5m, bề rộng khoang thông thuyền B≥20m.		Du lịch
Tổng	88,7				

Ghi chú: Các kích thước công trình bắc qua sông xác định tương ứng với mực nước cao có tần suất 10%.

- Xây dựng một số tuyến kè bảo vệ bờ sông Hàn, sông Cu Đê, Cẩm Lệ, Tuý Loan, Yên, Vĩnh Điện nhằm mục đích bảo vệ bờ sông, tạo cảnh quan cho khu đô thị ven sông.

- Tuyến sông Cu Đê được nâng cấp lên cấp IV vừa đảm bảo giao thông thủy phát triển du lịch, vừa tạo cảnh quan cho khu dân cư phát triển dọc sông. Ngoài ra có thể tạo môi liên kết với du lịch đường thủy với các bến du thuyền tại Liên Chiểu hình thành trong tương lai.

- Xây dựng tuyến du lịch đường thủy từ Đà Nẵng đi Hội An theo tuyến sông Hàn – Cẩm Lệ - Cổ Cò chiều dài tuyến khoảng 27km bề rộng sông 90m khai thác quỹ đất dọc 2 bên bờ sông khoảng 200m. Các cầu qua sông đảm bảo đạt tiêu chuẩn kỹ thuật như sau: bề rộng khoang thông thuyền B≥20m, tính không cầu tính từ mực nước tự nhiên (+0.2) đến đáy dầm 4,5m.

15. Quy hoạch các cảng hàng không và sân bay

* **Cảng hàng không quốc tế Đà Nẵng:** Quy hoạch cảng hàng không quốc tế Đà Nẵng giai đoạn đến năm 2020 và định hướng đến năm 2030, theo đó:

- Quy hoạch khu bay:

+ Đường cát hạ cánh (CHC) gồm hai đường cát hạ cánh độc lập.

+ Đường CHC 35R-17L: giai đoạn đến 2015, kéo dài đường CHC đạt 3500m x 45,72m, đảm bảo tiếp nhận máy bay B747, B777, B767-300, A300-600, A320/A321 và tương đương.

+ Đường CHC 35L-17R: giữ nguyên hiện trạng, kích thước 3048m x 45,72 m.

+ Hệ thống đường lăn: bao gồm 2 đường lăn song song, 1 đường lăn cao tốc và các đường lăn tắt.

+ Hệ thống sân đỗ máy bay đáp ứng 27 vị trí đỗ.

+ Nhà ga hành khách tiếp nhận 6 triệu lượt hành khách mỗi năm cho đến trước năm 2020 (lượng hành khách giờ cao điểm khoảng 3000 người), lượng hàng hoá tiếp nhận khoảng 200.000 tấn/năm. Định hướng đến năm 2030 xây dựng nhà ga đạt mức 10 triệu lượt hành khách/năm và 1 triệu tấn hàng hoá/năm.

- Quy hoạch giao thông:

+ Đường trục ra vào Cảng: gồm 2 trục đường chính, mặt đường mỗi bên rộng 10,5m, giữa có dải phân cách.

+ Đường cầu cạn: Mặt đường rộng 10,5m.

+ Hệ thống đường nội bộ: Mặt đường rộng 10,5m.

+ Hệ thống đường công vụ: Mặt đường rộng 7m.

+ Sân đỗ ô tô hành khách: Đến 2015 xây dựng đạt diện tích 33.000m², đến năm 2030 mở rộng lên 51000m².

+ Sân đỗ ô tô hàng hoá: đến năm 2030 xây dựng diện tích 30.000m²

- Quy hoạch diện tích đất:

+ Tổng diện tích đất: 866,09 ha.

+ Diện tích đất do hàng không dân dụng quản lý: 201,45 ha.

+ Diện tích đất do quân sự quản lý: 664,64 ha.

+ Diện tích đất hàng không dân dụng đang sử dụng: 110,8 ha, diện tích đất mở rộng thêm là 90,64 ha. Đạt diện tích sử dụng hàng không dân dụng là 201,45 ha vào năm 2020.

III. TỔNG NHU CẦU VỐN ĐẦU TƯ VÀ NGUỒN VỐN

Tổng nhu cầu vốn ước tính sơ bộ cho toàn bộ quy hoạch và phân kỳ cho mỗi giai đoạn như bảng sau:

STT	Hạng mục		Nhu cầu vốn (Tỷ đồng)						
			Vốn TW		Vốn địa phương		Chung		Tổng
			2012-2020	2020-2030	2012-2020	2020-2030	2012-2020	2020-2030	
1	Đường bộ	Mạng lưới đường bộ	8.312	1.498	9.886	4.412	18.198	5.910	24.107

STT	Hạng mục	Nhu cầu vốn (Tỷ đồng)							
		Vốn TW		Vốn địa phương		Chung			
		2012-2020	2020-2030	2012-2020	2020-2030	2012-2020	2020-2030	Tổng	
	Cầu đường bộ			7.679	3.324	7.679	3.324	11.003	
	Nút giao	3.700	2.000	4.400	1.200	8.100	3.200	11.300	
	Hệ thống ITS	-	-	3.200	-	3.200	-	3.200	
2	Đường sắt	Nhà ga	1.080	270	-	-	1080	270	1.350
		Đường sắt Quốc gia	2.415	8.000	-	-	2.415	8.000	10.415
3	Giao thông công cộng		-	-	2490	62.110	2490	62.110	64.600
4	Đường thủy	Giao thông đường biển	-	-	3.091	1.571	3.091	1.571	4.662
		Giao thông đường sông	-	-	1.514	-	1.514	-	1.514
5	Giao thông tỉnh		-	-	15.658	3.516	15.658	3.516	19.174
6	Hàng không		2.252	1.900	-	-	2.252	1.900	4.152
Tổng			17.759	13.668	47.918	76.132	65.677	89.801	155.477

Tổng nhu cầu về vốn đến năm 2020 là 65.677 tỷ VNĐ, đến năm 2030 là 155.477 tỷ VNĐ. Trong đó, dự kiến nguồn vốn thực hiện quy hoạch gồm được huy động tổng hợp các nguồn lực đầu tư như: vốn vay ODA, nguồn vốn ngân sách, vay vốn thương mại, mở rộng các hình thức BOT, BOT, PPP...