

**BỘ KHOA HỌC CÔNG NGHỆ**  
**CHƯƠNG TRÌNH KHOA HỌC CÔNG NGHỆ**  
**PHỤC VỤ CÔNG NGHIỆP HÓA HIỆN ĐẠI HÓA NÔNG NGHIỆP VÀ NÔNG THÔN – KC-07**

**HƯỚNG DẪN**  
**TỔ CHỨC QUẢN LÝ BẢO DƯỠNG SỬA CHỮA**  
**HỆ THỐNG GIAO THÔNG NÔNG THÔN**

*(Dành cho cán bộ xã và người dân tham gia công tác quản lý  
bảo dưỡng sửa chữa giao thông nông thôn)*

**NHÀ XUẤT BẢN NÔNG NGHIỆP**  
**HÀ NỘI - 2005**

**Biên soạn:**

**ThS. Nguyễn Thanh Chương**

## MỤC LỤC

	Trang
<i>Lời nói đầu</i>	4
<b>Chương 1: NHỮNG VẤN ĐỀ CHUNG VỀ GIAO THÔNG NÔNG THÔN</b>	6
1. Khái niệm giao thông nông thôn	6
2. Chính sách tổ chức quản lý Nhà nước về giao thông nông thôn	11
3. Công tác bảo dưỡng sửa chữa giao thông nông thôn	16
<b>Chương 2: TỔ CHỨC QUẢN LÝ BẢO DƯỠNG SỬA CHỮA GIAO THÔNG NÔNG THÔN CẤP CƠ SỞ</b>	20
1. Công tác quản lý bảo dưỡng sửa chữa GTNT cấp cơ sở	20
2. Tổ chức đội quản lý bảo dưỡng sửa chữa đường GTNT	23
3. Nguồn vốn cho quản lý bảo dưỡng sửa chữa đường GTNT	26
<b>Chương 3: HOẠT ĐỘNG QUẢN LÝ BẢO DƯỠNG SỬA CHỮA ĐƯỜNG GIAO THÔNG NÔNG THÔN</b>	29
1. Chu trình quản lý bảo dưỡng đường giao thông nông thôn	29
2. Các bước trong chu trình quản lý bảo dưỡng đường GTNT	30
<b>Chương 4: HƯỚNG DẪN THÀNH LẬP ĐỘI QUẢN LÝ BẢO DƯỠNG SỬA CHỮA ĐƯỜNG GTNT</b>	52
1. Những nguyên tắc cơ bản khi hướng dẫn người dân	52
2. Các bước hướng dẫn	53
3. Tổ chức họp	55
4. Trợ giúp về kiến thức cho đội quản lý bảo dưỡng sửa chữa đường GTNT	58
5. Đánh giá hoạt động của đội quản lý bảo dưỡng sửa chữa đường GTNT	59
<i>Phân phụ lục</i>	61

## LỜI NÓI ĐẦU

*Trong những năm gần đây cùng với sự đổi mới của đất nước trong những năm qua được sự quan tâm của Đảng, Chính phủ hệ thống nông thôn ngày càng được đổi mới trên tất cả các mặt của đời sống, trong đó phải kể đến hệ thống giao thông nông thôn. Hiện nay hệ thống giao thông nông thôn đã đóng vai trò quan trọng trong phát triển kinh tế, xã hội. Mạng lưới đường giao thông đã được đầu tư nâng cấp, các tuyến đường đã đến hầu hết các xã trong cả nước.*

*Có được những kết quả trên là do chính sách mở cửa, tạo môi trường thu hút các nguồn vốn từ nước ngoài, nguồn vốn từ ngân sách Nhà nước và đặc biệt là chính sách huy động từ nhân dân tại các địa phương. Một đánh giá gần đây cho thấy hiện nay mạng lưới đường giao thông nông thôn nước ta có tổng chiều dài 190.781 km trong đó 18.350 km đường tỉnh, gần 40.000 km đường huyện và hơn 134.000 km đường xã. Tuy nhiên cho đến nay số đường xã được nhựa hóa và bê tông hóa chiếm khoảng 10%, còn lại chủ yếu là đường cấp phối và đường đất. Việc duy tu bảo dưỡng đường giao thông nông thôn chưa được quan tâm đầy đủ và đồng bộ. Cụ thể như việc dành kinh phí cho duy tu bảo dưỡng đường giao thông sau xây dựng gặp quá nhiều khó khăn, chỉ 4-5% của tổng chi làm đường được sử dụng cho công tác bảo dưỡng các đường tỉnh, còn việc quản lý các công trình đường huyện và xã là trách nhiệm của phòng giao thông huyện. Bên cạnh đó quan điểm của người dân luôn cho rằng coi đường là “hàng hóa công cộng”, Nhà nước sẽ chịu mọi khoản chi trả, bảo vệ, còn người dân chỉ biết sử dụng. Nếu như các địa phương có quan tâm đến bảo dưỡng duy tu đường thì đều thông qua UBND xã, không có bộ phận chuyên trách bảo dưỡng sửa chữa, không có trình độ kỹ thuật, không có thiết bị phù hợp và kết quả là những*

*con đường giao thông nông thôn đã thiếu nay còn chịu thêm cảnh đang dần xuống cấp nghiêm trọng.*

*Trước thực tế đó, qua nghiên cứu khảo sát tại các tỉnh Thái Bình, Sóc Trăng, Bắc Kạn, đề tài nghiên cứu cấp Nhà nước KC 07.28 đã nghiên cứu xây dựng mô hình tổ chức quản lý giao thông nông thôn tại các xã. Dựa vào kết quả nghiên cứu, chúng tôi biên soạn cuốn “**Hướng dẫn quản lý bảo dưỡng sửa chữa hệ thống giao thông nông thôn**” nhằm phục vụ cho các cán bộ xã, người dân tham gia công tác duy tu bảo dưỡng sửa chữa đường. Hi vọng cuốn sách sẽ góp phần vào việc duy tu bảo dưỡng đường giao thông nông thôn ngày một tốt hơn.*

**Tác giả**

## *Chương 1*

# NHỮNG VẤN ĐỀ CHUNG VỀ GIAO THÔNG NÔNG THÔN

## 1. KHÁI NIỆM GIAO THÔNG NÔNG THÔN

### 1.1. Định nghĩa:

Một cách tổng quát nhất: Giao thông nông thôn (GTNT) là sự chuyển dịch của người và hàng hoá trong phạm vi huyện, xã, thôn xóm.

Hệ thống GTNT bao gồm:

- Cơ sở hạ tầng: (i) Mạng lưới đường bộ nông thôn: đường huyện, đường xã, đường thôn xóm, đường ra đồng ruộng, đường mòn, các công trình cầu cống, phà ngang trên hệ thống đường bộ; (ii) Các sông kênh, cầu bến sông thuộc huyện, xã, thôn xóm quản lý.

- Phương tiện vận tải: Phương tiện của người nông dân sở hữu; phương tiện tham gia dịch vụ vận tải hoạt động trên các tuyến đường nông thôn

- Người tham gia giao thông: Người nông dân, chủ hoạt động, khai thác phương tiện trên mạng lưới đường GTNT.

Trong phạm vi cuốn sách này, chúng tôi chỉ đề cập đến mạng lưới đường bộ nông thôn.

- Đường bộ GTNT được phân cấp quản lý theo Nghị định 186/2004/NĐ-CP:

+ Hệ thống đường huyện là các đường nối từ trung tâm hành chính của huyện với trung tâm hành chính của xã, cụm xã hoặc trung tâm hành chính của huyện lân cận; đường nối đường tỉnh với trung tâm hành chính của xã hoặc trung tâm cụm xã.

+ Hệ thống đường xã là các đường nối trung tâm hành chính của xã với các thôn, xóm hoặc đường nối giữa các xã.

Đường bộ chưa được tổ chức phân cấp quản lý, chưa được đề cập trong Nghị định 186/2004/NĐ-CP:

+ Đường thôn xóm,

+ Đường mòn, đường ra đồng ruộng, khu trồng cây công nghiệp, khu chế xuất...

## 1.2. Đặc điểm của hệ thống giao thông nông thôn

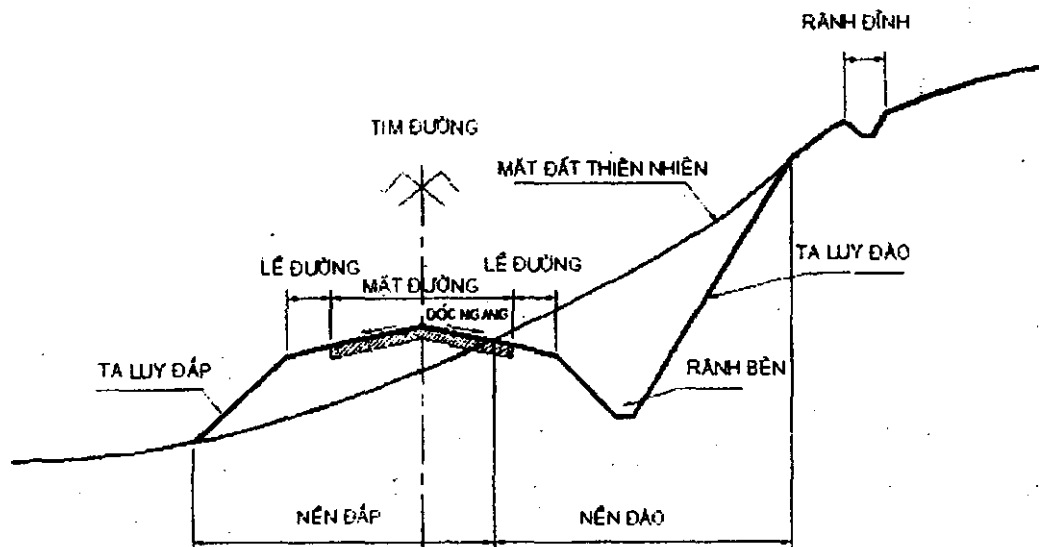
Mạng lưới đường giao thông nông thôn nước ta hiện nay rất đa dạng, phụ thuộc vào điều kiện kinh tế, xã hội, tự nhiên của từng vùng, miền của từng địa phương.

- Đường nối từ Huyện tới trung tâm xã có thể là các tuyến quốc lộ, tỉnh lộ qua phạm vi xã, hay các tuyến đường huyện (đường liên xã). Chiều rộng và loại mặt đường cũng rất đa dạng, có thể là mặt đường cấp cao (bê tông nhựa, bê tông xi măng) với bề rộng lớn, có thể là mặt đường láng nhựa, thấm nhập nhựa hay chỉ là đường đất với bề rộng mặt đường nhỏ.

- Đường từ xã xuống các thôn, đường liên thôn có thể là bê tông xi măng, đường láng nhựa, thấm nhập nhựa... với bề rộng tương đối lớn (đến 7 m), hoặc chỉ là các tuyến đường mòn bề rộng rất nhỏ (chỉ khoảng 2 m).

## 1.3. Cấu tạo của đường và các công trình trên đường

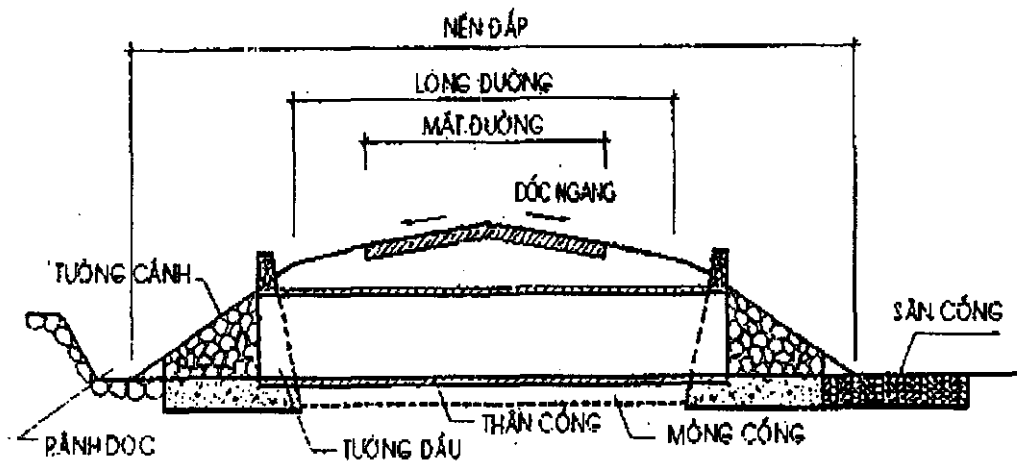
### a. Mặt cắt ngang điển hình của đường



**Hình 1: Mặt cắt ngang của đường**

Một mặt cắt ngang điển hình của đường giao thông nông thôn bao gồm các bộ phận cơ bản: mặt đường, lề đường, nền đường, ta luy nền đường, rãnh bên.

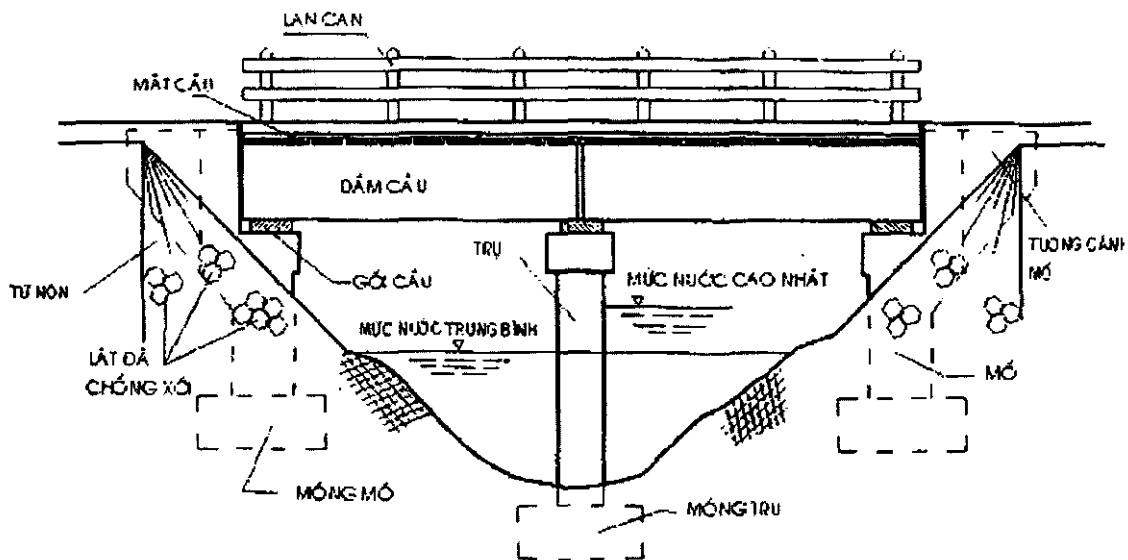
### b. Các bộ phận chính của cống



Hình 2: Các bộ phận chính của cống

Các bộ phận cơ bản của cống: móng cống, thân cống, tường đầu cống, tường cánh cống, sân cống.

### c. Các bộ phận chính của cầu

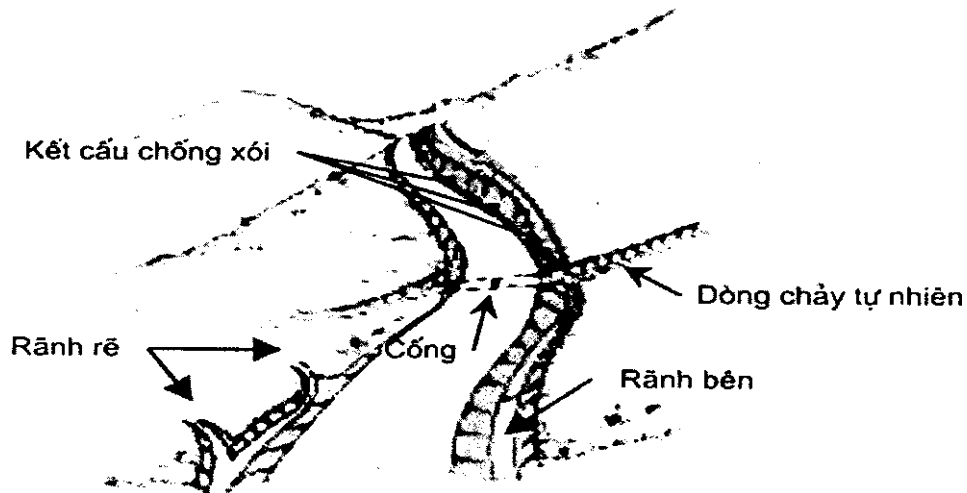


Hình 3: Các bộ phận cơ bản của cầu



Các bộ phận cơ bản của cầu: trụ cầu (gồm móng cầu, thân trụ), mố cầu (gồm móng mố, thân mố, tường cánh mố), tứ nón, gối dầm, dầm cầu, mặt cầu, lan can.

#### *d. Hệ thống rãnh thoát nước*



**Hình 4: Hệ thống rãnh thoát nước dọc**

Các loại rãnh thoát nước đường: rãnh biên, rãnh đỉnh, rãnh rẽ (hay rãnh tháo nước).

### **1.4. Phạm vi an toàn giao thông của đường**

Giới hạn hành lang bảo vệ đối với đường xã và các công trình trên đường được quy định theo Nghị định 172/1999/NĐ-CP của Chính phủ.

Phạm vi an toàn giao thông (Lộ giới) là hành lang bảo vệ công trình giao thông đường bộ bao gồm phần trên mặt đất, phần trên không, phần dưới mặt đất, phần nước liền kề công trình giao thông đường bộ có tác dụng đề phòng và ngăn ngừa các tác động làm ảnh hưởng đến sự bền vững của công trình, bảo đảm an toàn cho các hoạt động giao thông vận tải đường bộ. Mọi hoạt động nhằm chiếm giữ tạm thời hay lâu dài phạm vi an toàn giao thông đều là vi phạm pháp luật.

#### *a. Giới hạn hành lang bảo vệ đối với đường*

1. Đối với đường ngoài khu vực đô thị, căn cứ cấp kỹ thuật của đường theo quy hoạch, tính từ mép chân mái đường đắp hoặc mép đỉnh mái đường đào hoặc từ mép ngoài rãnh dọc của đường trở ra hai bên là:

- 10 m đối với đường cấp 4, cấp 5.

- Đối với đường liên thôn, liên xã do ủy ban nhân dân tỉnh, thành phố trực thuộc Trung ương (UBND cấp tỉnh) quy định. Nhưng hành lang mỗi bên không nhỏ hơn bề rộng nền đường.

2. Đối với đường bộ song song với sông ngòi, kênh rạch, vùng nước có khai thác vận tải thủy mà hành lang chồng lấn, giới hạn hành lang bảo vệ đường bộ tính từ mép bờ cao trở về phía đường bộ.

3. Đối với đường bộ song song liền kề với đường sắt mà hành lang bảo vệ chồng lấn, ranh giới hành lang bảo vệ do Bộ trưởng Bộ Giao thông Vận tải quy định.



*Hình 5: Bảng thông tin mặt cắt ngang tuyến đường*

### ***b. Giới hạn hành lang bảo vệ đối với cầu, cống***

#### ***1. Đối với cầu ngoài khu vực đô thị***

b1. Theo chiều dọc cầu, từ đuôi mố cầu ra mỗi bên là:

- 50 m đối với cầu có chiều dài từ 60 m trở lên.
- 30 m đối với cầu dài dưới 60 m.

Trong trường hợp cầu có đường dốc lên, xuống lớn hơn quy định trên đây thì giới hạn hành lang bảo vệ được tính từ đuôi mố ra đến hết chân dốc.