

CƠ SỞ CHO VIỆC QUY HOẠCH HỆ THỐNG GIAO THÔNG NÔNG THÔN NGOẠI THÀNH, HÀ NỘI

(Báo cáo tóm tắt)

Nhóm tác giả:

TS. Phạm Đình Tuyền

ThS. Nguyễn Cao Lãnh

Hà Nội, 2002

1. PHẦN MỞ ĐẦU

Đến năm 2020 tại Hà Nội các khu vực nông thôn vẫn còn hiện diện tại các huyện Gia Lâm, Đông Anh, Sóc Sơn, Từ Liêm và Thanh Trì. Đây là một khu vực chuyển tiếp giữa khu vực phát triển đô thị và khu vực nông thôn. Hệ thống hạ tầng kỹ thuật (HTKT), đặc biệt là hệ thống giao thông có các đặc điểm không tương đồng như các khu vực nông thôn thông thường khác và đòi hỏi phải có cách giải quyết khác. Tại đây hệ thống giao thông không chỉ đơn thuần phục vụ cho nhu cầu sinh hoạt, phục vụ sản xuất mà còn phải được tiếp cận rộng hơn về phương diện phát triển, trong điều kiện có ưu thế do nằm gần với đô thị và đặc biệt phải rất linh hoạt phù hợp với sự thay đổi nhanh chóng của quá trình đô thị hóa.

Với những quan điểm như vậy, cùng với các quy hoạch chi tiết phát triển các khu vực đô thị, UBND Thành phố đã chỉ ra Chỉ thị số 08/CT-UB ngày 9/3/2000 về việc tiếp tục đầu tư, xây dựng, cải tạo, nâng cấp và quản lý, sử dụng có hiệu quả hệ thống đường giao thông nông thôn ngoại thành. Tiếp đó thành phố đã ra các quyết định phê duyệt nhiệm vụ quy hoạch và chỉ đạo các huyện ngoại thành triển khai xây dựng quy hoạch giao thông nông thôn đến năm 2010.

Đề tài : " Cơ sở cho việc quy hoạch phát triển hệ thống giao thông nông thôn tại huyện ngoại thành Hà Nội" là một phần trong chương trình thực hiện các dự án quy hoạch phát triển hệ thống hạ tầng kỹ thuật tại các khu vực nông thôn ngoại thành Hà Nội. Đề tài tập trung chủ yếu vào việc nghiên cứu mô hình lý thuyết phát triển hệ thống giao thông tại một khu vực cụ thể - khu vực nông thôn của huyện Thanh Trì. Qua đó rút ra các kết luận cho việc quy hoạch hệ thống giao thông nông thôn tại các huyện ngoại thành Hà Nội.

2. HIỆN TRẠNG VÀ CÁC VẤN ĐỀ ĐẶT RA ĐỐI VỚI HỆ THỐNG GIAO THÔNG NÔNG THÔN THANH TRÌ

Huyện Thanh Trì nằm trên trục quốc lộ 1A, là cửa ngõ nối thủ đô Hà Nội với các tỉnh phía Nam, có diện tích 9828,54 ha với số dân khoảng 23 vạn người. Đây là huyện nông nghiệp với cơ cấu lao động nông nghiệp còn chiếm đến 45%, dân số sống tại khu vực nông thôn chiếm khoảng 96% và cơ cấu giá trị sản xuất của ngành nông nghiệp chiếm 46%.

Trong những năm qua huyện đã xây dựng được hệ thống hạ tầng kỹ thuật ban đầu phục vụ cho phát triển kinh tế và xã hội, đặc biệt là hệ thống giao thông vận tải. Tại đây có rất nhiều các tuyến đường giao thông quốc gia và thành phố : Quốc lộ 1A, quốc lộ 1B, đường 70A, 70B, đường Giải Phóng...Hệ thống giao thông liên xã, liên thôn và giao thông nội đồng đã tương đối hoàn chỉnh, hầu hết đã được kiên cố hóa, cơ bản đã đáp ứng được nhu cầu đi lại và vận chuyển hàng hoá. Mật độ giao thông đường bộ trong toàn huyện 1,8km/km². Bến xe tải Yên Sở có khoảng 300-400xe/ngày hoạt động với lưu lượng 7000-10000 hành khách. Cảng Khuyến Lương trên sông Hồng có khả năng thông qua khoảng 200.000 T hàng hoá/năm. Trong địa bàn huyện có tuyến đường sắt dài 17km và ga Ngọc Hồi.

Theo Điều chỉnh quy hoạch chung thủ đô Hà Nội đến năm 2020, Thanh Trì sẽ dần được đô thị hóa. Về cơ bản, cơ cấu sử dụng đất của huyện được chia thành:

- Khu vực đô thị, gồm phần đô thị thuộc thành phố Trung tâm và phần đô thị nằm ngoài thành phố Trung tâm (Khu dịch vụ du lịch tổng hợp Linh Đàm; Khu đô thị mới Định Công; Đại Kim; Pháp Vân - Tứ Hiệp...).

- Phần nông thôn của huyện còn lại có diện tích 5905,54ha, chiếm 62% với quy mô dân số đến năm 2010 khoảng 20 vạn người. Bao gồm phần còn lại các xã: Thanh Liệt, Tam Hiệp, Tứ hiệp, Vĩnh quỳnh, Thanh Trì, Trần Phú, Yên Sở, Ngũ Hiệp và trọn vẹn 9 xã: Hữu Hoà, Tả thanh oai, Đại áng, Ngọc Hồi, Liên Ninh, Duyên Hà, Đông Mỹ, Yên Mỹ, Vạn Phúc.

Quy hoạch điều chỉnh chung Hà Nội hay quá trình đô thị hóa đã tạo ra sự chuyển biến toàn diện về kinh tế - xã hội, làm thay đổi cơ bản các định hướng phát triển kinh tế - xã hội, cũng như các chương trình phát triển hệ thống hạ tầng kỹ thuật trong huyện:

- Về mặt vĩ mô, Quy hoạch điều chỉnh chung có tác dụng đẩy nhanh quá trình đô thị hóa, thúc đẩy sự chuyển dịch từ nền kinh tế nông nghiệp sang nền kinh tế công nghiệp.

- Chuyển dịch cơ cấu sản xuất theo hướng tăng nhanh hàng hoá nông sản có giá trị kinh tế cao như hoa cây cảnh, thịt lợn nạc, thịt gia cầm, thuỷ sản sạch. Khu vực nông thôn của huyện hình thành 2 tiểu vùng kinh tế: - Vùng Lúa-Cá-Cây ăn quả-Dịch vụ-TTCN (vùng trong đê) và Vùng rau quả, dịch vụ (nằm ngoài đê).

- Hình thành các Trung tâm dịch vụ, thương mại nông thôn (trung tâm tiểu vùng) tại Liên Ninh, chợ đầu đầu mối nông sản, vật liệu xây dựng...xuất hiện các điểm đô thị mới.

- Trong các điểm dân cư nông thôn hiện có, đời sống của người dân ngày càng tăng dẫn đến các đòi hỏi tương ứng về hệ thống hạ tầng xã hội và kỹ thuật.

- Trong địa bàn huyện có nhiều dự án phát triển giao thông: Xây dựng tuyến đường tránh 1A mới; Xây dựng tuyến đường vành đai 4; Nâng cấp ga Ngọc Hồi thành ga lập tàu hàng; Cảng Khuyến Lương được nâng công suất xếp dỡ lên trên 1 triệu tấn /năm, có khả năng tiếp nhận tàu biển trọng tải 1000 T...

Với các đặc trưng riêng biệt của khu vực nông thôn ven đô, khi quy hoạch hệ thống giao thông không thể sử dụng hoàn toàn các tiêu chuẩn thiết kế cho các khu vực nông thôn thông thường mà cần phải có cách giải quyết riêng. Chúng phải đáp ứng không chỉ các nhu cầu phát triển của khu vực hiện tại mà còn phải có khả năng phù hợp với việc mở rộng đô thị trong tương lai.

Bảng tổng hợp các đặc trưng cơ bản của khu vực nông thôn ven đô

TT	Tiêu chí	Khu vực nông thôn thông thường	Khu vực nông thôn ven đô	Khu vực đô thị	Vấn đề đặt ra với hệ thống HTKT nông thôn ven đô
1	Về phương diện vĩ mô	Nền kinh tế nông nghiệp là chủ yếu	Chuyển từ nền kinh tế nông nghiệp sang nền kinh tế công nghiệp	Xây dựng nền kinh tế công nghiệp và nền kinh tế hiện đại	

2	Về tổ chức SX: phương thức SX và hoạt động sản xuất và tiêu thụ	- Hộ gia đình là đơn vị sản xuất chủ đạo - Còn mang nặng tính tự cung tự cấp	- Hình thành các tổ chức SX theo luật doanh nghiệp - Tích tụ ruộng đất nhanh chóng - SX theo lối công nghiệp	Các Tổ chức SX theo luật doanh nghiệp, định hướng theo thị trường	Nhu cầu về hệ thống HTKT đáp ứng hoạt động SX hàng hóa
3	Thu nhập và nhu cầu	Thu nhập thấp, nhu cầu về hệ thống hạ tầng kỹ thuật hạn chế	Thu nhập trung bình, có nhu cầu về hệ thống hạ tầng xã hội và kỹ thuật đô thị	Thu nhập cao, phù hợp với nhu cầu về hạ tầng XH và kỹ thuật đô thị	Nhu cầu về hạ tầng xã hội và hạ tầng kỹ thuật tăng
4	Thị trường bất động sản	Đất đai có giá trị thấp	Đất đai có giá trị cao hơn	Đất đai = hàng hóa - nguồn kinh phí để xây dựng HTKT	Có khả năng sử dụng đất đai là nguồn kinh phí để xây dựng hệ thống HTKT
5	Mở rộng	ít thay đổi	Xu hướng trở thành khu vực đô thị trong tương lai	Luôn mở rộng	Hệ thống HTKT phải linh hoạt, phù hợp với tương lai

3. QUY HOẠCH HỆ THỐNG GIAO THÔNG NÔNG THÔN HUYỆN THANH TRÌ

Thiết kế quy hoạch hệ thống giao thông nông thôn Thanh Trì về cơ bản tuân theo các Tiêu chuẩn thiết kế đường giao thông nông thôn thông thường (22 TCN-210-92.) và các tiêu chuẩn khác có liên quan. Tuy nhiên do khu vực nông thôn huyện Thanh Trì là khu vực nông thôn ven đô, nên các giải pháp quy hoạch được đề xuất trên cơ sở các định hướng sau:

1) Ranh giới đô thị thực chất có ý nghĩa chủ yếu ở trên bản vẽ, trong thực tế quá trình đô thị hóa thường vượt qua các ranh giới này. Xét về phương diện đầu tư, giá trị đất đai và khoảng cách từ nơi sản xuất đến nơi tiêu thụ thì các khu vực dân cư càng gần đô thị bao nhiêu sẽ càng có điều kiện phát triển kinh tế và xã hội bấy nhiêu. Khoảng cách này không phải đơn thuần là khoảng cách trên bản đồ mà chính là chiều dài của tuyến giao thông nối từ điểm dân cư nông thôn đến khu vực đô thị. Từ đây có thể chỉ ra một nguyên tắc là, khi hoạch định các tuyến giao thông nông thôn, việc càng nối liền thuận tiện với khu vực đô thị bao nhiêu càng tốt bấy nhiêu. Nguyên tắc này có thể tóm lược là: *mọi tuyến đường đều đổ ra các tuyến đường chính của đô thị.*

2) Thông thường các điểm dân cư nông thôn được phân bố theo chủ yếu theo mô hình tuyến điểm. Nghĩa là các điểm dân cư nông thôn thường bố dọc theo các tuyến đường liên huyện, liên xã với khoảng cách phân bố phù hợp cho các hoạt động nông nghiệp. Đặc trưng về hình học của hệ thống này là hệ thống không hướng tâm. Đối với các khu vực dân cư nằm cạnh đô thị, mặc dù các điểm dân cư phân bố thành các tuyến, song tại đây đã hình thành hệ thống phân bố hướng tâm. Hệ thống này có đặc điểm là các con đường và mật độ của các điểm dân cư càng về phía đô thị càng dày hơn. Điều này cũng hoàn toàn phù hợp với đặc điểm là càng gần về phía đô thị thì tỷ lệ số dân cư phi nông nghiệp sẽ tăng lên. Tỷ lệ giữa số dân cư và diện tích đất canh tác nông nghiệp sẽ khác biệt theo khoảng cách tới đô thị. Chính yếu tố này sẽ hình thành nên dạng các điểm dân cư có hình dáng như các ngón tay. Phần bàn tay là khu vực đô thị, ngón tay là các tuyến dân cư mấp dẫn về phía đô thị. Đặc điểm này đã dẫn đến một

nguyên tắc: Đối với hệ thống hướng tâm, mật độ các tuyến đường chính hướng về đô thị sẽ lớn hơn nhiều so với mật độ của các tuyến đường ngang.

3) Hệ thống giao thông phải đáp ứng nhu cầu vận tải ngày càng tăng cũng như các yêu cầu về không gian để đáp ứng nhu cầu bố trí hệ thống hạ tầng kỹ thuật

Các tuyến đường bộ hiện nay tuy đáp ứng được các nhu cầu lưu lượng nhưng mật độ đường còn thấp (đạt 1,35km/km²) và có bề rộng hẹp (được thiết kế chủ yếu cho là một làn xe chạy 3,5m). Trong vòng 5 năm số lượng phương tiện vận tải đăng ký trên địa bàn khu vực nông thôn tăng gấp 10 lần, đặc biệt là phương tiện giao thông cá nhân - xe máy. Xu hướng này tiếp tục được duy trì. Vì vậy hệ thống giao thông hiện tại không thể đáp ứng được nhu cầu của vận chuyển hàng hoá cũng như sự đi lại của người dân.

Hiện nay tại các khu vực nông thôn ngoại thành số lao động phi nông nghiệp chiếm 40-50%, trong đó có tới 10-20% lao động làm việc tại khu vực đô thị. Số lao động này không chỉ có thu nhập cao hơn mà còn mang lối sống đô thị và các nhu cầu theo mức độ tiện nghi đô thị về khu vực nông thôn. Xuất hiện trong các làng ven đô những dãy nhà, dãy phố với các tiện nghi như trong đô thị. Tại đây xuất hiện các nhu cầu phải xây dựng hệ thống giao thông và HTKT (cấp điện, cấp nước sạch, thông tin bưu điện, thoát nước mưa và nước thải) tương ứng. Vì vậy các tuyến giao thông phải có mặt cắt đủ lớn không chỉ đáp ứng nhu cầu vận chuyển mà còn phải có đủ không gian để bố trí hệ thống hạ tầng này.

Theo Tiêu chuẩn thiết kế đường giao thông nông thôn (Tiêu chuẩn thiết kế đường giao thông nông thôn- 22 TCN-210-92.), đường liên xã có chiều rộng tối thiểu của nền đường là 9m (chiều rộng mặt đường 6 m cho 2 làn xe) và đường liên thôn có chiều rộng tối thiểu của nền đường là 6,5m (chiều rộng mặt đường 3,5m cho 1 làn xe). Tiêu chuẩn này là quá thấp với đường giao thông nông thôn ven đô. Vì vậy tiêu chuẩn thiết kế hệ thống đường giao thông phải hướng tới các tiêu chuẩn thiết kế của hệ thống giao thông đô thị.

Ngay trong giai đoạn đầu các tuyến đường được thiết kế phải đảm bảo có đủ chiều rộng để đáp ứng việc vận chuyển bằng cơ giới và của các xe chuyên dụng (xe lạnh) từ nơi thu hoạch đến các cơ sở thu gom chế biến và đáp ứng nhu cầu đi lại ngày càng tăng của người dân. Chiều rộng lòng đường của các tuyến đường chính, phải đảm bảo tối thiểu rộng 2 làn xe (3,75 x2 = 7m). Các tuyến đường phải có các hành lang để bố trí các tuyến HTKT và có chiều rộng từ 3 - 4,5 m tùy theo cấp đường.

Kinh nghiệm mở rộng đô thị trong những năm qua cho thấy có rất nhiều vấn đề trong việc cải tạo các làng xóm cũ, ví dụ như làng Ngọc Hà, Kim Liên, gần đây là Phú Đô, Giáp Bát. Tại đây rất khó cải tạo hệ thống giao thông trong các làng xã này thành hệ thống giao thông của các điểm dân cư đô thị. Do các mặt cắt đường quá nhỏ, việc mở rộng phải tiến hành đền bù giải tỏa, quá tốn kém. Hậu quả là, mặc dù nằm trong thành phố trung tâm, tại các khu vực này, xe ô tô cứu hỏa không vào được, không có không gian để xây dựng hệ thống HTKT. Dần trở thành các địa điểm quên lãng, thậm chí thành các điểm chết của đô thị (do khó cải tạo, khó phát triển, chất lượng đô thị kém). Vì vậy khi quy hoạch các điểm dân cư nông thôn ven đô phải dự kiến các khoảng lưu không cho việc mở rộng đường và các không gian cho hệ thống các đường ngang dự kiến. Khoảng lưu không dự kiến các mặt cắt đường của khu vực nông thôn ven đô được định hướng theo cấp đường tương đương trong đô thị.

Bảng mật độ đường, khoảng lưu không dự kiến cho hệ thống giao thông nông thôn ven đô

TT	Loại đường	Dự kiến cho tương lai		
		Mật độ đường	Mật cắt lưu không	Khoảng cách lưu không cho các đường ngang
1	Khu vực nông thôn			
1.1	Đường liên xã	2,5	25-35	600-1000m
1.2	Đường liên thôn	4,7	20-25	300-500m
1.3	Đường thôn	7,8	12-15	200-250m
2	Khu vực đô thị hoá của huyện (TT Liên Ninh)			
2.1	Đường khu vực	2,5	25-35	600-1000m
2.2	Đường phân khu vực	4,7	20-25	300-500m
2.3	Đường nhánh	7,8	12-15	200-250m

4) Hiện nay với mức độ đô thị hóa rất thấp - khoảng 20%, đến năm 2020 mức độ đô thị hóa có khả năng đạt khoảng 40%. Tỷ lệ này thực ra vẫn còn rất thấp nếu so sánh với các nước công nghiệp và các nước đang phát triển khác trên thế giới. Có nghĩa là đô thị sẽ còn tiếp tục mở rộng. Việc xây dựng tuyến đường giao thông nông thôn, đặc biệt là các tuyến đường chính với chi phí đầu tư tốn kém nếu không được vạch hướng hợp lý có thể sẽ bị phá bỏ trong những năm sau này. Vì vậy khi vạch mạng lưới giao thông cần chú ý rằng: *Các tuyến giao thông chính của khu vực nông thôn hôm nay có thể là các tuyến giao thông của đô thị tương lai.*

5) Tại khu vực nông thôn ven đô đã hình thành các nhân tố phát triển mới. Trong khi việc sản xuất tại khu vực nông thôn thông thường vẫn còn phụ thuộc nhiều vào hiện trạng đất đai và kinh nghiệm nuôi trồng truyền thống, phần nào mang tính tự cung tự cấp thì trong khu vực nông thôn ven đô việc sản xuất nông nghiệp đã mang nhiều nét sản xuất có tính hàng hóa hơn. Cùng với việc tích tụ ruộng đất, sản xuất nông nghiệp được định hướng theo thị trường, đô thị cần gì thì nông nghiệp sản xuất thứ đó. Việc sản xuất hàng hóa làm thay đổi hẳn quy trình tiêu thụ truyền thống. Tại đây hình thành nên sơ đồ : *Sản xuất nông nghiệp - Thu gom, bảo quản, sơ chế - Các đầu mối trung chuyển (chợ, trung tâm thương mại dịch vụ - đại lý tiêu thụ tại đô thị tại đô thị hoặc đưa xuất khẩu)*. Chợ đầu mối hay các trung tâm thương mại dịch vụ tiếp nhận các sản phẩm không chỉ của địa phương và còn của các vùng nông thôn lân cận khác. *Vì vậy lưu lượng vận chuyển không chỉ tính toán nhu cầu giao thông nội tại mà còn phải tính đến lưu lượng giao thông chuyển qua từ các vùng nông thôn của các huyện lân cận.*

6) Khu vực nông thôn huyện Thanh Trì về cơ bản được chia thành 2 khu vực:

- Khu vực A: Trung tâm dịch vụ nông thôn Ngọc Hồi - Liên Ninh và phần mở rộng có diện tích khoảng 460 ha : được thiết kế theo nguyên tắc của các tuyến giao thông đô thị. Đường phân khu vực có mặt cắt rộng; 21, 25m, gồm: lòng đường rộng 11,25m cho 3 làn xe, vỉa hè rộng mỗi bên rộng 5m; Đường nhánh có mặt cắt rộng 13,5m gồm: lòng đường rộng 7,5m, vỉa hè mỗi bên rộng 3m. Mật độ đường phân khu vực và đường nhánh 12,5km/km². Các mặt cắt đường được thiết kế phù hợp với các yêu cầu bố trí hệ thống hạ tầng kỹ thuật đồng bộ. Ga lập tàu hàng Ngọc Hồi với diện tích 67,5ha và 2 bến xe quy mô 6ha.

- Khu vực B: Là khu vực nông thôn: Hệ thống giao thông liên xã bao gồm 38 tuyến đường hiện có được nâng cấp và dự kiến xây dựng mới tạo thành mạng lưới đường dạng ô cờ. Các tuyến đường có khoảng lưu không dự kiến rộng 25 -35m, giai đoạn đầu đường rộng 13,5m có lòng đường tối thiểu gồm 2 làn xe rộng 7,5m, tại tuyến đường đi qua khu dân cư có vỉa hè mỗi bên rộng 3 m. Khoảng lưu không có thể ở vào một phía hoặc hai phía của đường.

Tổng chiều dài của các tuyến đường liên xã, đường chính : 98,75km, Mật độ đường đạt 2 km/km².

7) Hệ thống giao thông quốc gia và đô thị khi xây dựng thường chia cắt các xã thành các phần khác nhau. Giao thông qua lại hai bên đường (gồm người, như trâu bò...) nếu không được tổ chức tốt sẽ gây ảnh hưởng đến các tuyến giao thông chính và gây tai nạn. Ngoài việc đảm bảo khoảng cách cách ly an toàn với các tuyến đường đô thị và quốc gia cần tổ chức hệ thống các đường thu gom và cầu cạn hoặc tụy nện qua đường để người dân với các phương tiện thô sơ có thể đi lại an toàn giữa hai khu vực ven đường. Khoảng cách giữa hai điểm vượt đường thuận lợi cho việc đi lại của người dân trung bình 600m.

8) Hệ thống giao thông nông thôn chỉ có thể trở thành hiện thực khi có đủ nguồn vốn đầu tư xây dựng. Hàng năm nguồn kinh phí Nhà nước cấp cho xây dựng giao thông rất thấp chỉ có khả năng cải tạo được 2km đường hoặc 1km đường xây dựng mới. Vì vậy cần thiết phải huy động các nguồn vốn khác ngoài nguồn vốn ngân sách.

Trong khu vực đô thị, đất đai hiện đang được luân chuyển như một loại hàng hóa theo quy luật của thị trường bất động sản. Cơ sở kinh tế của giải pháp này là giá trị đất, thể hiện bằng sự chênh lệch giá đất hiện là đất canh tác có giá trị thấp trở thành đất phát triển nhà ở, thương mại dịch vụ với hạ tầng kỹ thuật kèm theo có giá trị cao. Hiện nay Hà Nội đã bắt đầu áp dụng phương thức: " Đấu thầu quyền sử dụng đất " và "Đổi đất lấy hạ tầng" để phát triển hệ thống hạ tầng kỹ thuật cho các khu đô thị tại quận Cầu Giấy, Đông Anh...; tương tự như khu Nam Sài Gòn ở thành phố Hồ Chí Minh.

Tại khu vực nông thôn ven đô, giá trị đất đai mặc dù không tăng nhanh như trong khu vực đô thị nhưng cũng tăng từ 3 đến 5 lần so với các khu vực nông thôn thông thường, đặc biệt là các dải đất ven các tuyến đường giao thông chính. Trong điều kiện các nguồn vốn công, huy động trong dân và vốn vay có hạn thì nguồn vốn từ giải pháp " Đấu thầu quyền sử dụng đất" hay " Đổi đất lấy hạ tầng" sẽ có một vai trò lớn. Vì vậy khi quy hoạch hệ thống giao thông nông thôn cần phải gắn liền với việc xây dựng các dự án " Đấu thầu quyền sử dụng đất" hay " Đổi đất lấy hạ tầng".

4. KẾT LUẬN

Cùng với việc quy hoạt phát triển các khu đô thị, quy hoạch phát triển khu vực nông thôn, trước hết là hệ thống giao thông và hạ tầng kỹ thuật là hết sức cần thiết. Trong đó hệ thống giao thông cần phải đi trước một bước, nó chính là cơ sở thúc đẩy phát triển kinh tế và xã hội và đồng thời cũng chính là không gian để bố trí các tuyến hạ tầng kỹ thuật

Khi thiết kế hệ thống giao thông nông thôn ngoại thành Hà Nội, không thể đơn thuần sử dụng các tiêu chuẩn thiết kế hệ thống giao thông nông thôn thông thường, cần chú ý các vấn đề sau:

1) Đối với khu vực đô thị hóa (trung tâm dịch vụ nông thôn, trung tâm tiểu vùng) hệ thống giao thông được thiết kế theo nguyên tắc và tiêu chuẩn của hệ thống giao thông đô thị.

2) Đối với khu vực nông thôn:

- Về hướng tuyến: Các tuyến đường được thiết kế hướng về phía đô thị, và có xu hướng chuyển từ hệ thống dạng tuyến sang hệ thống dạng mạng lưới ô cờ.

- Khi tính toán lưu lượng của các tuyến đường liên xã cần phải bổ xung các điểm tính toán là các công trình đầu mối giao thông (giao đường liên xã với đường đô thị và quốc lộ, nhà ga, chợ đầu mối) và cần chú ý đến lưu lượng vận tải chuyển qua của các huyện lân cận.

- Mặt cắt của các tuyến giao thông không chỉ đáp ứng nhu cầu về lưu lượng vận chuyển mà còn phải là không gian để bố trí hệ thống HTKT. Vía hè của đường phải đủ lớn để có thể bố trí đồng bộ các hệ thống HTKT đô thị (cấp nước, cấp điện, thông tin bưu điện và thoát nước mưa và nước thải).

- Các tuyến đường phải dự kiến được các khoảng lưu không để có thể mở rộng và thuận lợi cho việc chuyển từ hệ thống giao thông trong các làng xã thành hệ thống giao thông trong các đơn vị ở (phường) khi đô thị mở rộng. Khi quy hoạch được phê duyệt, cần xây dựng các dự án cấm mốc các lộ giới và các khoảng lưu không để hạn chế đền bù giải toả sau này.

- Mật độ giao thông của các tuyến đường chính để đáp ứng nhu cầu sản xuất và sinh hoạt phải đạt 2-2,5km.km².

3) Phải đảm bảo an toàn cho các tuyến đường đô thị và các tuyến đường quốc lộ thông qua các công trình giao thông như cầu vượt đường, tuy nen, hệ thống đường thu gom.

4) Nguồn vốn thu được từ giải pháp đấu thầu quyền sử dụng đất và đổi đất lấy hạ tầng rất có ý nghĩa trong quá trình phát triển hệ thống giao thông và hệ thống HTKT của khu vực nông thôn ven đô. Khi tiến hành quy hoạch cần đề xuất các khu vực có thể phát triển các loại dự án này.

TÀI LIỆU THAM KHẢO

1. ĐIỀU CHỈNH QUY HOẠCH CHUNG THÀNH PHỐ HÀ NỘI ĐẾN

CHÍNH QUY HOẠCH CHUNG THÀNH PHỐ HÀ NỘI ĐẾN NĂM 2020, được Thủ tướng Chính phủ phê duyệt trong quyết định số 108/1998/QĐ - TTg ngày 20/6/1998.

2. QUY HOẠCH CHI TIẾT HUYỆN THANH TRÌ - **Phân quy hoạch sử dụng đất và giao thông**, được Ủy ban nhân dân Thành phố Hà Nội phê duyệt tại Quyết định số 133/2001/QĐ-UB ngày 28/12/2001.

3. BÁO CÁO TỔNG HỢP QUY HOẠCH, KẾ HOẠCH SỬ DỤNG ĐẤT ĐAI HUYỆN THANH TRÌ, THỜI KỲ 2001-2010, UBND huyện Thanh Trì; năm 2001

4. QUY HOẠCH TỔNG THỂ PHÁT TRIỂN KINH TẾ - XÃ HỘI HUYỆN THANH TRÌ GIAI ĐOẠN 2001- 2010, được UBND Thành phố Hà Nội phê duyệt năm 2001.

5. QUY HOẠCH TỔNG THỂ PHÁT TRIỂN GIAO THÔNG VẬN TẢI THÀNH PHỐ HÀ NỘI ĐẾN NĂM 2020. Công ty Tư vấn đầu tư Xây dựng GTCG Hà Nội; đề tài nghiên cứu khoa học KH-CN.10.02; Hà Nội- năm 1998

6. ĐỖ HÒAI NAM, LÊ CAO ĐOÀI - **Xây dựng hệ thống hạ tầng cơ sở nông thôn trong quá trình công nghiệp hóa và hiện đại hóa ở Việt Nam** - Nhà xuất bản khoa học Xã hội, Hà Nội, 2001.
7. TRƯỜNG XUÂN KHIÊM, NGUYỄN XUÂN CÂY - **Quy hoạch, thiết kế và xây dựng đường giao thông nông thôn** , Nhà xuất bản Giao thông vận tải, 1998

SUMMARY

BASIS FOR PLANNING OF ROAD SYSTEMS IN HANOI SUBURBS

To 2020, parts of Hanoi outer suburbs - Gia Lam, Dong Anh, Soc Son, Tu Liem, and Thanh Tri are still countryside. These are transitional zones between city and the further rural areas. Here, the infrastructures, especially the road systems require different consideration, compared to the existing structures in the countryside. These systems support not only local needs but also further requirements, regarding their adjacency to the city and rapid urban development.

The research focuses on a model of road system for a specific area - the countryside of Thanh Tri suburb. Through which conclusion could be made to apply for similar conditions in other suburbs of Hanoi.