

4 QUY HOẠCH MẠNG LƯỚI ĐƯỜNG CAO TỐC BẮC-NAM

4.1 Tiêu chuẩn quy hoạch

1) Tổng quan

Việc ban hành “Luật Giao thông Đường bộ mới số 23/2008/QH12”, bắt đầu có hiệu lực từ ngày 01 tháng 07 năm 2009, thay thế bộ luật số 26/2001/QH10, với rất nhiều điều khoản mới nhằm đáp ứng nhu cầu hiện nay của hệ thống đường bộ cũng như giao thông trong quá trình phát triển kinh tế – xã hội của đất nước. Điều 5 và Điều 6 trong Luật này đều quy định về các chính sách và định hướng phát triển.

Quy hoạch tổng thể đường cao tốc đã được phê duyệt (Quyết định số 1734) bao gồm các mục tiêu sau đây:

- (i) Hình thành mạng lưới đường cao tốc quốc gia, đảm bảo các trung tâm kinh tế chính yếu, các cửa ngõ chính, các trung tâm giao thông quan trọng những nơi có các tuyến giao thông cao tốc, đồng thời các tuyến giao thông cũng cần phải kết nối với nhau. Trong đó, cần phải tập trung vào việc xây dựng ĐCT Bắc-Nam, ưu tiên các tuyến cao tốc kết nối với các thành phố lớn (như Hà Nội, Tp.HCM, Đà Nẵng), và đường cao tốc đến các bến cảng lớn;
- (ii) Cải thiện tính kết nối với các loại hình vận tải khác, cũng như tính liên kết vùng và quốc tế;
- (iii) Mặc dù các tuyến đường cao tốc được xây dựng riêng rẽ, nhưng cũng rất cần thiết phải đảm bảo được tính kết nối với hệ thống cao tốc hiện có, mối quan hệ với môi trường và cảnh quan;
- (iv) Góp phần giảm ách tắc giao thông, trước tiên ở hai thành phố lớn là Hà Nội và Tp.HCM; và
- (v) Các tuyến đường cao tốc đã quy hoạch đều được tiến hành với quy mô lớn nhất, tuy nhiên, vẫn có thể thi công xây dựng sao cho nhất quán, phù hợp với lưu lượng giao thông cũng như điều kiện tài chính, cũng như thực hiện quản lý đất đai, hạn chế chi phí thu hồi đất trong tương lai.

Báo cáo quy hoạch chi tiết của Bộ Giao thông Vận tải (GTVT) (Số 7056) đã được lập theo các mục tiêu trên. Gần đây, Báo cáo quy hoạch chi tiết (Số 4481/BGTVT – KHDT ngày 02 tháng 07 năm 2009) đã nghiên cứu sâu hơn tuyến ĐCT Bắc-Nam phía đông, với chiều dài 1.811km từ Hà Nội đến thành phố Cần Thơ.

Trong quy hoạch tổng thể này, các tiêu chuẩn quy hoạch mạng lưới đường bộ cao tốc đã được đề xuất dựa trên các tài liệu tham khảo nêu trên.

2) Tiêu chuẩn quy hoạch đối với lựa chọn hướng tuyến

Sẽ tiến hành lựa chọn hướng tuyến có xét đến các điểm khống chế thiết kế chính như trình bày trong Bảng 4.1.1.

Sẽ phát triển các phương án hướng tuyến phục vụ cho việc thảo luận với các thành phố cũng như các bên liên quan. Sau đó, sẽ lựa chọn phương án tuyến tối ưu trên cơ sở thuận thông qua các cuộc thảo luận.

Bảng 4.1.1 Điểm khống chế quy hoạch đối với lựa chọn tuyến

TT	Lĩnh vực	Điểm khống chế	Biện pháp
A	Tự nhiên	Khu vực dốc, sông lớn, hồ và đầm lầy, bãi biển, các khu bảo tồn, v.v.	Giữ khoảng cách phù hợp để tránh các công trình không cần thiết
B	Xã hội	Thành phố, thị xã, làng mạc, v.v.	Giữ khoảng cách phù hợp để hỗ trợ phát triển KT-XH vùng.
C	Văn hóa	Di tích văn hóa, nghĩa trang, đền/chùa/nhà thờ, v.v.	Giữ khoảng cách phù hợp để tránh ảnh hưởng tiêu cực đến các hoạt động văn hóa.
D	Công nghiệp	Đường sắt, cảng, sân bay, khu công nghiệp, đường điện cao thế, đường ống, v.v.	Giữ khoảng cách phù hợp để tránh ảnh hưởng tiêu cực đến các công trình, xem xét các liên kết phù hợp nhằm đảm bảo vận tải lưu thông tốt cho cả hành khách và hàng hóa.
E	Nông nghiệp	Đồng ruộng, v.v.	Giảm thiểu các tác động tiêu cực đối với các hoạt động sản xuất nông nghiệp.
F	Khác	Đường biên quốc tế, khu vực quân sự, v.v.	Đảm bảo các yêu cầu, ví dụ khoảng cách an toàn.

Nguồn: Đoàn Nghiên cứu VITRANSS 2

3) Vị trí giao cắt

Sẽ tiến hành xác định vị trí giao cắt theo các tiêu chuẩn quy hoạch được trình bày trong Bảng 4.1.2.

Bảng 4.1.2 Tiêu chuẩn quy hoạch đối với vị trí giao cắt

TT	Mục	Vị trí đề xuất
A	Tiêu chuẩn	Khoảng cách tối đa là 30km, kết nối với các Quốc lộ
B	Thành phố	
B1	Thành phố <100.000 dân	Có ít nhất một (1) giao cắt
B2	Thành phố 100.000 – 1.000.000 dân	Có ít nhất hai (2) giao cắt
B3	Thành phố >1.000.000 dân	Các giao cắt nhất quán với hệ thống đường vành đai của thành phố
C	Văn hóa	Có ít nhất một (1) giao cắt cho địa điểm văn hóa chính
D	Công nghiệp	
D1	Khu công nghiệp	Khoảng cách giữa các giao cắt tối thiểu là 2km phù hợp với quy mô và kế hoạch phát triển
D2	Cảng loại 1	Mục tiêu: khoảng cách tối đa 10km Tiêu chuẩn: khoảng cách tối đa 20km
D3	Sân bay quốc tế	Mục tiêu: khoảng cách tối đa 5km Tiêu chuẩn: khoảng cách tối đa 10km
D4	Sân bay nội địa	Mục tiêu: khoảng cách tối đa 10km Tiêu chuẩn: khoảng cách tối đa 20km
D5	Du lịch	Có ít nhất một (1) giao cắt cho địa điểm du lịch chính
E	Nông nghiệp	Giao cắt gần điểm tập kết hàng hóa chính
F	Khác	Có ít nhất một (1) giao cắt cho thông quan tại biên giới

Nguồn: Đoàn Nghiên cứu VITRANSS 2

4) Vị trí các công trình đường cao tốc

Tuyến cao tốc bao gồm rất nhiều công trình. Số lượng các công trình này có thể nhiều

hơn cả số lượng các tuyến đường. Một số công trình cao tốc đòi hỏi khai thác và bảo dưỡng phải phù hợp để đảm bảo mức độ phục vụ (Level of Service - LOS) tiêu chuẩn đối với đường cao tốc.

Bảng 4.1.3 trình bày các công trình đường cao tốc tiêu chuẩn.

Bảng 4.1.3 Danh mục các công trình đường cao tốc

STT	Mục	Các công trình chính
1	Dân dụng	• Đường • Cầu/Cầu vượt • Cầu trúc đường • Hàm • Cấp nước • Thoát nước
2	An toàn giao thông	• Lan can/cáp • Điểm dừng • Biển báo giao thông • Bảo vệ ta-luy
3	Quản lý giao thông	• Máy dò phương tiện • Máy quay CCTV • Giám sát quá tải • Giám sát khí tượng • Biển báo thay đổi • Vô tuyến không dây • Điện thoại khẩn • Internet • Quản lý tín hiệu • Trung tâm quản lý giao thông • Trung tâm vận hành/khai thác giao thông
4	Dịch vụ đường bộ	• Khu vực dịch vụ • Khu vực đỗ xe • Điểm dừng xe trên đường cao tốc
5	Thu phí	• Cửa thu phí (điều khiển bằng tay) • Cửa thu phí (Tự động Touch&Go) • Cửa thu phí (ETC) • Trung tâm quản lý thu phí
6	Điện	• Cung cấp điện • Hệ thống đèn đường
7	Cơ khí	• Hệ thống thông gió đường hầm • Hệ thống cấp nước cho đường hầm
8	Thông tin	• Mạng lưới cáp quang • Vô tuyến không dây cho O&M • Râ-đi-ô trên quốc lộ
9	Kiến trúc	• Trung tâm quản lý giao thông • Trung tâm vận hành/khai thác giao thông • Cơ quan bảo trì • Khu vực dịch vụ • Khu vực đỗ xe
10	Bảo trì đường	• Các phương tiện bảo trì • Trang thiết bị bảo trì • Vật liệu bảo trì • Cơ quan bảo trì

Nguồn: Đoàn Nghiên cứu VITRANSS 2

Trong Bảng 4.1.4, hầu hết các công trình ĐCT sẽ được thiết kế và xác định vị trí dựa trên thiết kế kỹ thuật, không kể các yếu tố sau đây. Một số các công trình sau cần phải được

xây dựng sao cho phù hợp với các tiêu chuẩn để đảm bảo LOS nhất quán trên toàn bộ mạng lưới cao tốc ở Việt Nam nói chung và ĐBCT Bắc-Nam nói riêng.

Cần xây dựng các tiêu chuẩn riêng cho từng hệ thống thông tin và liên lạc.

Bảng 4.1.4 Tiêu chuẩn thiết kế cho vị trí công trình ĐCT

STT	Mục	Các công trình chính	Vị trí đề xuất
1	Quản lý giao thông	Trung tâm quản lý giao thông	• Hà Nội (Km0) • Hà Tĩnh (Km350) • Đà Nẵng (Km750) • Nha Trang (Km250) • TP.HCM (Km1600)
2		Trung tâm vận hành giao thông	Khoảng cách tối đa 70 km
3	Bảo trì đường	Cơ quan bảo trì	Khoảng cách tối đa 35km
4	Dịch vụ đường bộ	Khu vực dịch vụ (Michi no Eki)	Khoảng cách tối đa 50 km
5		Khu vực đỗ xe	Khoảng cách tối đa 25km
6		Điểm dừng xe trên đường cao tốc	Có ít nhất một (1) giao cắt cho thành phố có số dân trên 10,000.

Nguồn: Đoàn Nghiên cứu VITRANSS 2

5) Các tiêu chuẩn kỹ thuật đường cao tốc

Bảng 4.1.5 tổng hợp các tiêu chuẩn kỹ thuật liên quan đến đường bộ cao tốc, từ quy hoạch cho đến bảo trì.

Trong thập kỷ vừa qua, các tiêu chuẩn kỹ thuật liên quan đến phát triển đường bộ cao tốc đã được cập nhật và/hoặc phát triển mới dựa trên bài học từ các dự án xây dựng thực tế trong nước cũng như tham khảo từ nước ngoài.

Xét đến các tiêu chuẩn kỹ thuật có liên quan đến “Quy hoạch Mạng lưới Cao tốc” trong chương này, cần phải xây dựng “Các tiêu chuẩn quy hoạch tuyến” phục vụ cho việc quy hoạch mạng lưới cao tốc chứ không phải chỉ phát triển ĐBCT Bắc-Nam nhằm đảm bảo tính nhất quán cho quy hoạch tuyến.

Bảng 4.1.5 Danh mục tiêu chuẩn kỹ thuật đối với đường cao tốc

Giai đoạn Quy hoạch và Thiết kế	
Hạng mục	Hạng mục
I. Các công trình dân dụng	IV. Các dịch vụ đường bộ
I.1. Đào đắp	IV.1. Tiêu chuẩn hình học đối với các nút giao
I.1.1. Tiêu chuẩn hình học đối với quốc lộ chính	IV.2. Tiêu chuẩn hình học đối với các trạm dừng xe
I.1.2. Đào đắp nền đường	IV.3. Các công trình nghỉ ngơi
1) Quy hoạch công tác đào đắp	V. Các công trình thu phí
2) Khu vực đào đắp	V.1. Cổng thu phí thường
3) Khu vực rãnh	V.2. Cổng thu phí tự động
4) Bảo vệ ta-luy	V.3. Kiến trúc cho các tòa nhà văn phòng thu phí
5) Đắp nền trên nền đất yếu	VI. Các công trình điện
I.1.3. Lòng đường	VI.1. Các công trình điện đầu vào và bảng ngắt mạch
I.1.4. Thoát nước	VI.2. Các công trình cung cấp điện độc lập
I.1.5. Tường chắn	VI.3. Các công trình cung cấp điện xoay chiều và liên tục
I.1.6. Cống	VI.4. Các công trình chiếu sáng đường
I.1.7. Cảnh quan (Trồng cây & Thực vật)	VI.5. Các công trình chiếu sáng hầm
I.2. Cầu	VI.6. Các tuyến cáp điện
I.2.1. Quy hoạch cầu	VII. Các công trình máy móc/cơ khí
I.2.2. Móng	VII.1. Các công trình khẩn cấp của hầm
I.2.3. Các kết cấu	VII.2. Các công trình thông gió cho hầm
I.2.4. Giá đỡ và phụ kiện cầu	VII.3. Các công trình xử lý làm sạch nước của hầm
I.2.5. Các công trình thượng tầng	VII.4. Các công trình làm tan băng/tuyết
I.2.6. Các công trình tạm thời	VII.5. Các công trình điều chỉnh đối với quy mô/trọng lượng phương tiện
I.3. Hầm	VIII. Các công trình thông tin
I.3.1. Hầm chính	VIII.1. Công trình và thiết bị trao đổi kênh
I.3.2. Hệ thống thông gió	VIII.2. Công trình và thiết bị ra-đi-ô di động
I.3.3. Hoàn thiện trong hầm	VIII.3. Công trình và thiết bị giám sát và quản lý
I.3.4. Các công trình khẩn cấp của hầm	VIII.4. Công trình và thiết bị ra-đi-ô đường cao tốc
II. Các công trình an toàn giao thông	VIII.5. Công trình và thiết bị Cctv (Itv)
II.1. Hàng rào bảo vệ	VIII.6. Công trình và thiết bị thu sóng ra-đi-ô AM trong hầm
II.2. Hàng rào ranh giới	VIII.7. Công trình và thiết bị thu sóng ra-đi-ô FM trong hầm
II.3. Thiết bị chống chói	VIII.8. Công trình và thiết bị trạm thông tin đường bộ
II.4. Rào ngăn đối với các vật bị rơi	VIII.9. Công trình và thiết bị ETC
II.5. Lưới ngăn đối với các vật bị rơi ở giữa	VIII.10. Công trình và thiết bị ra-đi-ô kỹ thuật số di động
III. Các công trình quản lý giao thông	IX. Kiến trúc
III.1. Vạch sơn đường	IX.1. Kiến trúc cho các tòa nhà nghỉ ngơi
III.2. Biển báo giao thông	IX.2. Kiến trúc cho các tòa nhà quản lý
III.3. Mốc đánh dấu giao thông	IX.3. Kiến trúc cho các tòa nhà khác
III.4. Cột mốc khoảng cách	IX.4. Các công trình điện và thông tin tại các tòa nhà
III.5. Rào chắn ồn	IX.5. Các công trình cấp thoát nước và vệ sinh, và các công trình điều hòa không khí
III.6. Biển thông báo thay đổi	X. Phương tiện khai thác & bảo trì
III.7. Biển hạn chế tốc độ	X.1. Phương tiện khai thác & bảo trì
Giai đoạn thi công xây dựng	
Hạng mục	Hạng mục
I. Quản lý công trình xây dựng	II. Hồ sơ công trình xây dựng
I.1. Đắp nền	I.1. Vi phim liên quan đến công nghệ
I.2. Đào	I.2. Hình ảnh hồ sơ công trình
I.3. Nền đường	I.3. Các hồ sơ/tài liệu công trình
I.4. Công trình bê-tông	I.4. Các bản vẽ thi công & tài liệu điện tử
I.5. Cầu	I.5. Các bản vẽ thiết kế & tài liệu điện tử
I.6. Hầm	I.6. Hướng dẫn chuẩn bị bản vẽ bằng CAD
I.7. Cống, đường ống, khoan thăm dò	I.7. Hướng dẫn chuẩn bị thu tập dữ liệu cho các tòa nhà & các công trình
Giai đoạn Khai thác – Bảo trì	
Hạng mục	Hạng mục
I. Bảo trì tuyến	III.3. Các biện pháp đối với biến dạng đường hầm
I.1. Giải tỏa	III.4. Các biện pháp bảo vệ đối với đường hầm mới gần kề
I.2. Trồng cây	IV. Quản lý các công trình bảo trì
I.3. Các biện pháp chống sương giá	IV.1. Đắp nền
I.4. Thi công trên đường	IV.2. Đào
II. Thanh tra	IV.3. Nền đường
II.1. Thanh tra công trình	IV.4. Công trình bê-tông
II.2. Cây xanh & thực vật	IV.5. Cầu
III. Thiết kế cho tôn tạo	IV.6. Hầm
III.1. Mở rộng cầu	IV.7. Cống, đường ống, khoan thăm dò
III.2. Bảo dưỡng/gia cố cầu	

Nguồn: Đoàn Nghiên cứu VITRANSS

4.2 Lựa chọn và quy hoạch hướng tuyến

1) Tổng quan

Quy hoạch chi tiết do TEDI phía Nam chuẩn bị đã hoàn thiện và trình lên Bộ GTVT theo công văn số HH81/BGTVT-KHĐT ngày 02/07/2009.

Bên cạnh Quy hoạch chi tiết, VITRANSS 2 đã nghiên cứu và phát triển hướng tuyến dựa trên các bản đồ địa hình tỷ lệ 1:50.000 (Bản đồ số, Hệ tọa độ UTM84-48N) đối với hai (2) đoạn tuyến sau đây:

- (i) Đoạn 1: Ninh Bình đến Đà Nẵng (633km)
- (ii) Đoạn 2: Quảng Ngãi đến Phan Thiết (616km)

Trong chương này chủ yếu đề cập đến tuyến Hà Nội – Hồ Chí Minh, còn tuyến Hồ Chí Minh – Cần Thơ vẫn chưa được xem xét đến.

Không triển khai đối với các đoạn tuyến sau đây do hướng tuyến chung của các đoạn này đã được xác định trong một số nghiên cứu khác dựa trên khảo sát thực địa chi tiết.

- (i) Đà Nẵng và Quảng Ngãi (do Ngân hàng Thế giới thực hiện)
- (ii) Phan Thiết và Dầu Giây (do BITECO thực hiện)

2) Mục tiêu

Mục tiêu quy hoạch hướng tuyến Đường bộ cao tốc Bắc – Nam như sau:

- (i) Xác định chức năng và vai trò của Đường bộ cao tốc Bắc – Nam;
- (ii) Phối hợp hướng tuyến Đường bộ cao tốc Bắc – Nam và hệ thống hạ tầng giao thông của các phương thức vận tải khác, đặc biệt là Đường sắt cao tốc Bắc – Nam, cảng biển và sân bay;
- (iii) Xác định hướng tuyến, tiêu chuẩn kỹ thuật và giải pháp môi trường;
- (iv) Xác định vị trí và loại nút giao chính, vị trí của các công trình phụ trợ (trạm nghỉ bên đường, trạm thu phí, trạm kiểm soát).

3) Các nguyên tắc lựa chọn hướng tuyến

Các nguyên tắc lựa chọn hướng tuyến như sau:

- (i) Hướng tuyến phải đảm bảo sự kết nối tới các trung tâm kinh tế trọng điểm trong khu vực, kết nối với các phương thức vận tải khác qua các đầu mối giao thông quan trọng có nhu cầu giao thông cao (cảng biển, ga đường sắt cao tốc, cảng hàng không);
- (ii) Mạng lưới đường bộ bao gồm Đường bộ cao tốc Bắc – Nam phải đảm bảo sự kết nối thuận tiện với các phương thức giao thông khác, trục đường đối ngoại, khu kinh tế trọng điểm và các thành phố lớn.
- (iii) Đảm bảo tính đồng bộ và dịch vụ vận tải hiệu quả, tiết kiệm chi phí xã hội;
- (iv) Đảm bảo bền vững và giảm thiểu tác động môi trường.

Hướng tuyến Đường bộ cao tốc Bắc – Nam được thiết kế riêng biệt nhưng phải gắn kết với mạng lưới đường bộ hiện tại. Đặc biệt, hướng tuyến phải được đặt gần với Đường Quốc lộ 1 A (Đường bộ quốc gia và khu vực). Ngoài ra, hướng tuyến không được đi qua khu vực đô thị, khu vực dân cư và khu công nghiệp đã quy hoạch và chỉ giới an toàn của các công trình quốc gia (thủy lợi, thủy điện, vườn quốc gia, di tích lịch sử) và bảo vệ môi trường tại nơi có tuyến đi qua.

4) Các điểm khống chế quy hoạch

Dựa trên nguyên tắc và tiêu chuẩn quy hoạch trên, các điểm khống chế quy hoạch sau (Bảng 4.2.1. đến 4.2.8) được xác định trên bản đồ tỉ lệ 1:50.000.

Trên cơ sở các điểm đó, hướng tuyến đề xuất và một số phương án lựa chọn được vẽ trong phụ lục 4A.

Đồng thời, cần tiến hành nghiên cứu một số đoạn tuyến để lựa chọn phương án tối ưu.

Bảng 4.2.1 Các điểm khống chế theo quy hoạch trên đoạn Ninh Bình – Thanh Hóa

STT	Mục	Lý trình	Điểm khống chế	Biện pháp
1	D	260	Nút giao Cao Bồ	Đảm bảo kết nối tới nút giao
2	A	265	Sông Đáy	Vượt sông tại vị trí thích hợp
3	D	267	QL10	Vượt đường bộ
4	D	274	QL1A	Vượt đường bộ
5	D	274	Đường sắt thông thường	Vượt đường sắt
6	A	277	Núi Ma Voi	Tránh khu vực dốc
7	B	279	Khu dân cư quy hoạch tại Dai Doi	Giảm thiểu số hộ gia đình bị ảnh hưởng bởi dự án
8	D	280	QL12B	Vượt đường bộ giao cắt
9	A	281	Núi Tam Điệp	Tránh khu vực dốc
10	B	284	Khu dân cư Quảng Sơn	Giảm thiểu số hộ gia đình bị ảnh hưởng bởi dự án
11	A	288	Núi Khe Cai	Tránh khu vực dốc
12	D	295	Tỉnh lộ 512	Vượt đường bộ
13	A	301	Hồ Dong Vac	Tránh
14	A	301	Thung Thi Hill	Tránh khu vực dốc
15	A	303-314	Khu bảo tồn thiên nhiên Tam Quy	Giảm thiểu số hộ gia đình bị ảnh hưởng bởi dự án
16	D	306	QL 217	Vượt đường bộ
17	A	309	Sông Lèn	Vượt sông tại vị trí thích hợp
18	A	309-319	Sông Mã	Tránh
19	A	319	Sông Chu	Vượt sông tại vị trí thích hợp
20	A	325	Núi Cột Cờ	Tránh khu vực dốc
21	D	326	QL 45	Vượt đường bộ
22	D	328	QL 47	Vượt đường bộ
23	D		ĐSCT	
24	A	335-340	Núi Chùa	Tránh khu vực dốc
25	A	335-340	Núi Sơn Lương	Tránh khu vực dốc
26	B	340	Khu dân cư Trung Chính	Giảm thiểu số hộ gia đình bị ảnh hưởng bởi dự án
27	A	348-349	Sông Mực	Tránh công trình cắt ngang quy mô lớn
28	B	348-353	Khu dân cư Vạn Hoa	Giảm thiểu số hộ gia đình bị ảnh hưởng bởi dự án
29	A	365	Hồ Yên Mỹ	Tránh công trình cắt ngang quy mô lớn
30	D	365	Đường dây cao thế	Tránh
31	A	367	Núi Các	Tránh khu vực dốc

Nguồn: Đoàn Nghiên cứu VITRANSS 2, tham khảo công văn số 4481/BGTVT-KHĐT, Bộ GTVT

Bảng 4.2.2 Các điểm khống chế theo quy hoạch trên đoạn Thanh Hóa – Hà Tĩnh

STT	Mục	Lý trình	Điểm khống chế	Biện pháp
1	D	384	Đập Khe Nhồi	Tránh
2	D		ĐSCT	
3	A	385-387	Núi Mồng Gà	Tránh khu vực dốc
4	B	387-389	Khu dân cư	Giảm thiểu số hộ gia đình bị ảnh hưởng bởi dự án
5	B	389-390	Khu dân cư	Giảm thiểu số hộ gia đình bị ảnh hưởng bởi dự án
6	A	390	Sông Hoàng Mai	Vượt sông tại điểm thích hợp
7	D	398	Đường sắt thường	Tránh giao cắt
8	A	399	Núi Ba Chóp	Tránh khu vực dốc
9	D	399	Đập Dong Lam	Tránh
10	A	403-405	Núi Đại	Tránh khu vực dốc
11	B	408-426	Khu dân cư Dien Doai	Giảm thiểu số hộ gia đình bị ảnh hưởng bởi dự án
12	A	410-415	Núi Chua Den	Tránh khu vực dốc
13	D	412	QL 48	Vượt đường bộ giao cắt
14	B	419-424	Khu dân cư Diễn Liên & Diễn Đồng	Giảm thiểu số hộ gia đình bị ảnh hưởng bởi dự án
15	D	423	ĐT 538	Vượt đường bộ giao cắt
16	A	427	Sông Bùng	Vượt sông tại điểm thích hợp
17	D	428	QL 7A	Vượt đường bộ giao cắt
18	A	434-435	Núi Va	Tránh khu vực dốc
19	A	434-435	Núi Muc	Tránh khu vực dốc
20	A	436-437	Núi Chach	Tránh khu vực dốc
21	A	437-440	Núi Thần Vũ	Tránh khu vực dốc
22	D	441	Đập O O	Tránh công trình cắt ngang quy mô lớn
23	D	446	QL 534	Vượt đường bộ giao cắt
24	A	453-455	Núi Nui Hai	Tránh khu vực dốc
25	D	461	QL 46	Vượt đường bộ giao cắt
26	D	462	ĐT 558	Vượt đường bộ giao cắt
27	A	468	Núi Non	Tránh khu vực dốc
28	A	469-471	Núi Thành	Tránh khu vực dốc
29	A	471	Sông Lam	Vượt sông tại điểm thích hợp
30	D	476	QL 8A	Vượt đường bộ giao cắt

Nguồn: Đoàn Nghiên cứu VITRANSS 2, tham khảo công văn số 4481/BGTVT-KHĐT, Bộ GTVT

Bảng 4.2.3 Các điểm khống chế theo quy hoạch trên đoạn Hà Tĩnh – Quảng Bình

STT	Mục	Lý trình	Điểm khống chế	Biện pháp
1	D	480	Đường dây cao thế	Tránh giao cắt
2	D	483	ĐT 12	Vượt đường bộ giao cắt
3	C	491-492	Khu lịch sử Ngã Ba Đồng Lộc	Tránh
4	D	495-497	ĐT 2	Vượt đường bộ giao cắt
5	B	503-505	Khu dân cư Thạch Tiến	Giảm thiểu số hộ gia đình bị ảnh hưởng bởi dự án
6	D	506	ĐT 3	Vượt đường bộ giao cắt
7	D	516	ĐT 17	Vượt đường bộ giao cắt
8	A	515-530	Hồ Kẻ Gỗ	Tránh
9	B	518-520	Khu dân cư Cẩm Duệ	Giảm thiểu số hộ gia đình bị ảnh hưởng bởi dự án
10	D	525-544	Đường dây cao thế	Tránh giao cắt
11	A	540-548	Hồ	Tránh
12	A	543-545	Núi Cay	Tránh khu vực dốc
13	A	552-553	Núi Dong Theo	Tránh khu vực dốc
14	A	570	Hồ	Tránh
15	D	573	ĐT 22	Vượt đường bộ giao cắt
16	A	580-587	Hồ Vực Tròn	Tránh
17	D	598	QL 12A	Vượt đường bộ giao cắt
18	A	598-600	Sông Gianh	Vượt sông tại điểm thích hợp
19	D		ĐSCT	

Nguồn: Đoàn Nghiên cứu VITRANSS 2, tham khảo công văn số 4481/BGTVT-KHĐT, Bộ GTVT

Bảng 4.2.4 Các điểm khống chế theo quy hoạch trên đoạn Quảng Bình – Quảng Trị

STT	Mục	Lý trình	Điểm điều chỉnh	Biện pháp
1	A	608-609	Núi Cot Gau	Tránh khu vực dốc
2	A	611-612	Núi	Tránh khu vực dốc
3	D	612	Đường dây cao thế	Tránh giao cắt
4	D	620-732	Đường HCM	Tránh giao cắt
5	A	640	Hồ	Tránh
6	D	650-732	Đường dây cao thế	Tránh giao cắt
7	A	661	Núi Than Dinh	Tránh khu vực dốc
8	A	680-682	Núi Mo Nhat	Tránh khu vực dốc
9	A	693	Hồ	Tránh công trình quy mô lớn
10	A	700-705	Hồ	Tránh
11	A	705-710	Hồ	Tránh công trình quy mô lớn
12	E	719-724	Rừng cao su	Tránh
13	D	720	ĐT 75	Vượt đường bộ giao cắt

Nguồn: Đoàn Nghiên cứu VITRANSS 2, tham khảo công văn số 4481/BGTVT-KHĐT, Bộ GTVT

Bảng 4.2.5 Các điểm khống chế theo quy hoạch trên đoạn đoạn Quảng Trị – Đà Nẵng

STT	Mục	Lý trình	Điểm khống chế	Biện pháp
1	A	751	Sông Thạch Hãn	Vượt sông tại điểm thích hợp
2	A	768	Sông Mỹ Chánh	Vượt sông tại điểm thích hợp
3	A	769	Núi Cai Muong	Tránh khu vực dốc
4	A	774	Núi Canh Gioi	Tránh khu vực dốc
5	A	774	Núi Ho Boi	Tránh khu vực dốc
6	D	788	Đường dây cao thế	Tránh giao cắt
7	A	793	Sông Bo	Vượt sông tại điểm thích hợp
8	D		Đường tránh Tp.Huế	
9	A	795-800	Núi Khe Trại	Tránh khu vực dốc
10	A	795-807	Các núi Thong Cung, Dong Ngang, Ky Nam, Don Dao	Tránh khu vực dốc
11	A	809	Sông Hữu Trạch	Vượt sông tại điểm thích hợp
12	A	814	Núi Gay	Tránh khu vực dốc
13	A	820	Sông Tả Trạch	Vượt sông tại điểm thích hợp
14	B	833	Khu dân cư Xuân Lộc	Giảm thiểu số hộ gia đình bị ảnh hưởng bởi dự án
15	A	835-875	Rừng quốc gia Bạch Mã	Tránh
16	A	859	Đèo Đê Bay	Tránh khu vực dốc
17	A	865-872	Núi Diau	Tránh khu vực dốc
18	A	865-872	Núi Ta Lang	Tránh khu vực dốc
19	A	880-885	Núi Dong Den	Tránh khu vực dốc
20	D		Đường tránh Đà Nẵng	

Nguồn: Đoàn Nghiên cứu VITRANSS 2, tham khảo công văn số 4481/BGTVT-KHĐT, Bộ GTVT

Bảng 4.2.6 Các điểm khống chế theo quy hoạch trên đoạn Quảng Ngãi – Bình Định

STT	Mục	Lý trình	Điểm khống chế	Biện pháp
1	D	1050	ĐT 625	Vượt đường bộ giao cắt
2	D	1055	ĐT 627	Vượt đường bộ giao cắt
3	A	1066	Sông Vệ	Vượt sông tại điểm thích hợp
4	D	1071	Đường sắt thường	Tránh giao cắt
5	D	1072	ĐT 628	Vượt đường bộ giao cắt
6	D		ĐSCT	
7	D	1081	QL 24	Vượt đường bộ giao cắt
8	D	1086	Đường sắt thường	Tránh giao cắt
9	A	1092	Núi Da Đen	Tránh khu vực dốc
10	A	1095	Núi	Tránh khu vực dốc
11	A	1103-1108	Núi Chu	Tránh khu vực dốc
12	B	1109-1137	Khu dân cư	Giảm thiểu số hộ gia đình bị ảnh hưởng bởi dự án
13	A	1136	Sông Lại Giang	Vượt sông tại điểm thích hợp
14	D	1140	Đường dây cao thế	Giảm thiểu di dời
15	B	1140-1142	Thị trấn Tăng Bạt Hổ	Giảm thiểu số hộ gia đình bị ảnh hưởng bởi dự án
16	A	1144-1147	Núi Lai Khan	Tránh khu vực dốc
17	B	1147-1152	Khu dân cư	Giảm thiểu số hộ gia đình bị ảnh hưởng bởi dự án
18	A	1154	Núi Da Moc	Tránh khu vực dốc
19	A	1155-1157	Núi Giang	Tránh khu vực dốc
20	D		ĐSCT	
21	A	1162	Đường sắt thường	Tránh giao cắt
22	A	1172-1173	Núi Một	Tránh khu vực dốc
23	D	1178	ĐT 634	Vượt đường bộ giao cắt
24	D	1187	Sân bay Phù Cát	Tránh

STT	Mục	Lý trình	Điểm khống chế	Biện pháp
25	D	1189	ĐT 636	Vượt đường bộ giao cắt
26	A	1193	Sông Côn	Vượt sông tại điểm thích hợp
27	D	1194	ĐT 636B	Vượt đường bộ giao cắt
28	A	1197-1198	Núi Chà Rây	Tránh khu vực dốc
29	A	1197-1198	Núi Thơm	Tránh khu vực dốc
30	D	1200	QL 19	Vượt đường bộ giao cắt

Nguồn: Đoàn Nghiên cứu VITRANSS 2, tham khảo công văn số 4481/BGTVT-KHĐT, Bộ GTVT

Bảng 4.2.7 Các điểm khống chế theo quy hoạch trên đoạn Bình Định – Nha Trang

STT	Mục	Lý trình	Điểm khống chế	Biện pháp
1	A	1204-1206	Các núi Dung & Ong Dau	Tránh khu vực dốc
2	D	1211	Đường sắt thường	Qua đường sắt trực giao
3	D	1211	ĐT 638	Vượt đường bộ giao cắt
4	A	1212	Sông Hà Thanh	Vượt sông tại điểm thích hợp
5	A	1212-1217	Núi Hòn Chả	Tránh khu vực dốc
6	A	1220-1223	Các núi Hòn Lúp, Hòn Vương & Hòn Quỷ	Tránh khu vực dốc
7	A	1226-1250	Các núi Chap Sai Che & Ca Xien	Tránh khu vực dốc
8	B	1236-1238	Thị trấn Vân Canh	Giảm thiểu số hộ gia đình bị ảnh hưởng bởi dự án
9	D	1245	Đường sắt thường	Qua đường sắt trực giao
10	A	1248	Đèo Mực Thỉnh	Tránh khu vực dốc
11	B	1266-1268	Thị trấn La Hải	Giảm thiểu số hộ gia đình bị ảnh hưởng bởi dự án
12	A	1269	Sông Kỳ Lộ	Vượt sông tại điểm thích hợp
13	D	1270	ĐT 641	Vượt đường bộ giao cắt
14	D	1270	Đường sắt thường	Qua đường sắt trực giao
15	A	1271-1276	Các núi Buong, Doc Lon & U Dong Bang	Tránh khu vực dốc
16	A	1294	Núi Ba Non	Tránh khu vực dốc
17	D	1294	Đường dây cao thế	Tránh giao cắt
18	A	1298	Núi	Tránh khu vực dốc
19	A	1305	Núi Chop Chai	Tránh khu vực dốc
20	D	1310	QL 25	Vượt đường bộ giao cắt
21	A	1313	Sông Đà Rằng	Vượt sông tại điểm thích hợp
22	A	1320-1326	Núi Chai	Tránh khu vực dốc
23	A	1327-1328	Núi	Tránh khu vực dốc
24	A	1332-1336	Hầm đèo Cả	Tránh khu vực dốc
25	A	1336-1340	Hầm Cổ Mã	Tránh khu vực dốc
26	A	1343-1350	Các núi Da Trai, Doc De & Ba Trang	Tránh khu vực dốc
27	A	1354-1360	Hon Am & Hon Dua	Tránh khu vực dốc
28	A	1363	Núi	Tránh khu vực dốc
29	A	1366	Các núi Hon Chao & Hon Trui	Tránh khu vực dốc
30	D	1390	QL 26	Vượt đường bộ giao cắt
31	A	1390-1393	Hồ	Tránh
32	A	1395-1425	Các núi Hòn Ông, Hon Long, Ao Ba, Van Coi Hon Gio	Tránh khu vực dốc
33	D	1430	ĐT 8B	Vượt đường bộ giao cắt
34	A	1431	Sông Cái	Vượt sông tại điểm thích hợp
35	D	1431	ĐT 2	Vượt đường bộ giao cắt

Nguồn: Đoàn Nghiên cứu VITRANSS 2, tham khảo công văn số 4481/BGTVT-KHĐT, Bộ GTVT

Bảng 4.2.8 Các điểm khống chế theo quy hoạch trên đoạn Nha Trang – Phan Thiết

STT	Mục	Lý trình	Điểm khống chế	Biện pháp
1	B	1436-1440	Khu dân cư	Giảm thiểu số hộ gia đình bị ảnh hưởng bởi dự án
2	A	1440-1442	Núi Da Bạc	Tránh khu vực dốc
3	A	1440-1442	Núi Hòn Cau	Tránh khu vực dốc
4	D	1443	Đường dây cao thế	Tránh giao cắt
5	B	1448-1451	Khu dân cư	Giảm thiểu số hộ gia đình bị ảnh hưởng bởi dự án
6	A	1452-1457	Các núi Hòn Nhôm, Chuoi & Da Ma	Tránh khu vực dốc
7	B	1460	Khu dân cư	Giảm thiểu số hộ gia đình bị ảnh hưởng bởi dự án
8	A	1461-1462	Núi Hòn Kho	Tránh khu vực dốc
9	B	1467-1469	Khu dân cư	Giảm thiểu số hộ gia đình bị ảnh hưởng bởi dự án
10	A	1470-1474	Núi Hòn Ông	Tránh khu vực dốc
11	A	1476-1478	Núi Ba Tư	Tránh khu vực dốc
12	A	1478-1479	Núi Hòn Dung	Tránh khu vực dốc
13	A	1485-1496	Các núi Phao Kich, Ba Rau & Ong Ngai	Tránh khu vực dốc
14	B	1494	Khu dân cư	Giảm thiểu số hộ gia đình bị ảnh hưởng bởi dự án
15	A	1503	Hồ	Tránh
16	D	1505-1511	Sân bay Thành Sơn	Tránh
17	D	1513	QL 27	Vượt đường bộ giao cắt
18	A	1514	Sông	Vượt sông tại điểm thích hợp
19	B	1516	Khu dân cư	Giảm thiểu số hộ gia đình bị ảnh hưởng bởi dự án
20	B	1518-1524	Khu dân cư	Giảm thiểu số hộ gia đình bị ảnh hưởng bởi dự án
21	A	1539-1547	Các núi Cay Sung, Gio Ca Na, Gieng Ong Don, Ong	Tránh khu vực dốc
22	D	1550-1633	Đường sắt thường	Tránh giao cắt
23	A	1560-1565	Núi	Tránh khu vực dốc
24	A	1571-1574	Các núi Ken Ken & Mong	Tránh khu vực dốc
25	B	1586	Khu dân cư	Giảm thiểu số hộ gia đình bị ảnh hưởng bởi dự án
26	A	1605	Núi Hòn Moc	Tránh khu vực dốc
27	A	1618	Núi Chau Ta	Tránh khu vực dốc
28	A	1623	Núi Chan Rong	Tránh khu vực dốc
29	A	1630	Núi Xa Tho	Tránh khu vực dốc
30	B	1631	Khu dân cư	Giảm thiểu số hộ gia đình bị ảnh hưởng bởi dự án
31	D	1633	QL 28	Vượt đường bộ giao cắt
32	B	1636	Thị trấn Ma Lâm	Giảm thiểu số hộ gia đình bị ảnh hưởng bởi dự án
33	A	1640-1645	Núi Ti O Ha	Tránh khu vực dốc
34	A	1646	Núi Banh	Tránh khu vực dốc
35	D	1646	Đường sắt thường	Tránh giao cắt
36	B	1654	Khu dân cư	Giảm thiểu số hộ gia đình bị ảnh hưởng bởi dự án
37	A	1655	Núi Co Nhi	Tránh khu vực dốc
38	D	1656	Đường sắt thường	Tránh giao cắt
39	D	1659	Điểm cuối	Kết nối thuận tiện với ĐCT Dầu Giây-Phan Thiết

Nguồn: Đoàn Nghiên cứu VITRANSS 2, tham khảo công văn số 4481/BGTVT-KHĐT, Bộ GTVT

Bảng 4.2.9 Các Dự án Đường bộ Cao tốc

STT	Đoạn tuyến	Điểm đầu	Điểm cuối	Chiều dài (km)	Số làn xe		Ghi chú
					Quyết định 1734/2008 QĐ-TTg	Quy hoạch chi tiết dự tính	
1	Pháp Vân – Cầu Giẽ	Đoạn Pháp Vân (Hà Tây)	Cầu Giẽ (Hà Tây)	30		6	Đã xây dựng, Giai đoạn 1: 4 làn
2	Cầu Giẽ – Ninh Bình	Cầu Giẽ (Hà Tây)	Đoạn Cao Bồ (Nam Định)	50	6	6	Đang thực hiện, Giai đoạn 1: 4 xe, nhưng quy mô 6 làn
3	Ninh Bình – Thanh Hóa (Nghị Sơn)	Đoạn Cao Bồ (Nam Định)	Nghị Sơn	121	6	6	TEDI hoàn thành đề xuất dự án vào tháng 4/2008
4	Thanh Hóa (Nghị Sơn) – Hà Tĩnh (Hong Lĩnh)	Nghị Sơn	Thị xã Hồng Lĩnh	97	4-6	4-6	Thanh Hóa-Vinh: 6 làn; Vinh-Hà Tĩnh: 4 làn, TEDI hoàn thành đề xuất dự án vào tháng 4/2008
5	Hà Tĩnh (Hong Lĩnh) – Quảng Bình (Bồng)	Thị xã Hồng Lĩnh	Bồng	145	4	4	Chưa có dự án
6	Quảng Bình (Bồng) – Quảng Trị (Cam Lộ)	Bồng	Cam Lộ, Quảng Trị	117	4	4	Chưa có dự án
7	Quảng Trị (Cam Lộ) – Đà Nẵng (Túy Loan)	Cam Lộ, Quảng Trị	Tp. Đà Nẵng	182	4	4	Đang lập dự án đầu tư
8	Đà Nẵng – Quảng Ngãi	Tp. Đà Nẵng	Tp. Quảng Ngãi	130	4	4-6	Hướng tuyến đã xác định
9	Quảng Ngãi – Bình Định	Tp. Quảng Ngãi	An Nhơn, Bình Định	170	4	4	Chưa có dự án
10	Bình Định – Nha Trang	An Nhơn, Bình Định	Diên Khánh, Khánh Hòa	215	4	4	Chưa có dự án
11	Nha Trang – Phan Thiết	Diên Khánh, Khánh Hòa	Tp. Phan Thiết	226	4-6	4-6	Chưa có dự án
12	Phan Thiết – Dầu Giây	Tp. Phan Thiết	Dầu Giây	98	4-6	4-6	Đề xuất dự án đã được phê duyệt
13	Dầu Giây – Long Thành	Dầu Giây	Long Thành, Đồng Nai	43	6-8	6-8	Đang triển khai Giai đoạn 1

Nguồn: Đoàn Nghiên cứu VITRANSS/tham khảo quy hoạch chi tiết Bộ GTVT

Bảng 4.2.10 Số lượng cầu và đường hầm

STT	Đoạn tuyến	Cầu qua sông	Cầu vượt	Cầu ngang	Công trình hầm
1	Pháp Vân – Cầu Giẽ	1 /74	3 /554	0 /0	0 /0
2	Cầu Giẽ – Ninh Bình	2 /591	6 /2.045	5 /1.245	0 /0
3	Ninh Bình – Thanh Hóa	22 /7.113	0 /0	41 /11.696	2 /1.000
4	Thanh Hóa (Nghị Sơn) – Hà Tĩnh (Hong Lĩnh)	18 /5.885	8 /5.040	29 /8.458	2 /1.150
5	Hà Tĩnh (Hong Lĩnh) – Quảng Bình	26 /7.700	7 /1.845	11 /3.110	5 /1.635
6	Quảng Bình (Bùng) – Quảng Trị (Cam Lộ)	17 /6.360	2 /810	5 /1.434	1 /150
7	Quảng Trị (Cam Lộ) – Đà Nẵng (Túy Loan)	97 /9.581	24 /7.000	0 /0	1 /1.280
8	Đà Nẵng (Túy Loan) – Quảng Ngãi	-	-	-	-
9	Quảng Ngãi – Bình Định	15 /5.979	0 /0	11 /3.094	1 /950
10	Bình Định – Nha Trang	28 /8.798	21 /7.735	8 /2.240	9 /3.896
11	Nha Trang – Phan Thiết	11 /3.120	11 /3.615	9 /2.154	6 /2.550
12	Phan Thiết – Dầu Giây	-	-	-	-
13	Dầu Giây – Long Thành	-	-	-	-
Tổng		237 /55.221	182/28.644	119 /33.431	27 /12.511

Nguồn: Đoàn Nghiên cứu VITRANSS/tham khảo quy hoạch chi tiết Bộ GTVT

5) Kết nối khu vực

Hầu hết các đoạn tuyến trên đường cao tốc Bắc – Nam sẽ được bố trí chạy song song với Quốc lộ 1 và chạy qua các thành phố lớn. Giao thông vận tải tương lai sẽ được xây dựng theo một mạng lưới lấy đường cao tốc Bắc – Nam làm trung tâm, kết nối không phải chỉ với các thành phố lớn mà với cả các công trình giao thông khác, ví dụ như cảng biển, hay sân bay.

(1) Tiếp cận cảng biển

Hướng tuyến ĐCT Bắc-Nam đã được phát triển nhằm đảm bảo các đường tiếp cận tới các cảng loại với cự ly tối đa (về nguyên tắc) là 10km đối với các cảng hạng 1, tuy nhiên có một số cảng có đường nối trên 10 km.

Bảng 4.2.11 Tiếp cận các cảng biển Loại 1

STT	Tỉnh/thành	Cảng	Khoảng cách (km)	Đường cao tốc
1	Quảng Ninh	Cầm Phả	10	Nội Bài – Móng Cái
2	Quảng Ninh	Hòn Gai	10	Nội Bài – Móng Cái
3	Hải Phòng	Hải Phòng	10	Hà Nội – Hải Phòng
4	Thanh Hóa	Nghị Sơn	15	ĐCT Bắc-Nam
5	Nghệ Tĩnh	Cửa Lò	12	ĐCT Bắc-Nam
6	Hà Tĩnh	Vũng Áng	15	ĐCT Bắc-Nam
7	TT-Huế	Chân Mây	30	ĐCT Bắc-Nam
8	Đà Nẵng	Đà Nẵng	10	ĐCT Bắc-Nam
9	Quảng Ngãi	Dung Quất	6	ĐCT Bắc-Nam
10	Bình Định	Quy Nhơn	16	ĐCT Bắc-Nam
11	Khánh Hòa	Vân Phong	13	ĐCT Bắc-Nam
12	Nha Trang	Nha Trang	18	ĐCT Bắc-Nam
13	Đồng Nai	Đồng Nai	10	ĐCT Bắc-Nam
14	Bà Rịa – Vũng Tàu	Vũng Tàu	5	Biên Hòa – Vũng Tàu
15	Hồ Chí Minh	Sài Gòn	10	ĐCT Bắc-Nam

Nguồn: Đoàn Nghiên cứu VITRANSS 2

(2) Tiếp cận sân bay

Chính sách của hướng tuyến ĐCT Bắc-Nam sẽ được phát triển nhằm đảm bảo nguyên tắc cách tối đa 15km tính từ đường tiếp cận sân bay. Tuy nhiên có một số tuyến đường nằm cách khá xa sân bay, hướng tuyến cần phải tránh các khu vực đã xây dựng hiện có và khu vực giao cắt. Bảng 4.2.12 trình bày mối quan hệ về vị trí giữa tuyến ĐCT Bắc-Nam và các sân bay.

Bảng 4.2.12 Tiếp cận các sân bay dọc theo tuyến ĐCT Bắc-Nam

STT	Tỉnh/thành	Sân bay		Khoảng cách (km)
1	Nghệ An	Vinh	Nội địa	12,0
2	Quảng Bình	Đồng Hới	Nội địa	7,0
3	Thừa Thiên-Huế	Phú Bài	Quốc tế	18,0
4	Quảng Ngãi	Chu Lai	Nội địa	10,0
5	Bình Định	Phù Cát	Nội địa	2,0
6	Phú Yên	Tuy Hòa	Nội địa	5,0
7	Khánh Hòa	Nha Trang	Nội địa	10,0
8	Khánh Hòa	Cam Ranh	Quốc tế	20,0

Nguồn: Đoàn Nghiên cứu VITRANSS 2

(3) Nghiên cứu việc tiếp cận các đô thị chính

Tương tự như trên, hướng tuyến ĐCT Bắc-Nam cần phải tiếp cận được đô thị chính, theo nguyên tắc, cách tối đa là 15km. Hầu hết các đô thị đều thỏa mãn được điều kiện này, tuy nhiên, do điều kiện địa hình và một số nguyên nhân về sử dụng đất, có một số đô thị cách tuyến hơn 15km.

Bảng 4.2.13 Tiếp cận các thành phố chính dọc theo tuyến ĐCT Bắc-Nam

STT	Tỉnh/thành	Cảng biển	Khoảng cách (km)
1	Ninh Bình	Ninh Bình	3,0
2		Tam Điệp	6,0
3	Thanh Hóa	Bỉm Sơn	5,0
4		Thanh Hóa	5,0
5	Nghệ An	Vinh	7,0
6	Hà Tĩnh	Hong Kinh	5,0
7		Hà Tĩnh	6,0
8	Quảng Bình	Đồng Hới	10,0
9	Quảng Trị	Đông Hà	12,0
10	Thừa Thiên-Huế	Huế	6,0
11	Đà Nẵng	Đà Nẵng	5,0
12	Quảng Nam	Tam Kỳ	5,0
13	Quảng Ngãi	Quảng Ngãi	5,0
14	Bình Định	Quy Nhơn	20,0
15	Phú Yên	Tuy Hòa	5,0
16	Khánh Hòa	Nha Trang	10,0
17		Cam Ranh	10,0
18	Ninh Thuận	Phan Rang – Tháp Chàm	12,0
19	Lâm Đồng	Phan Rí Cửa	12,0
20	Bình Thuận	Phan Thiết	20,0

Nguồn: Đoàn Nghiên cứu VITRANSS 2

6) Giao cắt

Theo nguyên tắc, khoảng cách giữa các nút giao là 10km, có nối với các thành phố, đô thị lân cận. Tuy nhiên, trong trường hợp không có thành phố hoặc đô thị thì việc phát triển các nút giao đơn giản nhằm phục vụ cho các trường hợp khẩn cấp. Các đường tiếp cận đến nút giao phải tận dụng được hệ thống Quốc lộ và tỉnh lộ hiện có đã được cải thiện. Tuy nhiên, các đường tiếp cận mới vẫn cần phát triển. Bảng 4.2.14 mô tả 104 các nút giao đề xuất, không kể đoạn Đà Nẵng – Quảng Ngãi.

Bảng 4.2.14 Đề xuất Nút giao cho tuyến Đường bộ cao tốc Bắc-Nam

STT	Tỉnh/thành	Thành phố/đô thị gần	Khoảng cách (km)	STT	Tỉnh/thành	Thành phố/đô thị gần	Khoảng cách (km)
1	Nam Định	Ninh Bình (Cao Bồ)		53	Quảng Ngãi	Quảng Ngãi	-
2		Ninh Bình	6,70	54		Chợ Chùa	11,50
3		Vo Br	7,30	55		Mộ Đức	11,00
4		Doi Dai	6,50	56			9,00
5		Tam Điệp	14,50	57		Đức Phổ	10,00
6	Thanh Hóa	Bỉm Sơn	10,00	58			10,00
7		Hà Trung	9,00	59	Bình Định	Tam Quan	10,50
8		Thanh Hóa	12,30	60			11,00
9		Quảng Xương	8,70	61		Bồng Sơn	11,50
10		Nông Cống	15,50	62			16,50
11		Hồ Yên Mỹ	14,50	63		Phù Mỹ	12,00
12			14,40	64			15,00
13	Nghệ An	Mỹ Hòa	10,00	65		Ngô Mây	11,00
14		Cầu Giát	13,10	66		Bình Định	11,00
15		Kho Cat	10,00	67		Quy Nhơn	12,00
16		Diễn Châu	15,00	68			13,00
17		Mỹ Lý	8,00	69		Vân Canh	10,00
18		Quán Hành	9,50	70	Phú Yên		17,00
19		Vinh	12,00	71		La Hải	13,00
20		Vinh	6,00	72			13,00
21	Hà Tĩnh	Hồng Lĩnh	13,00	73		Chí Thạnh	12,00
22		Nghèn	16,00	74			11,00
23		Ha Yin	13,50	75			9,00
24		Ha Yin	10,00	76		Tuy Hòa	11,00
25			12,50	77			10,00
26		Cẩm Xuyên	12,00	78	Khánh Hòa		15,00
27			10,00	79		Vạn Giã	16,00
28		Kỳ Anh	10,00	80			13,00
29		Lạc Vinh	13,00	81			13,50
30	Quảng Bình	Ba Đồn	25,00	82		Ninh Hòa	9,50
31		Hoàn Lão	17,00	83			7,00
32		Hoàn Lão	18,00	84			13,00
33		Đồng Hới	12,00	85		Nha Trang	22,00
34			7,50	86			8,00
35		Quán Hàu	10,50	87			12,00
36		Kiến Giang	8,30	88		Cam Ranh	7,00
37		Kiến Giang	18,70	89			11,00
38	Quảng Trị	Bến Quan – Hồ Xá	15,80	90	Ninh Thuận		8,00
39		Giò Linh	14,20	91			11,00
40		Cam Lộ/Đồng Hà	12,00	92		Phan Rang – Tháp Chàm	16,00
41			13,00	93			15,00
42		Quảng Trị	10,00	94			10,00
43	Thừa Thiên – Huế	Phong Điền	23,50	95	Bình Thuận	Liên Hương	17,00
44		Huế	18,50	96			12,00
45			11,50	97		Phan Rí Cửa	18,00
46		Huế	12,50	98			10,00
47			13,00	99		Chợ Lầu	16,00
48			9,00	100			12,00
49		Khe Tre	12,00	101		Ma Lâm/Phan	7,00

STT	Tỉnh/thành	Thành phố/đô thị gần	Khoảng cách (km)
50			24,00
51		Đà Nẵng	11,00
52		Đà Nẵng	8,50

STT	Tỉnh/thành	Thành phố/đô thị gần	Khoảng cách (km)
102		Thiết	14,00
103			7,00
104		Phan Thiết	10,00

Nguồn: Đoàn Nghiên cứu VITRANSS 2

7) Các đường nhánh

Khả năng tiếp cận giữa ĐCT Bắc-Nam và các đường nhánh còn hạn chế tại các nút giao do ĐCT Bắc-Nam đều tiếp cận được với các ĐCT có thu phí.

Hầu hết các thành phố chính đều nằm dọc theo QL1, và hướng tuyến của ĐCT Bắc-Nam chạy song song với QL1 nhiều nhất có thể, vì thế khả năng kết nối từ ĐCT Bắc-Nam đến các thành phố/đô thị lân cận khá hiệu quả. Các đường nhánh tiếp cận từ các nút giao đến các thành phố/đô thị lân cận được trình bày trong bảng dưới đây. Trong trường hợp không có đường nhánh tiếp cận thì việc xây dựng đường tiếp cận mới sẽ được chỉ rõ trong bảng 4.2.15. Cần phải cải tạo 189 km đường tỉnh hiện có được cải tạo, và 262km đường nhánh tiếp cận được xây dựng mới với bề rộng mặt đường tối thiểu cho 2 làn xe.

Bảng 4.2.15 Đường nhánh tiếp cận tới nút giao

Số nút giao	Thành phố/Đô thị lân cận	Đường nhánh tiếp cận	Cải tạo (km)	Xây mới (km)	Nối với
1	Cao Bồ	QL 10			QL 1
2		QL 10			QL 1
3	Vo Br	Đường tỉnh 1 (ĐT)			QL 1
4	Doi Dai	QL 12B			QL 1
5		QL 512	4,50		QL 1
6		QL 217	10,00		QL 1
7				4,50	QL 1
8	Thanh Hóa	QL 45			QL 1
9				5,50	QL 1
10		QL 45			QL 1
11	Hồ Yên Mỹ			15,00	QL 1
12				4,50	QL 1
13				4,00	QL 1
14				3,50	QL 1
15	Kho Cát	QL 48			QL 1
16	Diễn Châu	QL 7			QL 1
17				3,50	QL 1
18	Quán Hành	QL 534			QL 1
19	Vinh			5,00	QL 1
20	Vinh	ĐT 558	1,50		QL 1
21	Hồng Lĩnh	QL 8			QL 1
22		ĐT 6	7,00		QL 1
23	Ha Yin	ĐT 3	7,00		QL 1
24	Ha Yin	ĐT 17	5,50		QL 1
25	Cẩm Xuyên			3,50	QL 1
26				4,50	QL 1
27				3,00	QL 1
28	Kỳ Anh	ĐT 10	5,00		QL 1
29		ĐT 10			QL 1
30	Ba Đồn	QL 12A			QL 1
31	Hoàn Lão	QL 15, ĐT 2	18,00		QL 1
32		ĐT 3	8,00		QL 1
33				10,00	QL 1
34		ĐT 4B	3,00	2,50	QL 1
35				3,00	QL 5

Số nút giao	Thành phố/Đô thị lân cận	Đường nhánh tiếp cận	Cải tạo (km)	Xây mới (km)	Nối với
36				2,50	QL 5
37				2,00	QL 5
38	Bến Quan – Hồ Xá	ĐT 7	12,00	0,50	QL 1, QL 5
39	Gio Linh	ĐT 75	11,00	1,50	QL 1, QL 5
40	Cam Lộ – Đông Hà	QL 9			QL 1
41				10,00	QL 1
42	Quảng Trị			10,00	QL 1
43	Phong Điền	ĐT 9	10,00		QL 1
44	Huế			14,50	QL 1
45	Huế	QL 49			QL 1
46				15,00	QL 1
47		ĐT 14B	15,00		QL 1
48	Khe Tre	ĐT 14B			ĐT 14B
49		ĐT 14B			ĐT 14B
50		ĐT 601			ĐT 601
51	Đà Nẵng	ĐT 602	8,00		QL 1
52	Đà Nẵng	ĐT 604	8,00		QL 1
Đoạn ĐCT Đà Nẵng – Quảng Ngãi					
53	Quảng Ngãi	ĐT 625	7,00		QL 1
54				4,00	QL 1
55	Mộ Đức	ĐT 628	3,00		QL 1
56		QL 24			QL 1
57				2,00	QL 1
58				6,00	QL 1
59				8,00	QL 1
60	Tam Quan			3,00	QL 1
61	Bồng Sơn	ĐT 629	3,00		QL 1
62		ĐT 631			ĐT 631
63	Phú Mỹ	ĐT 632	2,00		QL 1
64		ĐT 634	3,00		QL 1
65	Ngô Mây	ĐT 634	8,50		QL 1
66	Bình Định	ĐT 19			QL 1
67	Quy Nhơn	ĐT 638	4,50		QL 1
68		ĐT 638			ĐT 638
69	Vân Canh	ĐT 638			ĐT 638
70		ĐT 638			ĐT 638
71	La Hải	ĐT 641			ĐT 641
72	Chí Thạnh			8,00	QL 1
73				1,50	QL 1
74				2,00	QL 1
75	Tuy Hòa	QL 25			QL 1
76				3,00	QL 1
77				1,50	QL 1
78				1,50	QL 1
79	Vạn Giã			3,00	QL 1
80				4,00	QL 1
81	Ninh Hòa	QL 26			QL 1
82				3,00	QL 1
83				5,00	QL 1
84	Nha Trang	ĐT 2	8,00		QL 1
85				1,50	QL 1
86				2,50	QL 1
87				10,00	QL 1
88	Cam Ranh	ĐT 2	9,00		QL 1
89				3,00	QL 1
90				2,00	QL 1
91				5,00	QL 1
92	Phan Rang –			6,00	QL 1
93	Tháp Chàm			6,00	QL 1

Số nút giao	Thành phố/Đô thị lân cận	Đường nhánh tiếp cận	Cải tạo (km)	Xây mới (km)	Nối với
94				3,50	QL 1
95				2,00	QL 1
96	Liên Hương			10,00	QL 1
97	Phan Rí Cửa			7,00	QL 1
98				4,00	QL 1
99				4,00	QL 1
100		ĐT 711	7,00		QL 1
101		QL 28			QL 28
102	Phan Thiết			4,00	QL 1
103				5,50	QL 1
104				2,50	QL 1
Tổng			188,50	262,00	

Nguồn: Đoàn Nghiên cứu VITRANSS 2

5 KHAI THÁC VÀ QUẢN LÝ

5.1 Công tác khai thác và duy tu bảo dưỡng

1) Tổng quan về công tác khai thác và bảo dưỡng đường cao tốc

Cơ quan quản lý đường cao tốc có nhiệm vụ cung cấp dịch vụ khai thác và bảo dưỡng đường cao tốc cho người sử dụng đường cao tốc. Như mô tả trong hình 5.1.1 dưới đây, dịch vụ khai thác bao gồm việc quản lý công trình, thu phí đường, kiểm soát/ thông tin giao thông và khôi phục lại các kết cấu, công trình như chức năng và hiệu quả khai thác ban đầu

Bảng 5.1.1 Các dịch vụ khai thác và bảo dưỡng đường cao tốc

Khai thác	Bảo dưỡng
- Quản lý công trình/đường cao tốc Dọn vệ sinh, quản lý không gian xanh, khôi phục sau thiên tai, cấp điện và cấp nước, kiểm tra kết cấu và thiết bị công trình để đảm bảo an toàn và thuận lợi khi tham gia giao thông. - Thu phí đường Thu phí người tham gia giao thông trên đường cao tốc và quản lý tiền thu được - Thông tin/điều khiển giao thông Tuần tra thường xuyên, xử phạt các phương tiện vi phạm, theo dõi/cung cấp thông tin tình hình giao thông, điều khiển giao thông để đảm bảo lái xe thoải mái và an toàn, giao thông thông suốt. - Quản lý hệ thống liên lạc Quản lý và khai thác mạng lưới cáp quang	Bảo dưỡng để khôi phục kết cấu, công trình trở về trạng thái hoạt động, vận hành ban đầu - Mặt đường - Cầu - Hầm tunnel - Công trình bán ngầm - Công trình kiến trúc - Thiết bị cơ khí - Thiết bị điện

Nguồn: Đoàn Nghiên cứu VITRANSS 2

Việc xây dựng và khai thác/bảo dưỡng đường cao tốc có thể do một đơn vị thực hiện, tuy nhiên có thể giao một số nội dung (như hệ thống thu phí) cho các tổ chức, đơn vị khác triển khai theo cơ chế hợp đồng để đạt được tính hiệu quả và kinh tế cao trong vận hành.

2) Tiêu chuẩn hóa khai thác và duy tu bảo dưỡng

Việc cung cấp thông tin/kiểm soát giao thông bao gồm các nội dung và phạm vi dịch vụ cần được chuẩn hóa.

- (i) Tuần tra thường xuyên
- (ii) Xử phạt phương tiện vi phạm
- (iii) Theo dõi và cung cấp thông tin tình hình giao thông
- (iv) Điều khiển giao thông

Những nội dung dịch vụ này có thể do bản thân đơn vị khai thác đường cao tốc thực hiện hay do một đơn vị khác theo cơ chế hợp đồng. Một vài nội dung, theo các quy định pháp lý liên quan, là bắt buộc triển khai cho dù chi phí thế nào, tuy nhiên có một số nội dung có thể giảm về tần suất để tiết kiệm sức lao động. Tần suất thực hiện cho từng nội dung dịch vụ sẽ được xác định và điều chỉnh căn cứ vào số lượng các ý kiến đóng góp của người sử dụng và sự cố xảy ra trên đường.

Đặc biệt, các tiêu chí điều tiết cần phải được xác định theo giới hạn khối lượng, giới hạn tốc độ, kiểm soát làn xe. Giới hạn tốc độ phải phù hợp với điều kiện thời tiết và điều kiện

đường sá, như có chướng ngại vật hay tai nạn xe cộ trên đường.

Hiệu quả của hạng mục dịch vụ sẽ được đánh giá theo những tiêu chí sau đây:

- (i) Tỷ lệ tai nạn
- (ii) Số lượng người chết/người bị thương
- (iii) Số giờ trì hoãn do tắc nghẽn giao thông

Sau đây là nội dung công tác bảo dưỡng. Quy mô và mục đích bảo dưỡng cần được chuẩn hóa.

- (i) Mặt đường
- (ii) Cầu
- (iii) Hàm tunnel
- (iv) Công trình kiến trúc
- (v) Thiết bị cơ khí
- (vi) Thiết bị điện.

Tiêu chí đánh giá và tần suất bảo dưỡng sẽ được điều chỉnh tùy theo điều kiện thực tế.

3) Chia sẻ vai trò trong khai thác và bảo dưỡng đường cao tốc

Công trình đường cao tốc thuộc sở hữu của cơ quan Nhà nước, tuy nhiên công tác khai thác/bảo dưỡng đường cao tốc có thể chia sẻ giữa các đơn vị Nhà nước và doanh nghiệp tư nhân. Mức độ chia sẻ cần phải được xác định hợp lý. Bảng 5.1.2 cho thấy ma trận chia sẻ vai trò giữa các cơ quan Nhà nước và tư nhân.

Bảng 5.1.2 Chia sẻ vai trò giữa Nhà nước và Tư nhân

	Hợp đồng dịch vụ	Hợp đồng quản lý	Hợp đồng cho thuê	Nhượng quyền KT/DTBD
Vai trò của cơ quan Nhà nước	- Sở hữu công trình đường cao tốc - Chịu trách nhiệm khai thác/bảo dưỡng (KT/DTBD), đầu tư vốn và thiết lập mức thu phí.	- Sở hữu công trình đường cao tốc - Hoàn toàn chịu trách nhiệm KT/DTBD, chịu trách nhiệm đầu tư vốn, thiết lập mức thu phí	- Sở hữu công trình đường cao tốc - Chịu trách nhiệm đầu tư xây dựng mới và thay thế, thiết lập tiêu chuẩn và tiến hành giám sát	- Sở hữu công trình đường cao tốc - Chịu trách nhiệm thiết lập tiêu chuẩn thực hiện và tiến hành giám sát
Vai trò của doanh nghiệp tư nhân	Được chuyển giao quyền KT/DTBD ở cấp độ thực hiện thông qua việc cơ quan nhà nước trả phí dịch vụ	- Được chuyển giao quyền KT/DTBD ở cấp độ quản lý hàng ngày thông qua việc cơ quan nhà nước trả phí dịch vụ - Chịu trách nhiệm chuẩn bị vốn thực hiện	- Chịu trách nhiệm cung cấp dịch vụ, bao gồm cả KT/DTBD, thu phí, thanh toán tiền thuê công trình cho Nhà nước. - Chịu trách nhiệm về vốn thực hiện và chi phí khôi phục đường	- Chịu trách nhiệm cung cấp dịch vụ, bao gồm cả KT/DTBD, thu phí theo hợp đồng nhượng quyền - Chịu trách nhiệm về đầu tư vốn cũng như vốn thực hiện
Rủi ro về doanh thu	Nhà nước	Nhà nước	Tư nhân	Tư nhân

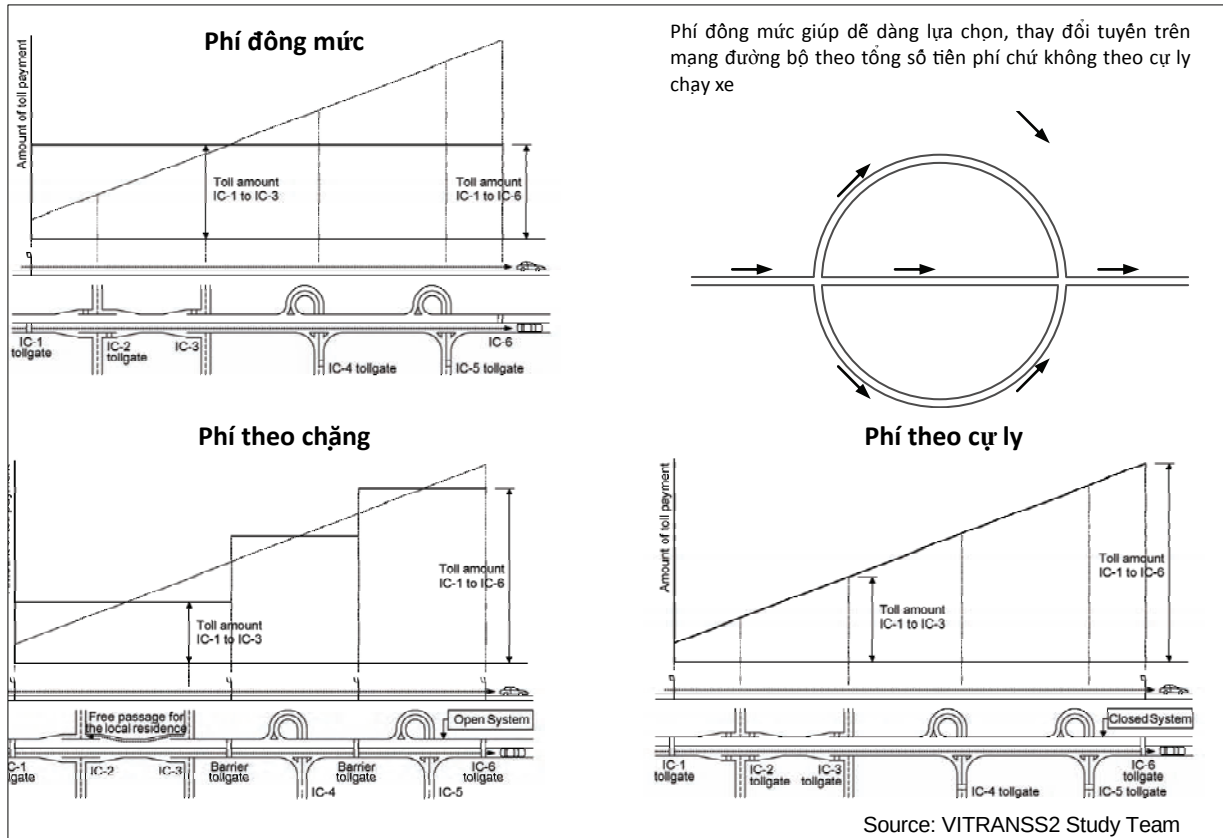
Nguồn: Đoàn Nghiên cứu VITRANSS 2

5.2 Thu phí

1) Chính sách về hệ thống tính mức thu phí

Cách tính mức phí là tiền đề quan trọng ảnh hưởng tới ngân sách khai thác/bảo dưỡng cũng như xây dựng tuyến đường cao tốc. Mặt khác, hệ thống tính phí cũng liên quan tới việc bố trí công thu phí và các thiết bị bên đường khác. Có ba hệ thống tính mức thu phí tiêu biểu (xem Hình 5.2.1).

Hình 5.2.1 Ba hệ thống thu phí đặc trưng



Nguồn: Đoàn Nghiên cứu VITRANSS 2

Sau đây là kết quả so sánh các cách tính phí đường.

Bảng 5.2.1 So sánh các cách tính phí đường

	Phí đồng mức	Phí theo chặng	Phí theo cự ly
Bình đẳng về cự ly chạy xe	Không đảm bảo	Đảm bảo	Có
Bình đẳng cho tuyến thay thế	Đảm bảo	Không đảm bảo	Không đảm bảo
Miễn phí cho người dân địa hương	Không	Có (hệ thống mở)	Không (hệ thống đóng)
Phải dừng trên làn chạy thẳng	Vài lần	Nhiều lần	Vài lần
Số lượng công thu phí	Trung bình	Trung bình	Nhiều
Áp dụng được với đường cao tốc liên tỉnh	Không phù hợp	Trung bình	Phù hợp
Áp dụng được với đường cao tốc đô thị	Phù hợp	Trung bình	Không

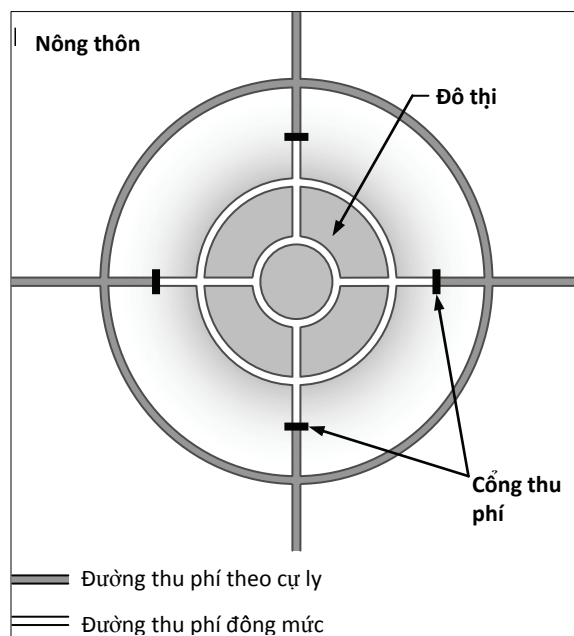
Nguồn: Đoàn Nghiên cứu VITRANSS 2

Thu phí theo cự ly phù hợp với mạng đường bộ liên tỉnh ở khu vực nông thôn. Tuy nhiên, trong tương lai gần, quá trình đô thị hóa mạnh mẽ dọc mạng lưới đường bộ do việc phân bổ lượng giao thông tập trung sẽ trở thành vấn đề chính trong các khu vực đô thị ở Việt Nam. Mức phí đồng hạng lại phù hợp trong các tình huống đó. Do vậy, cần áp dụng hệ

thống tính mức phí kết hợp cho khu vực thành phố vệ tinh (metropolitan) (xem Hình 5.2.2). Cách tính phí này rất phổ biến ở các khu vực đô thị lớn ở các nước khác, như Tokyo và Jakarta.

Ba hệ thống tính mức phí trên sẽ được xem xét khi cân nhắc hệ thống thu phí phù hợp.

Hình 5.2.2 Thu phí kết hợp cho vùng đô thị



Nguồn: Đoàn Nghiên cứu VITRANSS 2

2) Mức phí

Một đặc điểm trong công tác xây dựng đường cao tốc ở Việt Nam là mỗi đoạn tuyến lại có nguồn vốn khác nhau. Chi phí xây dựng cũng khác nhau do sự khác biệt về kết cấu, địa hình, giá đất v.v... Vì vậy khó tránh khỏi việc áp dụng mức phí khác nhau cho mỗi đoạn tuyến.

Hệ thống lý tưởng nhất đối với người sử dụng đường là hệ thống đường cao tốc không thu phí. Khi đó, lưu lượng giao thông trên đường và tính hiệu quả của tuyến đường sẽ tăng tối đa. Tuy nhiên chính phủ phải gánh tất cả các chi phí xây dựng, chi phí khai thác/duy tu bảo dưỡng. Do đó mô hình đường cao tốc không thu phí là không thực tiễn với điều kiện xây dựng đường cao tốc hiện nay ở Việt Nam.

Nếu áp dụng mức phí hiện nay, 150 đồng/km (xe con), cho đường cao tốc trong tương lai thì khó có thể đủ để thu hồi chi phí xây dựng cho nhà đầu tư. Cần phải có quy định mới về thu phí đường để tạo điều kiện thay đổi hệ thống thu phí cho các tuyến đường cao tốc trong tương lai.

Nhìn chung, mức phí cho mỗi km cần được xác định dựa vào tỷ lệ nội hoàn tài chính (FIRR). Mức thu phí phải tính đến các chi phí xây dựng, khai thác, bảo dưỡng, lưu lượng giao thông và lợi ích.

Mức phí cụ thể được xác định trên cơ sở cân nhắc các yếu tố sau đây. Tất cả các yếu tố này sẽ bị ảnh hưởng nhiều bởi lưu lượng giao thông dự báo.

- (i) Chi phí xây dựng, khai thác và bảo dưỡng tuyến đường cao tốc;
- (ii) Lợi ích mang đến cho người sử dụng đường cao tốc đó;

- (iii) Cân đối với các mức phí của các tuyến đường quốc lộ hiện có và các tuyến đường sắt/xe khách liên tỉnh;
- (iv) Khả năng độc lập về tài chính hay khả năng thu lợi nhuận của đơn vị khai thác đường cao tốc.

Mức thu phí có thể như sau.

- (i) **Mức [A]:** Mức này đồng nghĩa với việc thu phí tương đương với lợi ích kinh tế mà người sử dụng đường cao tốc có được khi sử dụng đường cao tốc đó. Mức phí này có thể tính dựa vào phân tích kinh tế/tài chính căn cứ vào nhu cầu giao thông;
- (ii) **Mức [B]:** Mức này là thu theo tổng chi phí đối với tuyến đường cao tốc, bao gồm chi phí xây dựng và chi phí khai thác/bảo trì. Mức này có thể tính theo kết quả phân tích chi phí;
- (iii) **Mức [C]:** Mức này là thu theo chi phí khai thác/bảo dưỡng tuyến đường cao tốc đó. Mức này có thể tính theo kết quả phân tích chi phí;
- (iv) **Mức [D]:** Mức này thu theo mức mà người sử dụng đường cao tốc cảm thấy chấp nhận được (so sánh với những lợi ích thu được). Mức này có thể ước tính từ kết quả thăm dò đối với người sử dụng đường cao tốc.

3) Mục tiêu về doanh thu từ thu phí

Chính sách đưa ra mục tiêu doanh thu từ thu phí đối với tuyến đường cao tốc, bao gồm cả mạng lưới đường cao tốc, có thể căn cứ vào các phương án sau đây:

(1) Thu hồi toàn bộ chi phí đầu tư

Mức doanh thu mục tiêu có thể nhằm thu hồi toàn bộ chi phí đường cao tốc, thấp hơn hoặc tương đương với tổng lợi ích kinh tế mà toàn bộ người sử dụng đường cao tốc thu được, theo đó $Mức [A] \geq Mức [B]$.

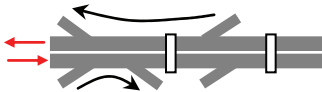
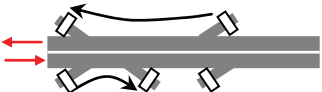
(2) Thu hồi chi phí khai thác/bảo trì

Mức doanh thu mục tiêu có thể nhằm thu hồi chi phí khai thác/bảo dưỡng đối với tuyến đường cao tốc, thấp hơn hoặc tương đương tổng lợi ích kinh tế mà các đối tượng sử dụng đường cao tốc thu được, theo đó $Mức [B] > Mức [A] > Mức [C]$. Đây là tình huống có thể thấy ở Việt Nam do mức thu từ người sử dụng đường cao tốc không cao lắm. Khả năng độc lập về tài chính/sinh lợi của đơn vị khai thác đường cao tốc được đảm bảo bằng doanh thu từ thu phí và các khoản trợ giá, ưu đãi thuế khác. Các nguồn vốn khác có thể từ Chính phủ.

4) Hệ thống cổng thu phí

Cổng thu phí cần được bố trí ở làn chính trên đường cao tốc để có thể thanh toán được tiền phí cho từng đoạn tuyến theo nguồn vốn khác nhau. Như vậy sẽ làm ảnh hưởng tới dòng giao thông nên đơn vị khai thác cần cân nhắc hệ thống trả phí mới, ví dụ như hệ thống thu phí điện tử (Electric Toll Collection System - ETC).

Bảng 5.2.2 So sánh các hệ thống cổng thu phí trên đường cao tốc

Hệ thống	Mở	Đóng
Lược đồ □ : Cổng thu phí		
Ghi chú	• Xe có thể vào đường tại một số nút giao. Thu phí tại các rào chắn trên đường cao tốc. • Một số xe có thể sử dụng đường cao tốc mà không phải trả phí nếu không gặp điểm thu phí trên tuyến đi • Nếu bị thu phí ở mỗi điểm thu phí thì coi như đó là hệ thống thu phí theo cự ly di chuyển • Hệ thống này phù hợp cho các đoạn không có quốc lộ chạy song song và vì thế người dân phải sử dụng để đi lại hàng ngày	• Thu phí tại các lối ra vào đường cao tốc, căn cứ vào thông tin thu được từ các nút giao. • Tất cả các phương tiện đều bị thu phí đường cao tốc. • Dễ triển khai thu phí theo cự ly hay theo chặng. • Hệ thống này phù hợp với các đoạn có một vài tuyến quốc lộ chạy song song do người sử dụng tuyến đường này có mục đích cụ thể, không phải là hoạt động sinh hoạt thường nhật.

Nguồn: Đoàn Nghiên cứu VITRANSS 2

5.3 Biện pháp an toàn

1) Tổng quan

Quá trình phát triển các tuyến đường bộ chất lượng cao, ví dụ như mạng lưới đường cao tốc đã có những kết quả nhất định, và do đó cần có các biện pháp mạnh về an toàn giao thông cho cả các các tuyến đường cũ và cao tốc mới. Khi áp dụng các biện pháp này, tỷ lệ tai nạn giao thông sẽ giảm, điều kiện an toàn giao thông được cải thiện mạnh mẽ.

Đối với an toàn giao thông trên đường cao tốc, cần cân nhắc các biện pháp sau.

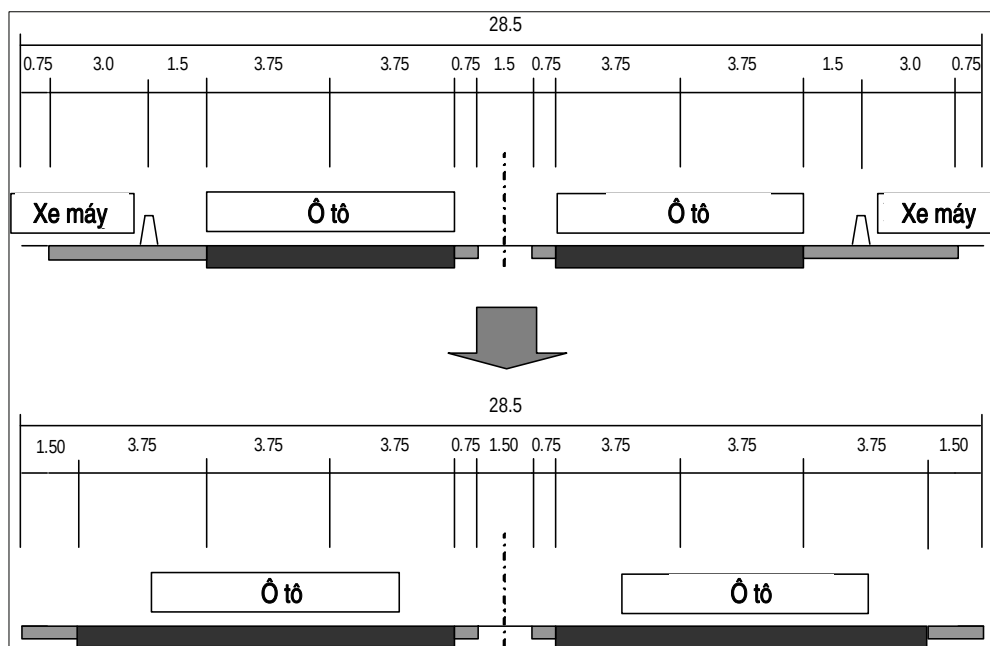
- (i) Lắp đặt đèn chiếu sáng tại các đoạn có nút giao, điểm dừng xe khách, các đoạn có bán kính cong tương đối nhỏ.
- (ii) Bảo dưỡng tốt các công trình thoát nước để đảm bảo an toàn khi có mưa.
- (iii) Cải tạo kết cấu đường tại các đoạn bị tác động nghiêm trọng
- (iv) Cải tạo dải phân cách và rào chắn để tránh việc xe va chạm đối đầu
- (v) Bố trí thêm các lối vào khẩn cấp để hỗ trợ cho hệ thống y tế, cấp cứu.
- (vi) Xây dựng các công trình dừng nghỉ hấp dẫn
- (vii) Tăng cường dịch vụ thông tin, cung cấp cảnh báo về điều kiện thời tiết, công trường xây dựng và tắc nghẽn giao thông
- (viii) Mở rộng và tăng cường hệ thống thông tin liên lạc với phương tiện giao thông.

2) Biện pháp an toàn giao thông trên đường cao tốc

(1) Phân đường cho xe máy

Nếu đơn vị chủ quản đường cao tốc cho phép xe máy nhỏ lưu thông trên đường (hiện nay phần lớn xe máy ở Việt Nam có dung tích xy-lanh là 110cc) thì sự chênh lệch về tốc độ giữa xe máy và ô tô sẽ tạo ra các tình huống nguy hiểm thường xuyên trên đường cao tốc. Làn dành riêng cho xe máy cần có rào chắn cứng ngăn cách trên đường cao tốc. Xe máy phân khối lớn (trên 175cc) có thể chạy trên làn xe ô tô. Trong tương lai, sau khi phần lớn xe máy đã được thay thế bằng xe phân khối lớn hơn thì không cần làn đường dành riêng cho xe máy nữa mà chỉ có một làn đường cho xe ô tô.

Hình 5.3.1 Mặt cắt ngang điển hình đường cao tốc với làn dành riêng cho xe máy



Nguồn: Đoàn Nghiên cứu VITRANSS 2

(2) Phân đường để vận chuyển hàng hóa nguy hiểm trong hầm

Tai nạn giao thông xảy ra trong hầm có thể gây ra hậu quả nghiêm trọng hơn. Thông thường, các phương tiện vận chuyển hàng hóa nguy hiểm (xe chở dầu, khí đốt) không được đi vào hầm. Ví dụ, ở Nhật các xe này bị cấm vào các đường hầm dài trên 5000m. Các xe chở hàng nguy hiểm phải đi vòng qua đường đèo. Do đó phải bố trí các nút giao (trước và sau hầm) nối tới các tuyến đường đèo, cải tạo đường đèo để phục vụ các xe vận chuyển hàng nguy hiểm.

5.4 Kiểm soát và Theo dõi giao thông

1) Biển báo giao thông

Dòng giao thông trên đường cao tốc về nguyên tắc được điều tiết bởi biển báo giao thông. Tiêu chuẩn thiết kế được quy định trong 22TCN237-01 và 22TCN331-05 do Bộ GTVT ban hành. Biển báo giao thông được phân thành năm nhóm: biển báo cấm, biển báo nguy hiểm, biển hiệu lệnh, biển chỉ dẫn và biển phụ (xem Bảng 5.4.1).

Bảng 5.4.1 Các nhóm biển báo giao thông đường bộ

STT	Nhóm biển báo	Hình dạng	Mã	Lưu ý
1	Biển báo cấm	Tròn	101 - 139	
2	Biển báo nguy hiểm	Tam giác	201 - 246	
3	Biển hiệu lệnh	Tròn	301 - 309	
4	Biển chỉ dẫn	Chữ nhật, vuông	401 - 447	Với đường bộ thông thường, áp dụng 22TCN-237-01
				Với đường bộ cao tốc, áp dụng 22TCN-331-05
5	Biển phụ	Chữ nhật, vuông	501 - 509	

Nguồn: Đoàn Nghiên cứu VITRANSS 2/có tham khảo quy định của Bộ GTVT

Kích thước và loại biển báo giao thông được quy định trong 22TCN-237-01, thể hiện trong Bảng 5.4.2.

Bảng 5.4.2 Kích thước biển báo

Tốc độ thiết kế, km/h		Size
Biển tròn	Đường kính ngoài, D, tính bằng cm	70
	Chiều rộng viền đỏ bên ngoài, a, tính bằng cm	10
	Chiều rộng vạch đỏ, b tính bằng cm	5
Biển tam giác chỉ xuống	Chiều dài cạnh, a tính bằng cm	70
	Chiều rộng viền đỏ, b tính bằng cm	7
Biển bát giác	Đường kính ngoài, D tính bằng cm	60
	Chiều rộng viền trắng ngoài, b tính bằng cm	3, 5
Biển tam giác	Chiều dài cạnh, A tính bằng cm	70
	Chiều rộng viền đen ngoài, B tính bằng cm	5
	Bán kính góc, R tính bằng cm	3, 5

Nguồn: Đoàn Nghiên cứu VITRANSS 2/tham chiếu quy định của Bộ GTVT

Với trường hợp đường cao tốc có tốc độ thiết kế trên 60 km/h, tất cả kích thước của biển phải nhân với hệ số tương ứng trong bảng sau.

Bảng 5.4.3 Hệ số nhân cho các tốc độ thiết kế

Loại biển báo	Tốc độ thiết kế (km/h)			
	100~120	80~100	60~80	< 60
- Biển báo cấm - Biển hiệu lệnh - Biển báo nguy hiểm	1,75	1,5	1,25	1
- Biển chỉ dẫn	2,0	2,0	1,5	1,3

Nguồn: Đoàn Nghiên cứu VITRANSS 2/ có tham khảo quy định của Bộ GTVT

2) Theo dõi giao thông

Việc theo dõi chính xác điều kiện giao thông trên đường cao tốc và các tuyến đường huyết mạch phụ cận được thực hiện thông qua các thiết bị được lắp đặt bên đường và xe tuần tra thực địa. Việc này cho phép đơn vị khai thác đường cũng như các phương tiện cấp cứu khẩn cấp có các biện pháp đối phó nhanh bằng cách thông báo về các trường hợp tai nạn giao thông, xe hỏng hoặc có các chướng ngại vật. Dịch vụ này cho phép lái xe trên đường biết trước và tránh các ảnh hưởng từ sự cố bằng cách cung cấp cho họ thông tin cập nhật. Dịch vụ này cũng cho phép lái xe trên đường lựa chọn tuyến đường hợp lý nhờ thông tin về mức độ tắc và thời gian đi. Dịch vụ này cũng giúp liên tục đo lường lưu lượng giao thông thực tế.

5.5 Cơ cấu tổ chức

1) Giới thiệu

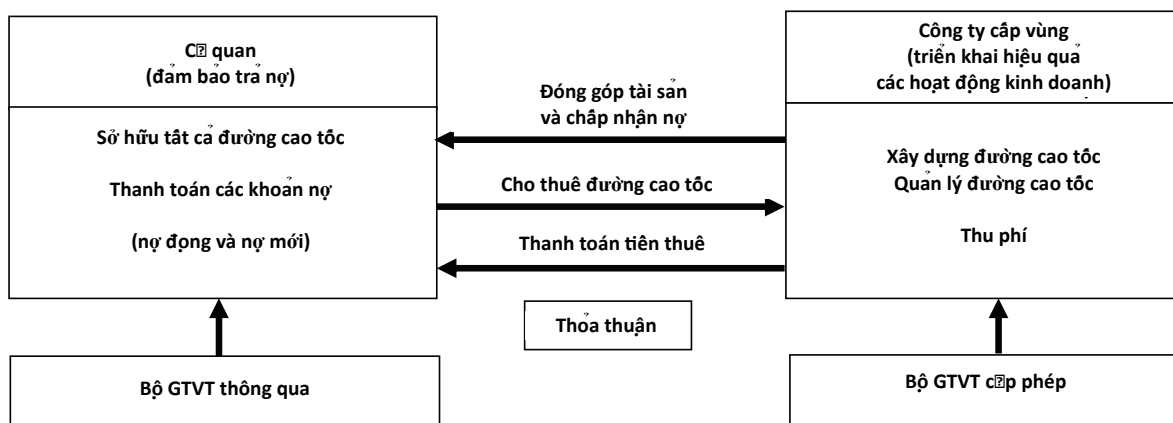
Quá trình phát triển đường bộ cao tốc Bắc – Nam sẽ sử dụng nhiều nguồn vốn với các mô hình BOT, PPP, ODA và Ngân sách Nhà nước nhằm tạo kết nối đường bộ cao tốc từ Hà Nội (Đồng bằng sông Hồng) tới Cần Thơ (Đồng bằng sông Cửu Long). Điều đó đồng nghĩa với việc sẽ có nhiều đơn vị, tổ chức tham gia vào khai thác/bảo dưỡng và thu phí. Tính hiệu quả của đường bộ thường và đường cao tốc cũng sẽ bị ảnh hưởng do cần phải kết nối các đoạn đường cao tốc, tuy nhiên các đơn vị khác nhau không thể thực hiện khai thác/bảo dưỡng đồng bộ.

Do đó, Đoàn Nghiên cứu đề xuất cách thức thiết lập cơ chế tổ chức khai thác đồng bộ cho cả mạng đường cao tốc, có tham khảo kinh nghiệm Nhật Bản.

2) Cơ quan cổ phần đường cao tốc và thanh toán nợ

Thành lập Cơ quan cổ phần đường cao tốc và thanh toán nợ và các công ty đường cao tốc tư nhân cấp vùng, đây là các đơn vị hoạt động theo chính sách của Nhà nước với các tổng công ty nhà nước cấp vùng, thể hiện trong “Kế hoạch tái cơ cấu và điều chỉnh các tổng công ty Nhà nước”.

Hình 5.5.1 Cơ cấu tổ chức kinh doanh đường cao tốc



Nguồn: Đoàn Nghiên cứu VITRANSS 2

Mục tiêu thành lập Cơ quan cổ phần đường cao tốc là giảm gánh nặng đối với nhà nước nói chung về đường cao tốc và có biện pháp hỗ trợ hiệu quả tới hoạt động kinh doanh đường cao tốc của các công ty tư nhân bằng cách sở hữu và cho thuê công trình liên quan tới đường cao tốc, cam kết trả nợ sớm.

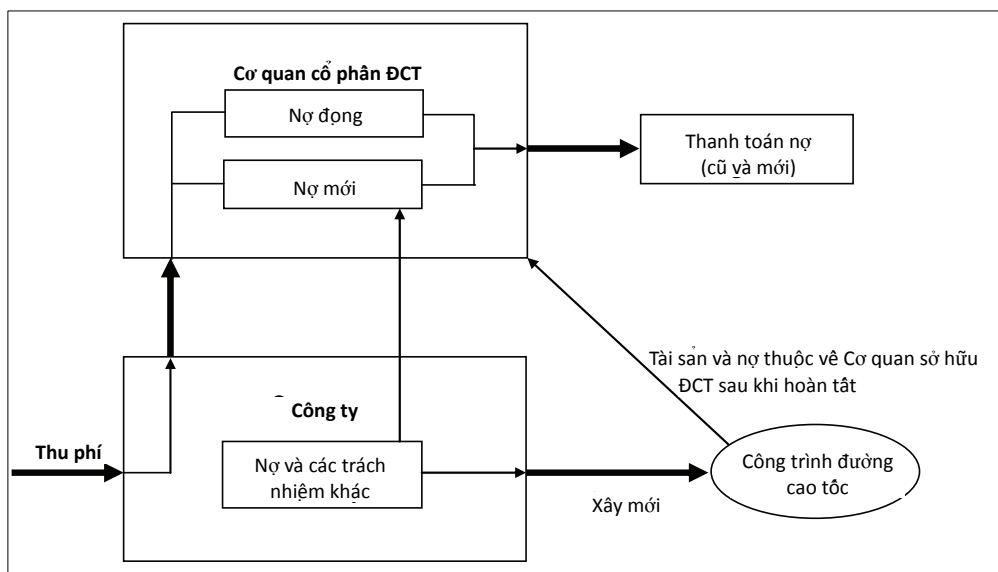
Các khoản nợ đọng của Nhà nước trước khi xây dựng đường cao tốc và các khoản nợ mới để xây dựng đường cao tốc sẽ được Cơ quan cổ phần đường cao tốc thanh toán đầy đủ trong thời hạn hợp đồng từ tiền thuê của các công ty khai thác tư nhân. Sau khi thanh toán đầy đủ các khoản nợ, đường cao tốc sẽ thuộc về đơn vị chủ quản đường cao tốc.

3) Khung kinh doanh đường cao tốc cơ bản

- (i) Cơ quan cổ phần đường cao tốc là cơ quan hành chính độc lập có trách nhiệm sở hữu và cho thuê công trình đường cao tốc và đảm bảo thanh toán nợ đúng hạn;
- (ii) Theo quy định, các công trình đường bộ do các công ty xây dựng sẽ thuộc sở hữu của Cơ quan cổ phần đường cao tốc sau khi đã hoàn tất xây dựng và đồng thời các khoản nợ đối với các công ty xây dựng đã được Cơ quan này chấp thuận;

- (iii) Doanh thu từ tiền cho thuê đường cao tốc sẽ được dùng để thanh toán chi phí, v.v. , thanh toán nợ theo thời hạn. (Tiền thu phí do các công ty thu được sẽ dùng để thanh toán tiền thuê đường và các chi phí bảo dưỡng của công ty trong thời hạn thu phí đường);
- (iv) Chính phủ, hoặc tổ chức tương tự, có thể đầu tư và trợ giá khôi phục đường trong trường hợp thiên tai. Cơ quan cổ phần đường sẽ cho vay không lãi suất trên cơ sở tiền đầu tư/hỗ trợ đó cho các công ty khai thác;
- (v) Cơ quan cổ phần đường cao tốc sẽ đảm nhiệm vai trò quản lý của đơn vị chủ quản đường cao tốc.

Hình 5.5.2 Khung phối hợp giữa Cơ quan và Công ty



Nguồn: Đoàn Nghiên cứu VITRANSS 2

4) Thỏa thuận với các công ty khai thác đường cao tốc và Chương trình khai thác

Cơ quan cổ phần đường cao tốc khi muốn thực hiện kinh doanh đường cao tốc thì cần có thỏa thuận trước với công ty khai thác liên quan, chỉ rõ các điều kiện thuê liên quan tới công trình đường cao tốc mà Cơ quan cổ phần đường cao tốc sẽ cho các công ty khai thác đường cao tốc thuê.

Khi hai bên đã có thống nhất thì Cơ quan cổ phần đường cao tốc cần xây dựng một chương trình khai thác/kinh doanh đường cao tốc, xác định chi tiết nội dung thu chi ngân sách (kế hoạch trả nợ) của Cơ quan cùng với các nội dung trong thỏa thuận với công ty khai thác (trừ tổng mức thu phí do công ty khai thác thu được trong thời hạn thu phí) và trình lên Bộ trưởng Bộ Giao thông Vận tải xem xét và thông qua.

Ngoài ra, công ty khai thác có thỏa thuận với Cơ quan cổ phần đường cao tốc cần thực hiện kinh doanh theo đúng thỏa thuận đã được Bộ Giao thông Vận tải cho phép. Cơ quan cổ phần đường cao tốc nhận quyết định thông qua chương trình khai thác kinh doanh đường cao tốc và các công ty khai thác nhận quyết định cho phép khai thác đường cao tốc từ Bộ Giao thông Vận tải.

6 ĐÁNH GIÁ CÁC ĐOẠN DỰ ÁN

6.1 Tổng quan

Chương này nhằm đánh giá các dự án tuyến đường bộ cao tốc Bắc – Nam (với các dự án đường bộ cao tốc khác) trên cơ sở phương pháp đánh giá khoa học, tạo cơ sở xây dựng chiến lược thực hiện, bao gồm kế hoạch triển khai và chiến lược cấp vốn.

Trong khuôn khổ VITRANSS 2, tất cả các dự án đề xuất của 6 lĩnh vực (đường bộ, đường sắt, cảng & vận tải biển, đường thủy nội địa, hàng không và logistics) được đánh giá theo tiêu chí đa phương thức trong bảng 6.1.1 dưới đây. Bao gồm các tiêu chí về nhu cầu, tính khả thi về mặt kinh tế và tài chính, thành phần mạng lưới, tác động môi trường, tiến độ và độ chín và sự phù hợp với các quy hoạch và chính sách phát triển quốc gia.

Bảng 6.1.1 Phân tích đa tiêu chí (MCA) để đánh giá các dự án

	Tiêu chí	Chỉ tiêu	Mức điểm tối đa
1	Nhu cầu	(tấn-km + khách-km)/km	5
2	Tính khả thi kinh tế	EIRR	5
3	Tính khả thi tài chính	FIRR hoặc nhu cầu/chi phí	5
4	Thành phần mạng lưới	5: Trục quốc lộ Bắc – Nam 4: Quốc lộ khác 3: Tỉnh lộ chính 2-1: Đường nhỏ	5
5	Tác động môi trường tự nhiên	% chiều dài qua khu vực hạn chế phát triển	5
6	Độ chín/Tiến độ	9: TKCT (đã hoàn tất) 8: TKCT (đang triển khai) 7: NCKT (đã hoàn tất) 6: NCKT (đang triển khai) 5: NCTKT (đã hoàn tất) 4: NCTKT (đang triển khai) 3: Quy hoạch tổng thể 2: Ý tưởng 1: Chưa có tiến độ gì	9
7	Phù hợp với quy hoạch và chính sách phát triển quốc gia	3: Có trong danh mục chính thức 2: Có vẻ phù hợp 1: Không rõ, không phù hợp	3

Nguồn: Đoàn Nghiên cứu VITRANSS 2

Chỉ áp dụng phương pháp MCA cho các dự án chưa có cam kết, còn các dự án đã có cam kết được coi là thuộc quy hoạch tổng thể. Chi tiết về phương pháp đánh giá, bao gồm cả các giả định chính cho tính toán lợi ích kinh tế có trong Chương 8, Báo cáo chính của VITRANSS 2.

Các phần sau đây trình bày phương pháp luận, kết quả dự trù chi phí và đánh giá kinh tế & tài chính cũng như kết quả của MCA.

6.2 Chi phí ước tính

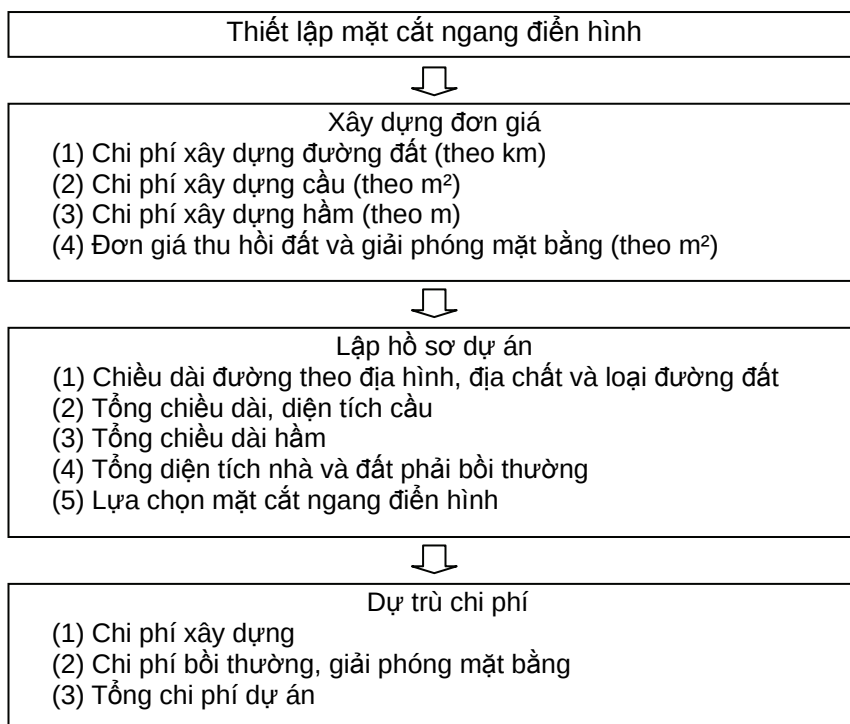
1) Giới thiệu

Dự toán chi phí dự án là khâu quan trọng trong lập quy hoạch phát triển đường bộ do đây là nội dung cơ bản trong phân tích kinh tế & tài chính và để cân nhắc nguồn vốn cho dự án. Đã có nhiều kế hoạch phát triển đường bộ do các cơ quan phụ trách phát triển và quản lý đường bộ ở Việt Nam lập và đề xuất. Tuy nhiên, nhiều kế hoạch chưa thể hiện rõ chi tiết quy mô phát triển của các dự án và do đó cũng chưa thể hiện được rõ cơ sở ước lượng chi phí. Kế hoạch trung và dài hạn cần được điều chỉnh theo những thay đổi về điều kiện kinh tế – xã hội. Tuy nhiên nếu phương pháp tính không rõ ràng cụ thể thì khó có thể điều chỉnh hay rà soát dự án. Chính vì vậy mà gây nên tranh cãi không cần thiết về các kết hoạch phát triển mạng lưới đường bộ tổng thể dựa trên chi phí dự án tính được trước đó, thậm chí chỉ sau giai đoạn có nhiều biến đổi về chi phí nguyên vật liệu và nhân công. Trong báo cáo này, để đưa ra giải pháp cho vấn đề nêu trên, Để đề xuất một biện pháp hiệu quả cho những vấn đề nêu trên, Đoàn Nghiên cứu đã nỗ lực để xây dựng một hệ thống ước tính chi phí đơn giản và rõ ràng cho phát triển mạng lưới đường bộ để có thể dễ điều chỉnh theo các biến đổi.

2) Phương pháp xây dựng cơ chế khái toán chi phí tiêu chuẩn

Hình 6.2.1 thể hiện sơ đồ Khái toán chi phí tiêu chuẩn đề xuất cho phát triển mạng lưới đường bộ.

Hình 6.2.1 Sơ đồ bước lập khái toán chi phí tiêu chuẩn cho phát triển mạng lưới đường bộ



Nguồn: Đoàn Nghiên cứu VITRANSS 2

Chi tiết về phương pháp luận này có trong Phụ lục 6A. Kết quả tính toán được thể hiện trong bảng 6.2.1 dưới đây.

Bảng 6.2.1 Kết quả ước tính chi phí cho các dự án đường bộ cao tốc

Mã dự án	Đoạn	Chiều dài (km)				Chi phí xây dựng (triệu USD) ¹⁾				Chi phí bồi thường, GPMB (triệu USD)	Chi phí kinh tế (triệu USD)	Chi phí tài chính (tr. USD)
		Tổng	Đường	Cầu	Hầm	Tổng	Đường	Cầu	Hầm			
H01	Ninh Bình - Thanh Hóa	75	73	0,20	2,00	745	643	15	88	22	767,6	827,6
H02	Thanh Hóa–Vinh	140	124	2,90	13,60	1.927	1.115	215	597	41	1.968,4	2.128,0
H03	Vinh–Hà Tĩnh	20	19	1,40	0,00	181	112	69	0	6	187,0	201,5
H04	Hà Tĩnh–Quảng Trị	277	265	3,10	9,00	2.368	1.879	153	336	82	2.449,9	2.641,2
H05	Quảng Trị–Huế	73	71	1,60	0,00	640	560	79	0	22	661,2	711,9
H06	Huế–Đà Nẵng	105	78	3,30	23,40	1.609	573	163	874	31	1.640,5	1.778,0
H07	Quảng Ngãi–Quy Nhơn	150	135	1,10	13,60	1.610	1.048	54	508	44	1.654,6	1.787,8
H08	Quy Nhơn–Nha Trang	240	199	4,20	37,00	3.061	1.472	208	1.381	71	3.132,1	3.390,1
H09	Nha Trang–Phan Thiết	280	266	1,50	12,60	2.597	2.052	74	470	83	2.679,5	2.890,2
H10	Long Thành–Nhơn Trạch–Bến Lức	45	42	3,15	0,00	672	516	156	0	13	685,1	738,6
H11	Đoan Hùng–Hòa Lạc–Phổ Châu	457	444	9,14	4,00	4.333	3.731	452	149	135	4.467,8	4.813,1
H12	Ngọc Hồi–Chơn Thành–Rạch Giá	864	847	17,28	0,00	7.151	6.297	855	0	255	7.407,0	7.974,4
H13	Thái Nguyên–Chợ Mới	28	27	0,56	0,00	230	203	28	0	8	238,6	256,9
H14	Hòa Lạc - Hòa Bình	26	25	0,52	0,00	191	165	26	0	8	198,8	214,0
H15	Bắc Ninh–Hà Long	136	133	2,72	0,00	1.463	1.328	135	0	40	1.502,8	1.618,8
H16	Ninh Bình–Hải Phòng–Quảng Ninh	160	157	3,20	0,00	1.058	900	158	0	47	1.105,4	1.189,4
H17	Hồng Lĩnh–Hương Sơn	34	33	0,68	0,00	270	237	34	0	10	280,5	302,0
H18	Cam Lộ–Lao Bảo	70	69	1,40	0,00	629	559	69	0	21	649,3	699,1
H19	Quy Nhơn–Pleiku	160	157	3,20	0,00	1.453	1.294	158	0	47	1.499,9	1.615,1
H20	Dầu Giây–Đà Lạt	189	183	3,78	2,00	1.681	1.419	187	75	56	1.736,8	1.871,0
H21	Biên Hòa–Vũng Tàu	76	74	1,52	0,00	624	549	75	0	22	646,9	696,5
H22	TpHCM–Thủ Dầu Một–Chơn Thành	69	68	1,38	0,00	904	836	68	0	20	924,7	996,3
H23	TpHCM– Mộc Bài	55	54	1,10	0,00	365	311	54	0	16	381,5	410,5
H24	Sóc Trăng–Cần Thơ–Châu Đốc	200	196	4,00	0,00	1.279	1.081	198	0	59	1.338,0	1.439,6
H25	Hà Tiên–Rạch Giá -Bạc Liêu	225	221	4,50	0,00	1.439	1.216	223	0	67	1.505,2	1.619,5
H26	Cần Thơ–Cà Mau	150	147	3,00	0,00	1.586	1.437	148	0	44	1.630,0	1.755,7
H27	Quảng Ngãi–Đak To	170	161	3,40	6,00	1.872	1.480	168	224	50	1.922,6	2.073,6
H28	Nha Trang–Đà Lạt	80	72	1,60	6,00	960	657	79	224	24	983,9	1.062,5
H29	Đà Nẵng–Ngọc Hồi	250	239	5,00	6,00	2.796	2.325	247	224	74	2.870,0	3.094,2
H30	Đường vành đai 4 Hà Nội	90	82	8,00	0,00	1.206	612	593	0	48	1.253,7	1.350,5
H31	Đường vành đai 5 Hà Nội	320	314	6,40	0,00	2.236	1.919	317	0	170	2.405,7	2.583,2
H32	Đường vành đai 3 TPHCM	83	76	6,64	0,00	1.095	767	328	0	44	1.139,5	1.226,9
CH01	Cầu Giẽ - Ninh Bình	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	452,4 ²⁾
CH02	Đà Nẵng–Quảng Ngãi	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	1.048,2 ²⁾
CH03	Phan Thiết–Dầu Giây	100	97	0,90	2,40	902	768	45	90	30	931,4	1.003,8
CH04	TPHCM–Long Thành–Dầu Giây	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	1.110,8 ²⁾
CH05	TPHCM–Trung Lương	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	776,5 ²⁾
CH06	Trung Lương–Mỹ Thuận–Cần Thơ	92	86	6,44	0,00	1.373	1.055	318	0	27	1.400,7	1.510,0
CH07	Lạng Sơn–Bắc Giang–Bắc Ninh	130	127	2,60	0,00	1.054	926	129	0	38	1.092,6	1.176,3
CH08	Hà Nội–Hải Phòng	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	1.441,2 ²⁾
CH09	Hà Nội–Lào Cai	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	1.218,7 ²⁾
CH10	Hà Nội–Thái Nguyên	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	248,2 ²⁾
CH11	Láng - Hòa Lạc	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	450,0 ²⁾
CH12	Hạ Long–Móng Cái	128	125	2,56	0,00	1.127	1.001	127	0	38	1.165,3	1.254,7

Nguồn: Đoàn Nghiên cứu VITRANSS 2

Chú thích:

¹⁾ Chi phí xây dựng bao gồm chi phí xây dựng trực tiếp, chi phí xây dựng gián tiếp, chi phí thiết kế, chi phí quản lý dự án, chi phí khác, dự phòng và thuế GTGT.

²⁾ Căn cứ vào cách dự trù chi phí của Chính phủ Việt Nam

6.3 Phân tích kinh tế

Đoàn Nghiên cứu đã đánh giá kinh tế với các giả định sau đây:

- (i) Dự án sẽ được đưa vào khai thác trước năm 2020;
- (ii) Giai đoạn đánh giá là 30 năm, từ 2020 tới 2049;
- (iii) Chi phí dự án là kết quả ước tính của Đoàn Nghiên cứu VITRANSS 2, căn cứ vào thông tin chi phí mới nhất, và giả định về hoàn vốn là 10% năm 2016, 30% năm 2017, 30% năm 2018, và 30% năm 2019;
- (iv) Chi phí khai thác hàng năm là 5% tổng chi phí dự án;
- (v) Mức phí là 5 cent/pcu/km (đã so sánh với một số nước);
- (vi) Mức tăng trưởng giao thông hàng năm là 4,9%/năm (tương đương tăng trưởng giao thông nói chung giai đoạn 2020 – 2030)

Lợi ích kinh tế là tổng phần tiết kiệm được từ chi phí vận hành phương tiện (VOC) và chi phí thời gian của hành khách.

Kết quả phân tích tài chính được thể hiện trong Bảng 6.3.1 và Hình 6.3.2. Một số đoạn của tuyến đường bộ cao tốc Bắc – nam và đoạn đường vành đai TpHCM cho thấy chỉ số EIRR trên 12%. Điều đó có nghĩa rằng các đoạn này khả thi về kinh tế. Các đoạn khác, bao gồm cả các đoạn trên đường Hồ Chí Minh, có EIRR thấp hơn.

Dựa trên phân tích tài chính, quy hoạch phát triển đường cao tốc hiện nay cần thu gọn lại và có những biện pháp có tính thực tiễn hơn, ít nhất là cho giai đoạn ngắn và trung hạn, tới năm 2020.

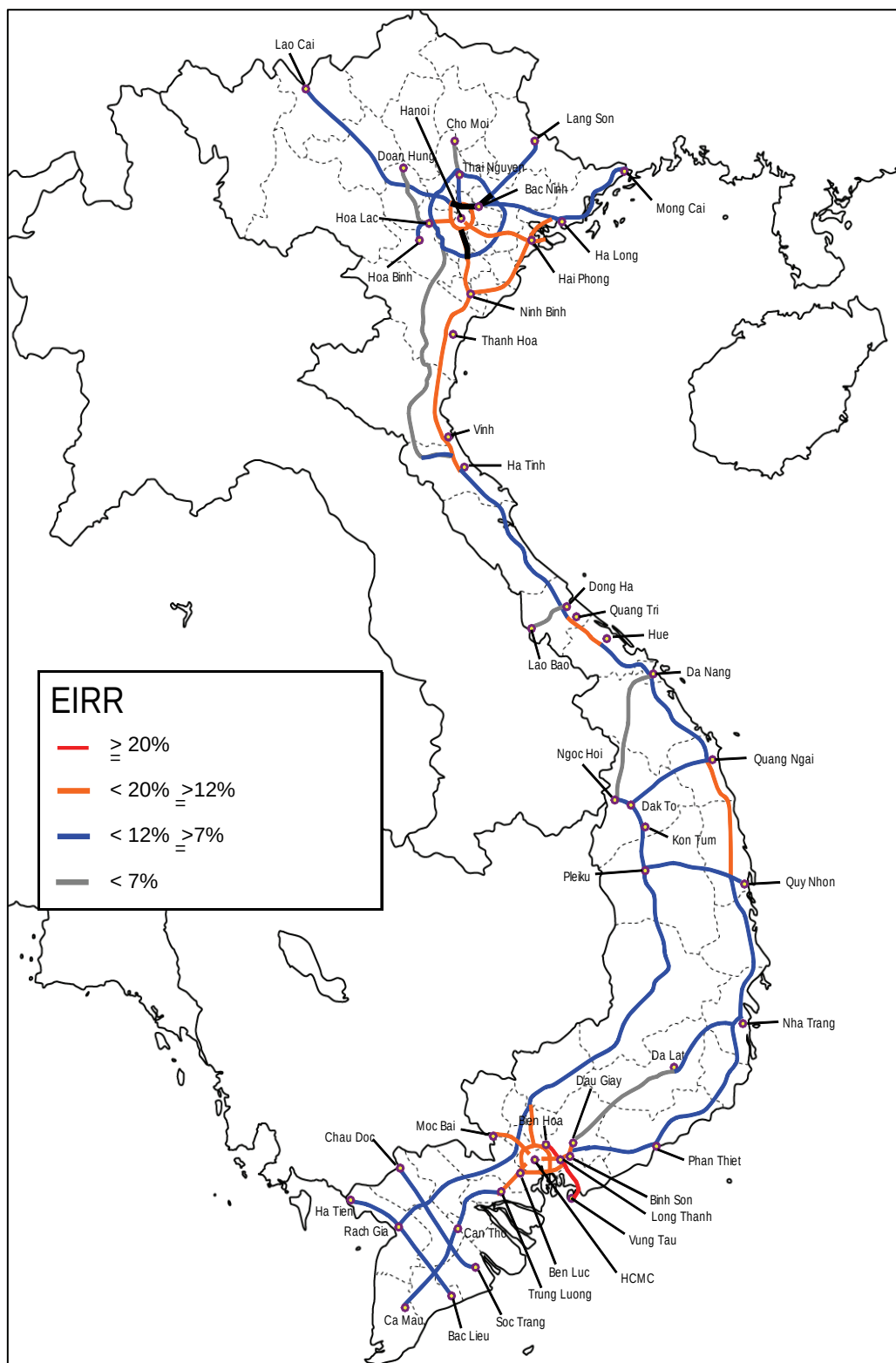
Bảng 6.3.1 Kết quả sơ bộ về đánh giá kinh tế các dự án đường bộ cao tốc của Bộ GTVT

Mã	Đoạn	Độ dài (km)	Lưu lượng năng lực	PCU (000/ngày)	Lợi ích (000 USD/ngày)			Lợi ích (000 USD/ngày/km)	Chi phí kinh tế (triệu USD/km)	E-IRR (%)
					VOC	TTC	Tổng			
H01	Ninh Bình - Thanh Hóa	75	0,66	80,1	61,2	116,5	177,7	2,4	10,2	15,3
H02	Thanh Hóa-Vinh	140	0,47	57,2	0,6	169,2	169,8	1,2	14,1	12,1
H03	Vinh-Hà Tĩnh	20	0,56	45,7	1,2	30,5	31,6	1,6	9,3	17,0
H04	Hà Tĩnh-Quảng Trị	277	0,47	38,3	7,3	143,2	150,5	0,5	8,8	9,9
H05	Quảng Trị-Huế	73	0,51	41,2	4,8	56,2	61,0	0,8	9,1	12,5
H06	Huế-Đà Nẵng	105	0,46	37,5	1,7	86,8	88,5	0,8	15,6	10,3
H07	Quảng Ngãi-Quy Nhơn	150	0,44	35,6	5,4	142,9	148,3	1,0	11,0	10,3
H08	Quy Nhơn-Nha Trang	240	0,45	36,4	6,2	156,6	162,8	0,7	13,1	8,9
H09	Nha Trang-Phan Thiết	280	0,29	23,7	22,0	100,2	122,2	0,4	9,6	8,0
H10	Long Thành-Nhơn Trạch-Bến Lức	45	0,25	30,2	-24,4	124,4	100,1	2,2	15,2	15,9
H11	Đoan Hùng-Hòa Lạc-Phổ Châu	457	0,03	2,4	-34,6	260,5	225,9	0,5	9,8	6,3
H12	Ngọc Hồi-Chơn Thành-Rạch Giá	864	0,20	16,0	-12,2	479,5	467,3	0,5	8,6	7,4
H13	Thái Nguyên-Chợ Mới	28	0,18	14,7	1,6	10,7	12,3	0,4	8,5	5,8
H14	Hòa Lạc - Hòa Bình	26	0,11	8,5	-2,2	13,9	11,7	0,4	7,6	7,3
H15	Bắc Ninh-Hạ Long	136	0,06	6,8	-25,8	140,1	114,2	0,8	11,1	8,9
H16	Ninh Bình-Hải Phòng-Quảng Ninh	160	0,15	11,8	-28,3	189,0	160,6	1,0	6,9	13,5
H17	Hồng Lĩnh-Hương Sơn	34	0,06	4,7	-3,0	19,9	17,0	0,5	8,3	7,4
H18	Cam Lộ-Lao Bảo	70	0,04	2,9	-4,5	30,3	25,8	0,4	9,3	4,9
H19	Quy Nhơn-Pleiku	160	0,01	0,6	-35,8	146,8	111,0	0,7	9,4	8,9
H20	Dầu Giây- Đà Lạt	189	0,20	16,0	10,9	69,9	80,7	0,4	9,2	5,2
H21	Biên Hoà-Vũng Tàu	76	0,61	74,8	38,5	319,5	358,0	4,7	8,5	24,4
H22	TpHCM-Thủ Dầu Một-Chơn Thành	69	0,36	44,3	-4,4	84,8	80,4	1,2	13,4	12,2
H23	TPHCM-Mộc Bai	55	0,46	37,1	-10,7	69,9	59,2	1,1	6,9	16,4
H24	Sóc Trăng-Cần Thơ-Châu Đốc	200	0,04	3,6	-29,3	142,4	113,1	0,6	6,7	9,7
H25	Hà Tiên-Rạch Giá-Bạc Liêu	225	0,03	2,1	-50,4	201,0	150,6	0,7	6,7	10,9
H26	Cần Thơ-Cà Mau	150	0,27	22,1	-28,3	159,2	131,0	0,9	10,9	9,3
H27	Quảng Ngãi-Dak To	170	0,00	0,1	-60,7	184,7	124,1	0,7	11,3	8,3
H28	Nha Trang-Đà Lạt	80	0,31	25,4	1,2	41,0	42,2	0,5	12,3	7,8
H29	Đà Nẵng-Ngọc Hồi	250	0,16	13,3	-1,2	72,9	71,7	0,3	11,5	1,8
H30	Đường vành đai 4 Hà Nội	90	0,06	7,7	-38,4	298,3	259,9	2,9	13,9	14,5
H31	Đường vành đai 5 Hà Nội	320	0,09	10,4	-9,4	262,2	252,7	0,8	7,5	7,9
H32	Đường vành đai 3 TPHCM	83	0,39	47,2	-13,8	187,3	173,5	2,1	13,7	13,7
CH01	Cầu Giẽ - Ninh Bình	50	0,60	73,3	46,2	104,3	150,5	3,0	8,1	18,1
CH02	Đà Nẵng-Quảng Ngãi	131	0,33	39,6	2,3	110,2	112,6	0,9	7,2	11,3
CH03	Phan Thiết-Dau Giay	100	0,49	39,6	10,5	68,2	78,7	0,8	17,7	11,9
CH04	TPHCM-Long Thành-Dầu Giây	55	0,92	74,9	61,6	224,2	285,8	5,2	18,2	15,5
CH05	TPHCM- Trung Lương	40	0,84	67,8	22,4	167,4	189,7	4,7	17,5	15,1
CH06	Trung Lương-Mỹ Thuận-Cần Thơ	92	0,32	39,1	-15,3	120,3	105,0	1,1	15,2	11,3
CH07	Lạng Sơn-Bắc Giang-Bắc Ninh	130	0,03	2,6	-42,1	164,9	122,8	0,9	8,4	11,8
CH08	Hà Nội-Hải Phòng	105	0,41	33,7	-27,6	196,3	168,7	1,6	12,4	12,0
CH09	Hà Nội-Lào Cai	264	0,11	9,0	-32,0	208,9	176,9	0,7	4,2	11,7
CH10	Hà Nội-Thái Nguyên	62	0,23	18,7	-1,9	37,8	35,9	0,6	3,6	11,5
CH11	Lạng - Hòa Lạc	30	0,18	14,7	-18,6	109,5	90,9	3,0	13,5	15,0
CH12	Hạ Long-Móng Cái	128	0,10	8,5	-9,0	88,3	79,4	0,6	9,1	8,0

Nguồn: Đoàn Nghiên cứu VITRANSS 2.

Chú thích: Tỷ lệ lưu lượng/năng lực và lợi ích là cho năm 2030. Lưu lượng giao thông đô thị được tính trong quá trình tính toán EIRR (xem Chương 8, Báo cáo Cuối cùng, VITRANSS 2)

Hình 6.3.1 EIRR của các dự án đường bộ cao tốc



Nguồn: Đoàn Nghiên cứu VITRANSS 2.

6.4 Phân tích tài chính

Với những giả định như trong phần đánh giá kinh tế, Đoàn Nghiên cứu đã tiến hành phân tích tài chính với các dự án đường cao tốc đề xuất. Các mức phí (USD/xe-km) cho năm 2030 là 0,05 với xe ô tô, 0,15 với xe buýt, 0,145 với xe tải. Các mức phí này tương ứng với khoảng 10% chi phí thời gian tiết kiệm được của xe ô tô và xe buýt. Mức thu phí xe tải giả định ngang với xe buýt. Các mức phí này thay đổi cùng với mức GDP bình quân của mỗi năm.

Kết quả phân tích thể hiện trong Bảng 6.4.1 và Hình 6.4.1. Không có dự án nào có FIRR cao hơn 15%, có nghĩa rằng khó thu xếp mô hình BOT. Tuy nhiên có nhiều dự án có thể thực hiện theo mô hình PPP, căn cứ vào kết quả FIRR. Vấn đề này cần được nghiên cứu chi tiết hơn.

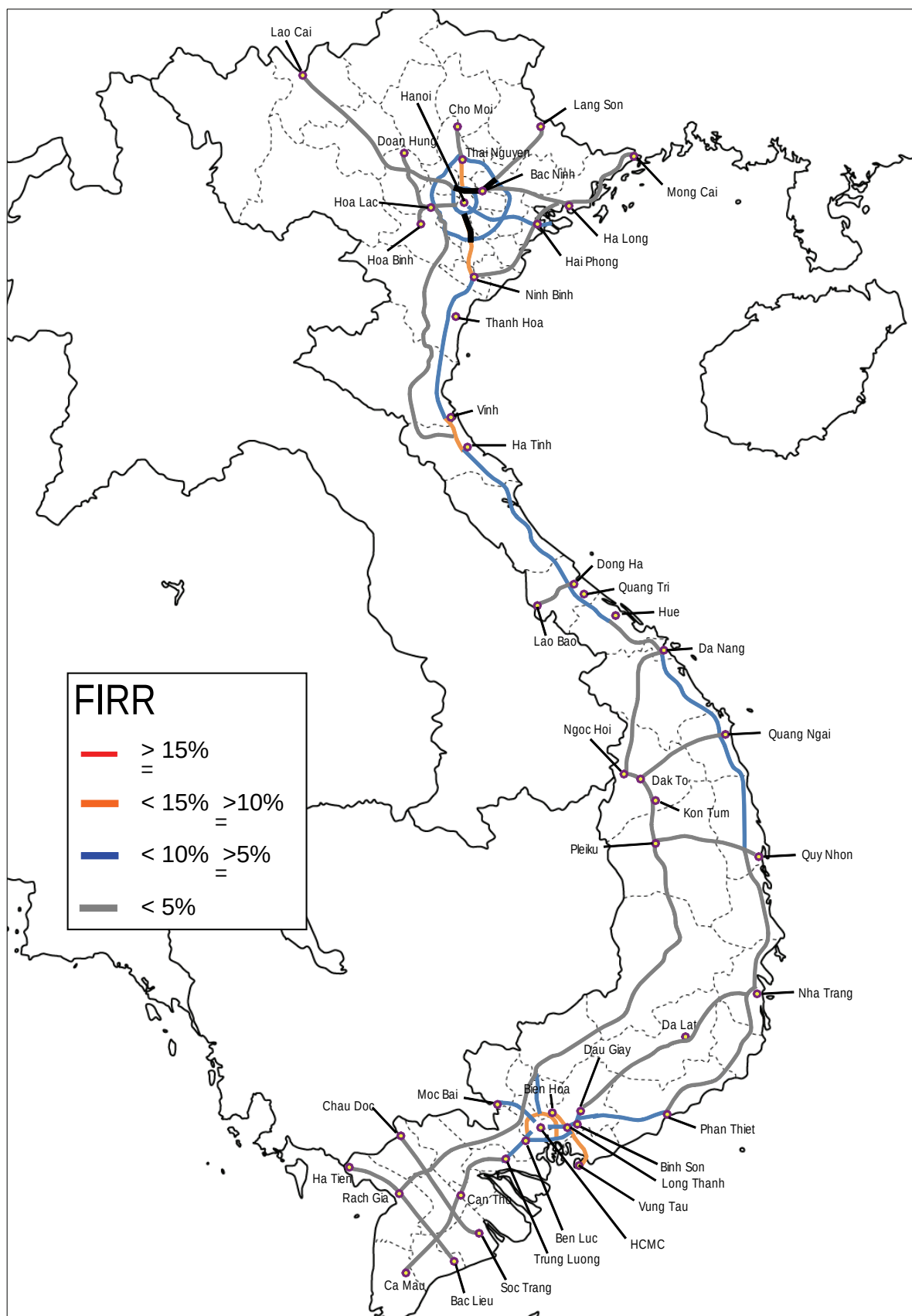
Bảng 6.4.1 Kết quả sơ bộ về đánh giá tài chính các dự án đường bộ cao tốc của BGTVT

Mã	Đoạn	Dài (km)	Lưu lượng/năng lực	Số lượng xe			Chi phí dự án (triệu USD)	FIRR (%)
				Ô tô	Xe buýt	Xe tải		
H01	Ninh Bình - Thanh Hóa	75	0,66	8.984	104.241	25.554	11,0	8,3
H02	Thanh Hóa-Vĩnh	140	0,47	7.748	71.349	17.826	15,2	6,5
H03	Vĩnh-Hà Tĩnh	20	0,56	5.772	48.952	14.626	10,1	12,6
H04	Hà Tĩnh-Quảng Trị	277	0,47	4.951	34.684	12.367	9,5	5,2
H05	Quảng Trị-Huế	73	0,51	4.905	34.762	13.578	9,8	7,5
H06	Huế-Đà Nẵng	105	0,46	5.038	41.315	11.847	16,9	3,5
H07	Quảng Ngãi-Quy Nhơn	150	0,44	4.537	37.399	11.374	11,9	5,2
H08	Quy Nhơn-Nha Trang	240	0,45	4.534	39.688	11.633	14,1	3,9
H09	Nha Trang-Phan Thiết	280	0,29	2.037	17.084	8.180	10,3	2,6
H10	Long Thành-Nhon Trạch-Bến Lức	45	0,25	9.230	109.519	5.354	16,4	5,4
H11	Đoan Hùng-Hòa Lạc-Phổ Châu	457	0,03	567	3.898	614	10,5	-
H12	Ngọc Hồi-Chơn Thành-Rạch Giá	864	0,20	2.312	22.936	4.850	9,2	1,9
H13	Thái Nguyên-Chợ Mới	28	0,18	1.206	16.113	4.955	9,2	1,9
H14	Hòa Lạc - Hòa Bình	26	0,11	2.365	13.997	2.082	8,2	-0,6
H15	Bắc Ninh-Hạ Long	136	0,06	2.046	17.473	1.415	11,9	-2,9
H16	Ninh Bình-Hải Phòng-Quảng Ninh	160	0,15	2.768	30.044	2.790	7,4	1,0
H17	Hồng Lĩnh-Hương Sơn	34	0,06	1.112	12.070	1.121	8,9	-2,4
H18	Cam Lộ-Lào Bảo	70	0,04	686	7.446	691	10,0	-
H19	Quy Nhơn-Pleiku	160	0,01	310	878	104	10,1	-
H20	Dầu Giây-Đà Lạt	189	0,20	1.291	17.214	5.388	9,9	2,6
H21	Biển Hoà-Vũng Tàu	76	0,61	17.271	182.910	17.981	9,2	13,4
H22	TpHCM-Thủ Dầu Một-Chơn Thành	69	0,36	6.483	80.214	12.924	13,4	6,3
H23	TPHCM-Mộc Bài	55	0,46	9.218	84.862	8.810	7,5	8,2
H24	Sóc Trăng-Cần Thơ-Châu Đốc	200	0,04	1.314	8.646	694	7,2	-3,2
H25	Hà Tiên-Rạch Giá-Bạc Liêu	225	0,03	1.084	3.919	297	7,2	-
H26	Cần Thơ-Cà Mau	150	0,27	6.518	49.482	4.848	11,7	2,0
H27	Quảng Ngãi-Dak To	170	0,00	94	0	0	12,2	-
H28	Nha Trang-Đà Lạt	80	0,31	2.828	35.979	8.023	13,3	2,5
H29	Đà Nẵng-Ngọc Hồi	250	0,16	2.064	14.507	4.085	12,4	-1,3
H30	Đường vành đai 4 Hà Nội	90	0,06	1.726	14.532	1.982	15,0	8,0
H31	Đường vành đai 5 Hà Nội	320	0,09	1.626	13.989	3.132	8,1	6,3
H32	Đường vành đai 3 TPHCM	83	0,39	7.217	98.407	13.270	14,8	10,9
CH01	Cầu Giẽ - Ninh Bình	50	0,60	9.197	105.584	22.729	9,0	12,6
CH02	Đà Nẵng-Quảng Ngãi	131	0,33	5.272	43.861	12.535	8,0	8,0
CH03	Phan Thiết-Dầu Giây	100	0,37	3.090	30.712	10.023	19,1	6,8
CH04	TPHCM-Long Thành-Dầu Giây	55	0,92	11.473	155.016	21.085	20,2	8,8
CH05	TPHCM-Trung Lương	40	0,84	14.575	174.812	16.481	19,4	8,6
CH06	Trung Lương-Mỹ Thuận-Cần Thơ	92	0,32	8.334	82.955	10.004	16,4	2,8
CH07	Lạng Sơn-Bắc Giang-Bắc Ninh	130	0,03	1.378	5.887	312	9,0	-3,8
CH08	Hà Nội-Hải Phòng	105	0,41	7.587	78.925	8.251	13,7	5,9
CH09	Hà Nội-Lào Cai	264	0,11	2.136	23.826	2.100	4,6	2,6
CH10	Hà Nội-Thái Nguyên	62	0,23	2.923	29.056	5.490	4,0	10,1
CH11	Lạng - Hòa Lạc	30	0,18	4.061	35.776	3.288	15,0	3,4
CH12	Hạ Long-Móng Cái	128	0,10	1.761	12.755	2.347	9,8	0,5

Nguồn: Đoàn Nghiên cứu VITRANSS 2.

Chú thích: Tỷ lệ lưu lượng/năng lực và số lượng xe là cho năm 2030. Lưu lượng giao thông đô thị được tính trong quá trình tính toán FIRR (xem Chương 8)

Hình 6.4.1 FIRR của các dự án đường bộ cao tốc



Nguồn: Đoàn Nghiên cứu VITRANSS 2.

6.5 Đánh giá môi trường chiến lược

Đoàn Nghiên cứu đã đánh giá môi trường chiến lược (ĐMC) cho cả tuyến đường bộ cao tốc Bắc – Nam theo chiến lược phát triển giao thông vận tải tổng thể của VITRANSS 2 tới năm 2030. Các vấn đề môi trường và xã hội chính cần được cân nhắc kỹ lưỡng và những biện pháp giảm nhẹ tác động tương ứng được trình bày ở phần sau đây. Phần lớn các vấn đề xã hội và môi trường đối với đường cao tốc cũng tương tự như đối với các tuyến đường thông thường. Đây là dự án có tầm quan trọng chiến lược cấp quốc gia do tính chất của dự án là kết nối hai trung tâm đô thị lớn là Hà Nội và Tp. Hồ Chí Minh.

Có thể áp dụng các biện pháp giảm thiểu tác động của các vấn đề môi trường như sau.

(a) Thu hồi đất, tái định cư và các vấn đề xã hội khác:

- Lựa chọn hướng tuyến để giảm thiểu tác động, ví dụ như tái định cư hay thu hồi đất sản xuất nông nghiệp.
- Tham khảo ý kiến cộng đồng khi lập quy hoạch và thực hiện thu hồi đất, tái định cư/di dời
- Có cơ chế giải quyết khiếu nại để giám sát và xác định các vấn đề xã hội.

(b) Tác động tới hệ sinh thái tự nhiên: Việc lựa chọn hướng tuyến hoặc kết cấu công trình cần tránh hoặc giảm thiểu tác động tới hệ sinh thái tự nhiên, đặc biệt là đoạn tuyến chạy qua khu vực đệm của công viên quốc gia Bạch Mã, khu bảo tồn tự nhiên Phong Điền và khu du lịch sinh thái Han Dam, cầu vượt, cầu qua sông cần được cân nhắc trong giai đoạn thiết kế.

(c) Sụt lở đất và lũ lụt: Các biện pháp giảm nhẹ tác động đề xuất cho tuyến đường bộ cao tốc Bắc – Nam sẽ cũng như các biện pháp đề xuất cho ngành đường bộ nói chung.

(d) Điều kiện kinh tế – xã hội: Di sản văn hóa: lựa chọn hướng tuyến và kết cấu công trình sao cho tránh được hay giảm thiểu tác động tới các khu vực hay cảnh quan quan trọng về văn hóa; đảm bảo giá trị thẩm mỹ cho cầu vượt và cầu qua sông.

(e) Ô nhiễm không khí và khí thải nhà kính: Các biện pháp giảm nhẹ tác động đề xuất cho tuyến đường bộ cao tốc Bắc – Nam sẽ cũng như các biện pháp đề xuất cho ngành đường bộ nói chung.

(f) Ô nhiễm tiếng ồn và chấn động: Đối với đường cao tốc, có thể áp dụng các giải pháp bổ sung sau:

- (i) Bố trí một không gian đệm giữa tuyến vận tải với khu vực dân cư: Giải pháp này thường được áp dụng trên các tuyến đường cao tốc ở Nhật Bản và một số quốc gia phát triển khác. Mục đích chính của lớp đệm này là giảm tiếng ồn do phương tiện giao thông gây ra vốn là tác nhân gây ô nhiễm cho khu vực dân cư nằm gần đường giao thông. Chiều rộng của lớp đệm này là 10-20m, tùy theo loại mặt đường và lưu lượng giao thông. Lớp đệm này thường được bố trí dọc các trục đường lớn, đường cao tốc với 4 làn xe trở lên.
- (ii) Phía trong khu vực đệm này trồng cây, các thiết bị giảm ồn, xây dựng đường đi bộ, đi xe đạp, đường dẫn tới đất sử dụng ở khu vực xung quanh. Khu vực đệm này để giảm ồn và ảnh hưởng của khí thải phương tiện và chấn động do dòng giao thông gây ra.

6.6 Sắp xếp thứ tự ưu tiên cho các đoạn tuyến dự án

Căn cứ vào kết quả đánh giá kinh tế và tài chính cũng như 5 chỉ tiêu khác, các dự án đường cao tốc đã đánh giá bằng MCA được thể hiện trong Bảng 6.6.1. Về cơ bản, các dự án được 5 điểm được coi là dự án trong quy hoạch tổng thể với mục tiêu là năm 2020. Các dự án có 4 điểm cũng là các dự án được ưu tiên, mặc dù năm mục tiêu là sau 2020.

Bảng 6.6.1 Đánh giá toàn diện các dự án đường bộ cao tốc

Mã	Dự án	Chi phí (triệu USD)	EIRR	Nhu cầu	Kinh tế	Tài chính	Thành phần mạng lưới	Môi trường tự nhiên	Độ chín	Chính sách	Đánh giá chung
H01	Ninh Bình - Thanh Hóa (75 km)	827,6	15,3	5	5	4	5	5	6	3	5
H02	Thanh Hóa-Vĩnh (140 km)	2128,0	12,1	5	4	3	5	5	6	3	5
H03	Vĩnh-Hà Tĩnh (20 km)	201,5	17,0	5	5	5	5	5	6	3	5
H04	Hà Tĩnh-Quảng Trị (277 km)	2641,2	9,9	4	3	3	5	5	3	2	3
H05	Quảng Trị-Huế (73 km)	711,9	12,5	5	4	3	5	5	3	3	4
H06	Huế-Đà Nẵng (105 km)	1778,0	10,3	4	3	2	5	5	7	3	4
H07	Quảng Ngãi-Quy Nhơn (150 km)	1787,8	10,3	4	3	3	5	5	6	2	3
H08	Quy Nhơn-Nha Trang (240 km)	3390,1	8,9	4	3	2	5	5	3	2	3
H09	Nha Trang-Phan Thiết (280 km)	2890,2	8,0	3	3	2	5	5	5	3	3
H10	Long Thành-Nhơn Trạch-Bến Lức (45 km)	738,6	15,9	4	5	3	5	5	8	3	5
H11	Đoan Hùng-Hòa Lạc-Phổ Châu (457 km)	4813,1	6,3	1	3	1	4	5	3	2	2
H13	Thái Nguyên-Chợ Mới (28 km)	256,9	5,8	3	3	2	4	5	3	2	3
H14	Hòa Lạc - Hòa Bình (26 km)	214,0	7,3	2	3	1	4	5	6	2	3
H16	Ninh Bình-Hải Phòng-Quảng Ninh (160 km)	1189,4	13,5	3	4	2	4	5	3	2	3
H17	Hồng Lĩnh-Hương Sơn (34 km)	302,0	7,4	1	3	1	4	5	3	2	2
H18	Cam Lộ-Lao Bảo (70 km)	699,1	4,9	1	3	1	4	5	3	2	2
H20	Dầu Giây-Đà Lạt (189 km)	1871,0	5,2	3	3	2	4	5	6	3	3
H21	Biên Hòa-Vũng Tàu (76 km)	696,5	24,4	5	5	5	5	5	7	3	5
H22	TpHCM-Thủ Dầu Một-Chơn Thành (69 km)	996,3	12,2	5	4	3	4	5	3	2	4
H23	TPHCM-Mộc Bai (55 km)	410,5	16,4	4	5	4	4	5	3	2	4
H24	Sóc Trăng-Cần Thơ-Châu Đốc (200 km)	1439,6	9,7	2	3	1	4	5	3	2	2
H25	Hà Tiên-Rạch Giá-Bạc Liêu (225 km)	1619,5	10,9	1	3	1	4	5	3	2	2
H26	Cần Thơ-Cà Mau (150 km)	1755,7	9,3	3	3	2	5	5	3	2	3
H27	Quảng Ngãi-Dak To (170 km)	2073,6	8,3	1	3	1	4	5	1	1	1
H28	Nha Trang-Đà Lạt (80 km)	1062,5	7,8	2	3	2	4	1	1	1	1
H29	Đà Nẵng-Ngọc Hồi (250 km)	3094,2	1,8	1	2	1	4	3	1	1	1
H30	Đường vành đai 4 Hà Nội (90 km)	1350,5	14,5	4	4	4	5	5	6	3	5
H31	Đường vành đai 5 Hà Nội (320 km)	2583,2	7,9	2	3	3	5	5	6	1	3
H32	Đường vành đai 3 TPHCM (83 km)	1226,9	13,7	5	4	4	5	5	6	3	5

Nguồn: Đoàn Nghiên cứu VITRANSS 2.

7 CHIẾN LƯỢC THỰC HIỆN

7.1 Kế hoạch thực hiện

1) Tiến độ xây dựng đường bộ cao tốc Bắc – Nam hiện nay

Hiện tại, nhiều đoạn trên Đường cao tốc Bắc - Nam đã và đang được triển khai ở nhiều giai đoạn phát triển khác nhau như xây dựng, TKCT, NCKT v.v. (xem Bảng 7.1.1 và Hình 7.1.1). Mặc dù một số đoạn đang lập hoặc đã hoàn tất nghiên cứu khả thi nhưng tiến độ thiết kế chi tiết và các bước sau đó nói chung còn hạn chế.

Bảng 7.1.1 Hiện trạng tuyến đường cao tốc Bắc - Nam

Mã NS	Mã ¹ VITRANSS 2	Đoạn	Dài (km)	Hiện trạng
NS01	H30	Đường vành đai 4 Hà Nội	90	Đang làm NCKT (TEDI thực hiện)
NS02	CH01	Cầu Giẽ - Ninh Bình	50	Đang xây dựng
NS03	H01	Ninh Bình - Thanh Hóa	75	Thủ tướng đã cho phép làm NCKT (VNCC thực hiện)
NS04	H02	Thanh Hóa-Vinh	140	Đang trình hồ sơ làm NCKT (VNCC thực hiện)
NS05	H03	Vinh-Hà Tĩnh	20	Đã hoàn tất NCKT (TEDI thực hiện)
NS06	H04	Hà Tĩnh-Quảng Trị	277	Không có thông tin
NS07	H05	Quảng Trị-Huế	73	Đoạn Cam Lộ – Tuy Loan: công ty BT đang trình hồ sơ làm NCKT.
NS08	H06	Huế-Đà Nẵng	105	
NS09	CH02	Đà Nẵng-Quảng Ngãi	131	Sắp tiến hành TKCT (NHTG thực hiện) NHTG và JICA dự kiến cấp vốn
NS10	H07	Quảng Ngãi-Quy Nhơn	150	Đang làm NCKT (TEDI thực hiện)
NS11	H08	Quy Nhơn-Nha Trang	240	Không có thông tin
NS12	H09	Nha Trang-Phan Thiết	280	Một công ty tư vấn Bộ Quốc phòng đang làm NCKT
NS13	CH03	Phan Thiết-Dầu Giây	100	BITEXCO đang làm NCKT
NS14	CH04	TPHCM-Long Thành-Dầu Giây	55	ADB đang thiết kế chi tiết
NS15	H33	Đường vành đai 3 TPHCM	83	TEDI phía Nam đang làm NCKT
NS16	H10	Long Thành-Nhơn Trạch-Bến Lức	45	JETRO đã hoàn tất NCKT, TEDI phía Nam đang làm NCKT, ADB đang thực hiện bước PPTA, sắp thực hiện TKCT (ADB đã nộp hồ sơ quan tâm) ADB và JICA đang cân nhắc cấp vốn
NS17	CH05	TPHCM-Trung Lương	40	Đang xây dựng
NS18	CH06	Trung Lương-Mỹ Thuận-Cần Thơ	92	VIDB đã hoàn tất NCKT (Trung Lương-Mỹ Thuận: VIBD sẽ làm BOT) (Mỹ Thuận-Cần Thơ: dự kiến có vốn ODA)

Nguồn: Đoàn Nghiên cứu tổng hợp từ nhiều nguồn thông tin

¹ Mã VITRANSS 2 tương ứng với trong danh mục dự án

2) Kế hoạch thực hiện đề xuất

Trên cơ sở kết quả đánh giá và sắp xếp thứ tự ưu tiên trên dựa trên phân tích đa tiêu chí (MCA) (xem Chương 6) cũng như hiện trạng, tiến độ thực hiện, VITRANSS 2 đề xuất kế hoạch triển khai cho mạng lưới đường bộ cao tốc Việt Nam, bao gồm cả tuyến đường bộ cao tốc Bắc - Nam. (xem Hình 7.1.1 và Bảng 7.1.2).

Để việc triển khai kế hoạch có tính khả thi, cần cân nhắc một số vấn đề liên quan đến tài chính, thể chế/pháp lý, môi trường/tái định cư, v.v... Tuy nhiên, kế hoạch thực hiện đề xuất có thể tạo cơ sở tốt cho việc phát triển từng bước mạng lưới đường cao tốc.

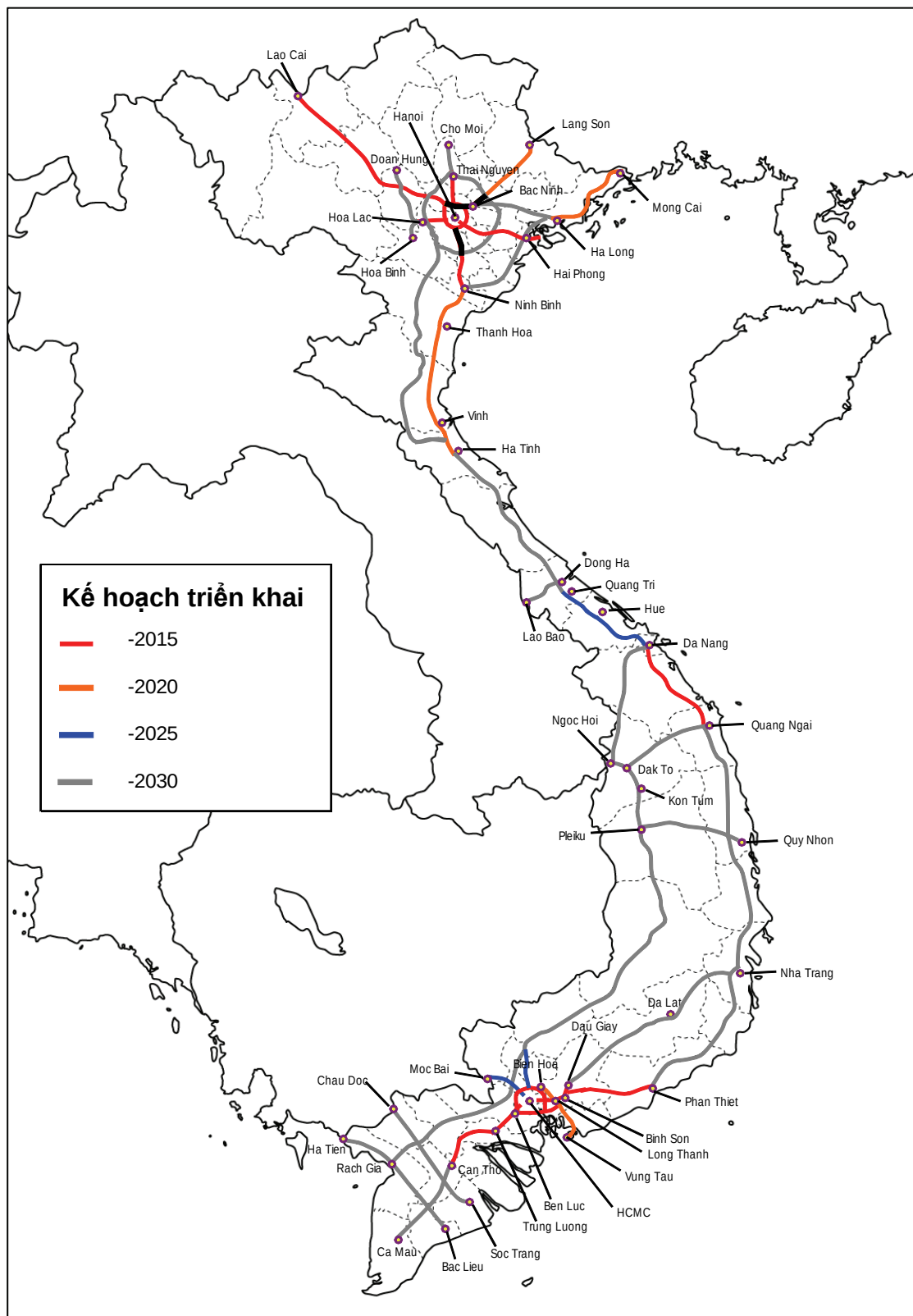
Sau đây là các định hướng phát triển cơ bản cho tuyến Đường bộ cao tốc Bắc – Nam:

- (i) Quá trình xây dựng cần xuất phát từ ba trung tâm vùng chính là Hà Nội, Đà Nẵng và TPHCM (hiện đang theo định hướng này).

(ii) Nên đặt mục tiêu phát triển cho các đoạn ưu tiên là năm 2020, còn cho toàn bộ tuyến là năm 2030.

(iii) Việc phát triển các đoạn tuyến khác cần phối hợp với Đường bộ cao tốc Bắc – Nam.

Hình 7.1.1 Kế hoạch triển khai mạng lưới đường bộ cao tốc Việt Nam



Nguồn: Đoàn Nghiên cứu VITRANSS 2

Bảng 7.1.2 Kế hoạch triển khai mạng lưới đường bộ cao tốc Việt Nam

Mã	Dự án	Dài (km)	Chi phí (tr.USD)	Đánh giá	Kế hoạch triển khai		
					2011-2020	2020-2030	KH ban đầu
CH01	Cau Giie – Ninh Binh Expressway (50km)	50	452.4	-			06-10
CH02	Da Nang – Quang Ngai Expressway (131km)	131	1048.2	-			-20
CH03	Phan Thiet – Dau Giay Expressway (100km)	100	1003.8	-			-15
CH04	HCMC – Long Thanh – Dau Giay Expressway (55km)	55	1110.8	-			08-12
CH05	HCMC- Trung Luong Expressway (40km)	40	776.5	-			04-09
CH06	Trung Luong – My Thuan – Can Tho Expressway (92km)	92	1510.0	-			-10
CH07	Lang Son – Bac Giang – Bac Ninh Expressway (130km)	130	1176.3	-			11-14
CH08	Ha Noi – Hai Phong Expressway (105km)	105	1441.2	-			08-11
CH09	Ha Noi – Lao Cai Expressway (264km)	264	1218.7	-			09-12
CH10	Ha Noi – Thai Nguyen Expressway (62km)	62	248.2	-			05-10
CH11	Lang – Hoa Lac Expressway (30km)	30	450.0	-			06-09
CH12	Ha Long – Mong Cai Expressway (128km)	128	1254.7	-			12-15
H01	Ninh Binh – Thanh Hoa Expressway (75km)	75	827.6	5			-20
H02	Thanh Hoa – Vinh Expressway (140km)	140	2128.0	5			-20
H03	Vinh – Ha Tinh Expressway (20km)	20	201.5	5			-20
H04	Ha Tinh – Quang Tri Expressway (277km)	277	2641.2	3			-20
H05	Quang Tri – Hue Expressway (73km)	73	711.9	4			-20
H06	Hue – Da Nang Expressway (105km)	105	1778.0	4			-20
H07	Quang Ngai – Quy Nhon Expressway (150km)	150	1787.8	3			-20
H08	Quy Nhon – Nha Trang Expressway (240km)	240	3390.1	3			20-
H09	Nha Trang – Phan Thiet Expressway (280km)	280	2890.2	3			20-
H10	Long Thanh – Nhon Trach – Ben Luc Expressway (45km)	45	738.6	5			-20
H11	Doan Hung – Hoa Lac – Pho Chau Expressway (457km)	457	4813.1	2			20-
H12	Ngoc Hoi – Chon Thanh – Rach Gia Expressway (864km)	864	7974.4	3			20-
H13	Thai Nguyen – Cho Moi Expressway (28km)	28	256.9	3			20-
H14	Hoa Lac – Hoa Binh Expressway (26km)	26	214.0	3			20-
H15	Bac Ninh – Ha Long Expressway (136km)	136	1618.8	3			-20
H16	Ninh Binh – Hai Phong – Quang Ninh Expressway (160km)	160	1189.4	3			20-
H17	Hong Linh – Huong Son Expressway (34km)	34	302.0	2			20-
H18	Cam Lo – Lao Bao Expressway (70km)	70	699.1	2			20-
H19	Quy Nhon – Pleiku Expressway (160km)	160	1615.1	2			20-
H20	Dau Giay – Da Lat Expressway (189km)	189	1871.0	3			20
H21	Bien Hoa – Vung Tau Expressway (76km)	76	696.5	5			-20
H22	HCMC – Thu Dau Mot – Chon Thanh Expressway (69km)	69	996.3	4			-
H23	HCMC – Moc Bai Expressway (55km)	55	410.5	4			-
H24	Soc Trang – Can Tho – Chau Doc Expressway (200km)	200	1439.6	2			20-
H25	Ha Tien – Rach Gia – Bac Lieu Expressway (225km)	225	1619.5	2			20-
H27	Quang Ngai – Dak To Expressway (170km)	170	2073.6	1			-
H28	Nha Trang – Da Lat Expressway (80km)	80	1062.5	1			-
H29	Da Nang – Ngoc Hoi Expressway (250km)	250	3094.2	1			-
H30	Ring Road No.4 in Ha Noi (90km)	90	1350.5	5			-
H31	Ring Road No.5 in Ha Noi (320km)	320	2583.2	3			-
H32	Ring Road No.3 in HCMC (83km)	83	1226.9	5			-20
Tổng chi phí tới năm 2020 (QH TT) (triệu USD)			19927.2				

Nguồn: Đoàn Nghiên cứu VITRANSS 2

Chú thích: Các dự án trong ô màu xanh là thuộc đường cao tốc Bắc - Nam

7.2 Chiến lược chung theo giai đoạn phát triển thị trường

1) Chiến lược chung cho từng giai đoạn

Sự phát triển của mạng lưới đường bộ cao tốc ở Việt Nam cũng chính là sự phát triển của thị trường dịch vụ đường bộ cao tốc. Đặc điểm của từng giai đoạn có thể khác nhau tùy theo yêu cầu chuyên môn và các nguồn lực trong mỗi giai đoạn.

Giai đoạn tới năm 2030 có thể coi là giai đoạn “khởi động” và giai đoạn “tăng trưởng”. Chiến lược chung cần dựa trên các đặc điểm của từng giai đoạn phát triển mạng lưới đường cao tốc này.

Chiến lược thực hiện chung trên cơ sở các giai đoạn phát triển thị trường như sau:

- (i) Sử dụng càng nhiều càng tốt các nguồn vốn vay ưu đãi lãi suất thấp và dài hạn để phát triển mạng lưới đường cao tốc cho tới khi mức thu nhập bình quân trên đầu người của quốc gia đã cao hơn ngưỡng cho phép nhận vay ưu đãi.
- (ii) Thiết lập hệ thống phát triển và quản lý mạng lưới thật tốt để hình thành mạng lưới đường cao tốc tổng thể nhằm hiện thực hóa kế hoạch phát triển mạng lưới giàu tham vọng này.
- (iii) Bù đắp tính khả thi về tài chính bằng việc tăng cường hỗ trợ vốn ngân sách Nhà nước để nâng cao tính khả thi của các đoạn tuyến ít sinh lợi nhuận và đồng thời huy động thêm nhiều nguồn vốn khu vực tư nhân.
- (iv) Thành lập các đơn vị cung cấp dịch vụ đường cao tốc độc lập và hiệu quả trên cơ sở cấp vùng.

7.3 Chiến lược cấp vốn

1) Yêu cầu đầu tư

Yêu cầu đầu tư để phát triển toàn bộ mạng lưới đường cao tốc lên tới 66 tỷ USD. Khoảng 12 tỷ USD (tương đương 18% tổng yêu cầu đầu tư) đã có cam kết về nguồn vốn. Khoảng 54 tỷ USD còn lại sẽ phải huy động từ các nguồn tài chính khác nhau để có thể hiện thực hóa công cuộc phát triển mạng lưới đường cao tốc Bắc - Nam.

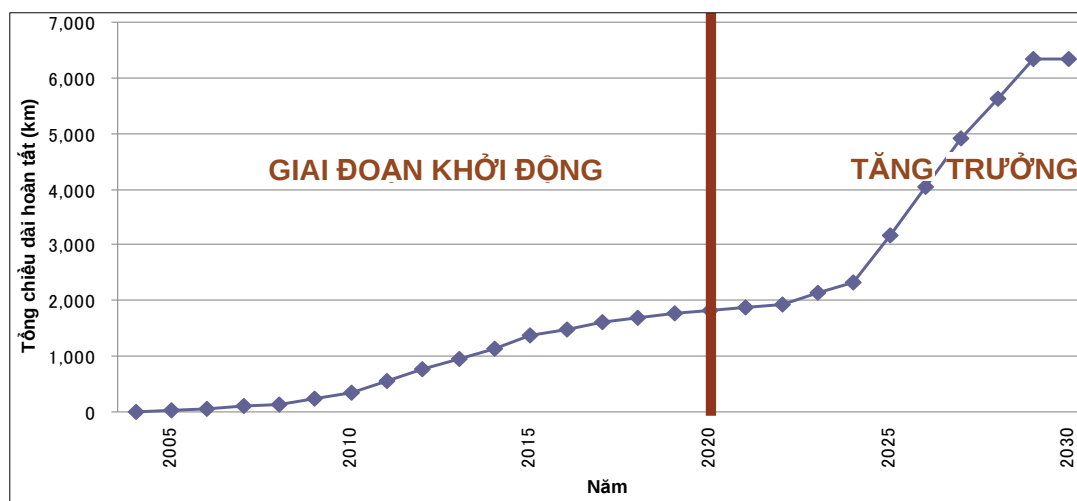
Bảng 7.3.1 Yêu cầu đầu tư tới năm 2030

Hiện trạng	Dài (km)		Đầu tư (triệu USD)	
1. Đã cam kết	1.187	19%	11.691	18%
2. Đã quy hoạch	5.147	81%	54.202	82%
Tổng	6.334	100%	65.893	100%

Nguồn: Đoàn Nghiên cứu VITRANSS 2

Hình 7.3.1 thể hiện biểu đồ yêu cầu đầu tư cộng dồn trong 20 năm tới, căn cứ vào kế hoạch phát triển đề xuất trong Quy hoạch tổng thể Đường cao tốc Bắc - Nam. Hiện đã có cam kết vốn 11,7 tỷ USD, và sẽ tăng dần lên 25,0 tỷ USD trong 15 năm tiếp theo với bước tăng bình quân 1 tỷ USD/năm trong giai đoạn này.

Hình 7.3.1 Yêu cầu đầu tư cộng dồn



Nguồn: Đoàn Nghiên cứu VITRANSS 2

2) Các nguồn vốn hiện có

VITRANSS 2 đã đánh giá khả năng nguồn vốn công hiện có, kể cả vốn ODA, cho toàn ngành giao thông vận tải. Giả định với mức tăng trưởng kinh tế trung bình thì khả năng ngân sách có thể đủ đáp ứng chi phí vốn và chi phí thường xuyên cho đề xuất của VITRANSS 2 tới năm 2020.

- (a) **Ngân sách Nhà nước không thể trở thành nguồn vốn chính:** Mức đầu tư trung bình hàng năm của Nhà nước cho toàn ngành đường bộ vào khoảng 0,6 tỷ USD/năm trong khi yêu cầu đầu tư trung bình hàng năm cho phát triển tuyến ĐBCTBN trong VITRANSS 2 là 1 – 2 tỷ USD/năm cho giai đoạn tới năm 2020, nghĩa là gấp 2-3 lần so với mức ngân sách trước đây Nhà nước dành cho đường bộ. Ngân sách Nhà nước hiện có (ngân sách nhà nước và tín dụng nhà nước, không tính ODA và phát hành trái phiếu) cho ngành giao thông vận tải giai đoạn 2001 – 2005 chỉ đạt mức trung bình hàng năm khoảng 0,32 tỷ USD (40% tổng đầu tư). Do đó, có thể thấy rằng một mình

Ngân sách Nhà nước sẽ không đủ đáp ứng yêu cầu đầu tư hàng năm cho tuyến đường cao tốc Bắc - Nam.

- (b) **Nguồn vốn tư nhân không thể trở thành nguồn vốn chính:** Đầu tư khu vực tư nhân chỉ có thể góp một phần nhỏ (3,1% lượng đầu tư cho ngành giao thông giai đoạn 2001 – 2005) do cần có nhiều thời gian, có thể là hơn một thập kỷ để thiết lập được một khung thể chế, pháp lý và điều tiết thu hút được khối lượng đầu tư lớn từ khu vực tư nhân vào phát triển cơ sở hạ tầng và có được kết quả thành công nhằm thúc đẩy cấp vốn cho dự án.
- (c) **Phát hành trái phiếu không thể là phương thức chính để cấp vốn phát triển đường cao tốc:** Trái phiếu (chiếm 27% đầu tư cho ngành giao thông giai đoạn 2001 – 2005) không phải là nguồn vốn nhiều hứa hẹn do hiện nay việc phát hành trái phiếu đang bị Bộ Tài chính điều tiết nghiêm ngặt, nhất là về mức lãi suất và thời gian đáo hạn.
- (d) **Chính phủ cần tăng cường phát huy nguồn vốn ODA cho phát triển đường cao tốc:** ODA có thể là nguồn vốn chính cho phát triển đường cao tốc, xét cả về chi phí và khối lượng (25% đầu tư vào ngành giao thông giai đoạn 2001–2005). Chính phủ sẽ cần phát huy nguồn vốn ODA càng nhiều càng tốt để phát triển đường cao tốc do chỉ có thể được hưởng vốn vay ưu đãi từ các nhà tài trợ khi mức thu nhập bình quân đầu người ở dưới một ngưỡng nhất định trong khi mức thu nhập bình quân ở Việt Nam theo dự kiến sẽ tăng vượt ngưỡng này trong vòng 10 năm tới.

3) Các vấn đề tài chính

Sau đây là các vấn đề cần quan tâm, cân nhắc khi xây dựng chiến lược cấp vốn cho quy hoạch tổng thể ĐCTBN trong VITRANSS 2:

- (a) **Chỉ có một vài đoạn đường cao tốc có thể tự bù đắp chi phí đầu tư ban đầu nhờ tiền thu phí.**

Trên cơ sở kết quả đánh giá tài chính của từng đoạn trên tuyến ĐCTBN, có thể thấy chỉ có năm (5) đoạn có FIRR cao hơn ngưỡng 15%. Điều đó có nghĩa rằng phần lớn các dự án phát triển đường cao tốc Bắc - Nam sẽ phải dựa một phần vào hỗ trợ của Nhà nước.

Vấn đề khả thi về mặt tài chính có liên quan mật thiết tới khó khăn hiện nay mà Công ty Đầu tư Phát triển Đường bộ Cao tốc Việt Nam (VEC) đang gặp phải, theo đó VEC có nghĩa vụ phải tự trang trải các chi phí phát triển và khai thác các đoạn đường được giao mà chỉ dựa vào quyền sử dụng vốn ODA và phát hành trái phiếu có bảo lãnh của Chính phủ. Có thể thấy rằng một số đoạn cần phải có hỗ trợ vốn từ Nhà nước trong giai đoạn đầu tư ban đầu. Nhưng, ngược lại, VEC lại có nghĩa vụ thanh toán đầy đủ tiền vay ODA mà VEC đã sử dụng để xây dựng các đoạn đường cao tốc đó. Rất có thể là nếu duy trì luật về nghĩa vụ thanh toán đầy đủ này thì trong tương lai không xa, VEC sẽ gặp phải không ít khó khăn tài chính.

- (b) **Cần tiếp tục kêu gọi sự tham gia của khu vực tư nhân, đặc biệt là các nhà đầu tư quốc tế giàu kinh nghiệm, cấp vốn cho các dự án phát triển đường cao tốc**

Khu vực tư nhân cần có cam kết chắc chắn từ Chính phủ về việc triển khai mô hình PPP và môi trường, khung thể chế đầu tư và thị trường minh bạch để có thể đảm bảo và dự báo được khả năng sinh lợi cho đầu tư của họ. Môi trường cho phép áp dụng mô hình PPP này chưa được cụ thể hóa ở Việt Nam. Do đó những đóng góp từ khu

vực tư nhân, đặc biệt là từ các nhà đầu tư quốc tế giàu kinh nghiệm, vẫn còn rất nhỏ trong lĩnh vực phát triển đường bộ. Để có được bước đột phá thì Chính phủ, với những nỗ lực của Bộ KHĐT và Ngân hàng Thế giới, đã bắt đầu xây dựng khung cấp vốn cho các dự án PPP ở Việt Nam kết hợp với cơ chế hỗ trợ vốn.

(c) Cần tạo điều kiện thu hút vốn từ thị trường vốn

Do mức tín dụng của Việt Nam còn thấp nên khó có thể kỳ vọng có được nguồn vốn lớn từ thị trường vốn quốc tế, nhưng Chính phủ Việt Nam có thể cải thiện điều kiện phát hành trái phiếu, bao gồm việc nâng cao giá trị tín dụng của các đơn vị phát hành trái phiếu.

(d) Cần phát huy nguồn vốn ODA để phát triển đường cao tốc

Mặc dù nguồn vốn ODA có thể là nguồn vốn phù hợp cho các dự án phát triển đường cao tốc nhưng khả năng của nguồn này lại bị hạn chế do mức vay của Việt Nam bị hạn chế và có sự cạnh tranh của các ngành khác. Vì vậy, Chính phủ Việt Nam cần phát huy tối đa nguồn vốn ODA có được và kết hợp với mô hình PPP. Như vậy, lợi ích từ việc sử dụng vốn ODA sẽ được cải thiện.

(e) Cần tăng cường nguyên tắc người sử dụng phải chi trả và xây dựng quỹ riêng cho phát triển đường cao tốc

Quốc hội mới đây đã thông qua Luật giao thông đường bộ (Nghị quyết số 23/2008/QH12), luật này có hiệu lực từ tháng 7 năm 2009, trong đó có quy định về việc thành lập quỹ bảo trì đường bộ trên cơ sở tiền thu từ người sử dụng và có bổ sung hàng năm từ ngân sách Nhà nước. Luật Giao thông đường bộ hướng dẫn Chính phủ về các quyết định đối với các nguồn vốn cụ thể. Hiện đã thành lập một ủy ban liên ngành do Thứ trưởng Bộ GTVT làm trưởng ban để xây dựng nội dung chi tiết của quỹ này, bao gồm nguồn vốn và cách sử dụng nguồn vốn đó. Hướng tiếp cận này cần được tăng cường để đảm bảo vốn cho phát triển đường cao tốc.

4) Chiến lược cấp vốn

Thực tế cho thấy chỉ có một số đoạn trên tuyến đường cao tốc Bắc – Nam có khả năng thu hồi vốn đầu tư ban đầu từ tiền thu phí đường. Phần lớn mạng lưới này cần dựa vào nguồn vốn công và một phần sử dụng nguồn vốn khu vực tư nhân.

(1) Phát huy nguồn vốn ODA

Cho tới nay, VEC đã có thể huy động 2.065 triệu USD vốn ODA và IFI¹ để xây dựng một số đoạn đường cao tốc.

Để phát huy được vốn ODA, VEC sẽ phải nhượng lại các đoạn (sử dụng vốn ODA) đã hoàn tất cho các nhà đầu tư tiềm năng khai thác và bảo trì. Từ đó, VEC có thể thu hồi một phần chi phí xây dựng ban đầu từ tiền phí nhượng quyền do tổ chức được nhượng quyền thanh toán.

Một phương án khác là VEC sử dụng vốn ODA xây dựng một phần đường cao tốc còn nhà đầu tư tư nhân xây dựng một phần còn lại rồi để nhà đầu tư đó khai thác và bảo trì toàn bộ tuyến đường cao tốc, đó gọi là phương án PPP. VEC vẫn có được một phần doanh thu từ nhà thầu PPP để trả tiền vay ODA mà VEC được cấp thông qua Bộ Tài chính. Tuy nhiên, như đã nói ở trên, rất ít đoạn tuyến có khả năng tự trang trải về tài

¹ Tài liệu giới thiệu về VEC

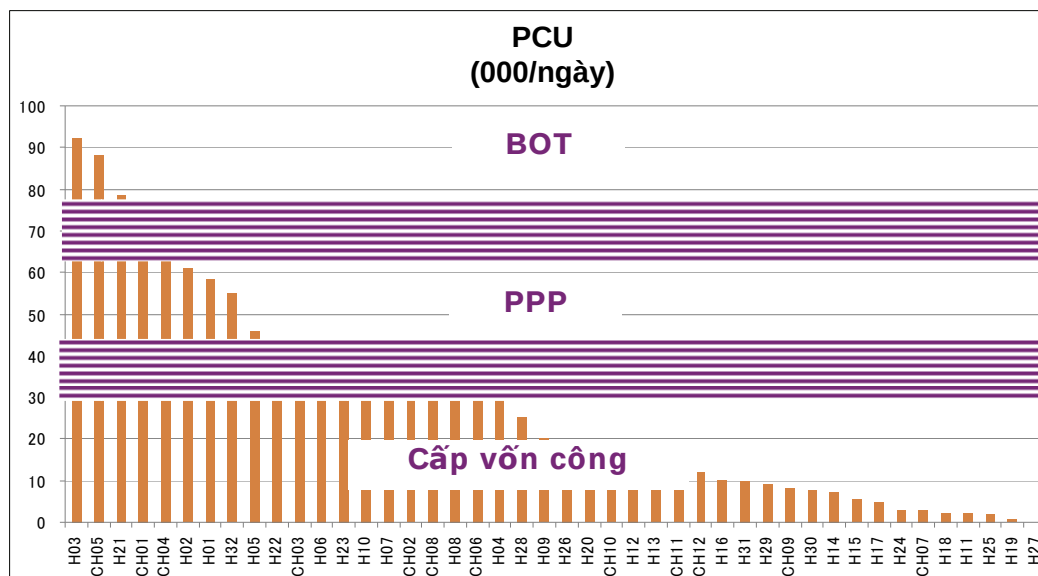
chính nên VEC và/hoặc đơn vị được nhượng quyền sẽ cần tới vốn hỗ trợ của Nhà nước để VEC tránh được nguy cơ phá sản và có được khả năng bền vững về tài chính

(2) Thiết lập cơ chế của Chính phủ để tăng cường hỗ trợ VEC

Theo kết quả phân tích luồng tiền đã thực hiện ở chương trước, có nhiều đoạn đường cao tốc có thể không khả thi về tài chính, bao gồm cả một số đoạn đã giao cho VEC xây dựng. Xu hướng này sẽ rõ hơn khi quá trình phát triển mạng lưới đường cao tốc tới giai đoạn cuối, ví dụ như phát triển phần phía tây của mạng đường cao tốc bắc – nam và ở khu vực miền Trung. Nếu VEC tiếp tục hoạt động với cơ chế như hiện nay là “VEC cấp vốn cho mọi thứ” thì VEC sẽ phải đối mặt với rủi ro tích lũy nợ quá lớn và phá sản. Đó cũng là tình hình tương tự như của Tổng công ty đường bộ Nhật Bản (là tiền thân của 3 công ty NEXCO đã tư nhân hóa của Nhật Bản) trong giai đoạn cuối phát triển đường cao tốc. Do đó, VEC cần phải có một cơ chế nào đó để Chính phủ tăng cường hỗ trợ tài chính cho VEC khi cần thiết như quy định trong Quyết định của Thủ tướng số 1202/QĐ-TTg.

Hình 7.3.3 thể hiện kết quả dự báo nhu cầu giao thông cho mỗi đoạn tuyến của mạng đường cao tốc. Lưu lượng giao thông dự báo (PCU/ngày) sẽ có liên quan trực tiếp tới doanh thu, và do đó có liên quan tới phương án cấp vốn phù hợp cho từng đoạn.

Hình 7.3.2 Dự báo nhu cầu giao thông cho từng đoạn



Nguồn: Đoàn Nghiên cứu VITRANSS 2

(3) Tách nghĩa vụ trả nợ vốn vay ODA cho VEC

Hiện nay VEC đã ký hợp đồng vay vốn với Bộ Tài chính về các khoản vay với ADB và JICA, theo đó VEC có nghĩa vụ thanh toán toàn bộ theo điều khoản thỏa thuận vay ban đầu, điều đó có nghĩa là VEC sẽ cần phải thanh toán mọi thứ. Trong tương lai, khi thỏa thuận vay vốn cho các đoạn có tính khả thi tài chính thấp và một số đoạn dùng mô hình PPP thì VEC cần tách hoặc giảm nghĩa vụ trả nợ như hiện nay đang áp dụng để tránh được nguy cơ phá sản. Chi tiết về việc cải thiện cơ cấu thể chế đối với VEC sẽ được bàn chi tiết hơn ở phần sau.

(4) Thiết lập cơ chế hỗ trợ vốn của Nhà nước bằng nguồn vốn ODA

Như đã bàn ở phần trước, Chính phủ hiện đang chuẩn bị khung cấp vốn PPP để giải quyết vấn đề thiếu tính khả thi về tài chính cho các đoạn đường cao tốc có tiềm năng thu lợi nhuận. Sẽ thiết lập một cơ chế sử dụng vốn ODA làm vốn hỗ trợ thực hiện mô hình PPP với các đoạn đường cao tốc mà tính khả thi tài chính rất thấp nhằm thúc đẩy sự tham gia của cả khu vực tư nhân và khu vực nhà nước.

(5) Cơ chế hỗ trợ tài chính dự phòng của Chính phủ

Ngoài hỗ trợ tài chính cho từng dự án, VEC còn cần một cơ chế và/hoặc khung pháp lý hỗ trợ tài chính dự phòng từ Chính phủ để phòng trường hợp VEC gặp thiếu hụt lớn và đột ngột về vốn trong quá trình khai thác. Nhà nước tăng vốn chủ sở hữu, như đã áp dụng với tổng công ty đường bộ Nhật Bản trước đây có thể là một phương án, ngoài ra có thể cân nhắc việc gia tăng các khoản vay thông thường.

7.4 Các vấn đề về thể chế và cơ cấu tổ chức

1) Hiện trạng – Quản lý nhà nước về đường cao tốc

(1) Quy hoạch tổng thể đường cao tốc

Quy hoạch tổng thể mạng lưới đường cao tốc Việt Nam tới năm 2020 và tầm nhìn sau năm 2020 đã được Thủ tướng Chính phủ thông qua Quyết định số 1734 /QĐ-TTg, ngày 01/12/2008, theo đó sẽ phát triển tổng cộng 5.873 km đường cao tốc ở Việt Nam, bao gồm 22 tuyến (39 đoạn), 2.235 km có mục tiêu là năm 2020, còn 3.638 km còn lại là cho giai đoạn sau 2020.

Trong quá trình thông qua quy hoạch này thì Cục Đường bộ Việt Nam từng được đề cập tới với vai trò cơ quan quản lý nhà nước về phát triển đường cao tốc trong dự thảo quyết định, nhưng quyết định cuối cùng như sau:

- (i) Ưu tiên các tuyến Bắc – Nam nối các đô thị lớn (Hà Nội – Đà Nẵng – Tp Hồ Chí Minh) và các tuyến nối tới một số cảng biển chính.
- (ii) Cơ chế huy động vốn đầu tư như sau:
 - Ngân sách Nhà nước với hình thức vốn vay chính phủ hay bảo lãnh của chính phủ để vay đầu tư từ nhà tài trợ, phát hành trái phiếu xây dựng, v.v.
 - Ngân sách do chủ đầu tư tự thu xếp theo hình thức BOT, BTO, BT hay Hợp tác Nhà nước – Tư nhân (PPP), v.v.
- (iii) Bộ Giao thông Vận tải phối hợp với Bộ Kế hoạch và Đầu tư và Bộ Tài chính xây dựng cơ chế hiệu quả để huy động ngân sách phát triển đường cao tốc theo hướng khuyến khích tất cả các khu vực kinh tế trong và ngoài nước tham gia đầu tư phát triển đường cao tốc.
- (iv) Bộ Giao thông Vận tải là cơ quan quản lý, giám sát quá trình đầu tư, xây dựng và khai thác toàn bộ mạng lưới đường cao tốc.
- (v) Bộ Giao thông Vận tải chịu trách nhiệm xây dựng mô hình phù hợp để quản lý đầu tư, xây dựng và khai thác toàn bộ mạng lưới đường cao tốc. Bộ GTVT hỗ trợ xây dựng Tổng công ty Đầu tư Phát triển Đường cao tốc (VEC) thành doanh nghiệp đi đầu trong lĩnh vực đầu tư, phát triển đường cao tốc ở Việt Nam.

Nói tóm lại vai trò của Cục Đường bộ Việt Nam (nay là Tổng cục Đường bộ Việt Nam) về đường cao tốc vẫn không rõ ràng, còn Bộ GTVT được coi là cơ quan quản lý chung, chịu trách nhiệm về đường cao tốc ở mọi khía cạnh. VEC được coi là doanh nghiệp đi đầu trong lĩnh vực đầu tư, phát triển đường cao tốc ở Việt Nam. Theo đó, cơ quan Nhà nước chịu trách nhiệm điều hành lĩnh vực đường cao tốc vẫn chưa rõ ràng.

(2) Các bên liên quan

Sau đây là tóm lược vai trò hiện nay của các bên liên quan đến phát triển đường cao tốc:

- (i) **Nhà hoạch định chính sách:** Bộ GTVT thông qua Bộ KHĐT để cấp giấy phép đầu tư, thông qua Bộ Tài chính mức phí đường, chính quyền địa phương thực hiện thu hồi đất và cũng cấp giấy phép đầu tư cho các dự án nhỏ.
- (ii) **Nhà quản lý/điều tiết:** Hiện nay là Bộ GTVT, nhưng đã có đề xuất thành lập Cục quản lý đường cao tốc Việt Nam để đảm nhiệm chức năng điều hành/điều tiết thị trường đường cao tốc. Mức phí do Bộ tài chính điều tiết.
- (iii) **Chủ đầu tư phát triển đường cao tốc:** Trong khung pháp lý của quy hoạch tổng thể

mạng lưới đường cao tốc thì mọi đối tượng đều có thể trở thành chủ đầu tư phát triển đường cao tốc miễn là đề xuất đầu tư được thông qua. Hiện nay các chủ đầu tư dùng nguồn vốn công là VEC, BQLDA Mỹ Thuận và các BQLDA khác, còn các chủ đầu tư như VINACONEX, VIDIFI, IDICO-BIDV-Sông Đà là sử dụng nguồn vốn mà họ tự huy động được.

- (iv) **Nhà thầu:** Đa số các nhà thầu và doanh nghiệp xây dựng lớn của Việt Nam, các nhà thầu Trung Quốc và Hàn Quốc cũng chủ động xây dựng liên doanh với đối tác Việt Nam. Các nhà thầu nước ngoài khác cũng đã tham gia đấu thầu.
- (v) **Cơ quan cấp vốn:** Các ngân hàng thương mại Việt Nam, ví dụ như BIDV, VDB, VCB, INCOM Bank, Agribank có vai trò chủ động. Chưa có ngân hàng thương mại nước ngoài tham gia.
- (vi) **Nhà tài trợ:** ADB, JICA và WB là các nhà tài trợ lớn đối với các dự án phát triển đường cao tốc đang triển khai.
- (vii) **Tư vấn:** Phần lớn các đơn vị tư vấn quốc tế, bao gồm cả các công ty Nhật Bản, cùng với các công ty tư vấn và thiết kế trong nước đang hỗ trợ cho các nhà đầu tư.

2) Hiện trạng – Hợp tác Nhà nước-Tư Nhân (PPP)

Trong khuôn khổ hợp tác giữa Chính phủ Việt Nam (BKHTD và BTC) và Ngân hàng Thế giới về nghiên cứu chương trình Hợp tác Nhà nước-Tư nhân ở Việt Nam, quá trình xây dựng khung cấp vốn PPP hiện đang được triển khai. Bộ KHĐT đã thành lập Phòng phát triển chương trình PPP thuộc Vụ Đô thị và Kết cấu hạ tầng để chỉ đạo chương trình này cùng với cán bộ của Bộ KHĐT, Bộ Tài chính và các cơ quan khác.

Khung cấp vốn PPP dự thảo bao gồm (i) quy định quản lý chi tiết, trình tự và hướng dẫn thực hiện PPP, và (ii) cơ chế cấp vốn hỗ trợ minh bạch (VGFM) để hỗ trợ tài chính nhằm đảm bảo tính khả thi tài chính cho PPP đã được đệ trình tháng 11 năm 2009 để nhận phản hồi, góp ý từ các bên liên quan. Khung cấp vốn PPP chính thức sẽ được trình lên Chính phủ vào tháng 3 năm 2010 và Thủ tướng ra quyết định thông qua vào tháng 9 năm 2010.

Ngoài ra các dự án PPP thí điểm cũng đang được đồng thời chuẩn bị để đấu thầu cạnh tranh thông qua vốn vay của Ngân hàng Thế giới năm 2010 nhằm kiểm nghiệm khả năng áp dụng của khung cấp vốn PPP đề xuất.

3) Các vấn đề

Sau đây là các vấn đề bất cập liên quan tới cơ cấu thể chế và tổ chức hoạt động của đường cao tốc:

- (i) Tổ chức điều hành, điều tiết và chịu trách nhiệm phát triển, khai thác, bảo trì và quản lý đường cao tốc vẫn chưa được xác định rõ trong khung pháp lý, điều tiết và thể chế hiện tại của ngành đường bộ Việt Nam.
- (ii) Vẫn còn có sự chồng chéo giữa Bộ GTVT và Bộ Xây dựng liên quan tới thẩm quyền đối với đường cao tốc/quốc lộ và đường đô thị.
- (iii) Vẫn còn có sự chồng chéo giữa Tổng Cục đường bộ và Công ty đầu tư phát triển đường cao tốc Việt Nam (VEC) về quản lý/quy hoạch đường cao tốc.
- (iv) Không có hệ thống rõ ràng hay tổ chức trên phạm vi cả nước về kiểm soát chất lượng xây dựng, khai thác và bảo trì đường cao tốc, sử dụng nguồn nhân lực, chuyên môn.
- (v) Các quy định liên quan tới thu phí hiện nay, bao gồm Thông tư 90 về kiểm soát khả năng sinh lợi của hợp đồng chuyển nhượng khai thác và bảo trì đã trở thành yếu tố

cản trở sự tham gia của khu vực tư nhân.

- (vi) Các quy định về BOT hiện tại quá cứng nhắc và không tạo điều kiện cho PPP nâng cao khả năng sinh lợi cho khu vực tư nhân.
- (vii) Còn có sự lúng túng về quy trình nhượng quyền vì hiện nay cả chính phủ và địa phương đều có thể trở thành cơ quan nhượng quyền dự án đường cao tốc.

4) Định hướng

Sau đây là những định hướng có thể áp dụng cho các vấn đề về thể chế và cơ cấu tổ chức đầu tư, phát triển đường cao tốc ở Việt Nam:

(a) Thiết lập khung pháp lý, điều tiết và thể chế xác định rõ vai trò điều hành, cung cấp dịch vụ đường cao tốc, cụ thể là phát triển, khai thác, bảo trì và quản lý đường cao tốc

Cần thiết lập một khung pháp lý, điều tiết và thể chế càng sớm càng tốt để làm rõ vị trí của đường cao tốc là một phần của khung phát triển tổng thể hệ thống giao thông vận tải nói chung ở Việt Nam. Các quy định liên quan tới thu phí và các khía cạnh khác của đường cao tốc cũng cần được sửa đổi để loại bỏ những trở ngại và khuyến khích khu vực tư nhân tham gia vào đầu tư phát triển đường cao tốc.

(b) Thiết lập hệ thống hỗ trợ tài chính công cho xây dựng, khai thác/bảo trì đường cao tốc đối với các đoạn đường cao tốc không hoặc ít lợi nhuận

Chính phủ Việt Nam cần thể hiện rõ ràng rằng chỉ có một số đoạn cao tốc có thể tự trang trải về tài chính nhằm thu hồi vốn đầu tư ban đầu. Do đó, để phát triển được toàn bộ mạng lưới đường cao tốc thì cần thiết lập một hệ thống hỗ trợ tài chính cho cả khu vực công và khu vực tư nhân. Khung cấp vốn PPP có thể là cơ sở cho hệ thống này. Tuy nhiên, cần có thu xếp thể chế rõ ràng thì Chính phủ mới có thể xây dựng được mạng lưới đường cao tốc nhanh chóng và hiệu quả.

(c) Thiết lập cơ chế quản lý chặt chẽ theo cơ chế thị trường đối với toàn bộ mạng lưới đường cao tốc

Để cụ thể hóa kế hoạch phát triển mạng lưới đường cao tốc đầy tham vọng thì cần có một cơ quan quản lý vững vàng về cả quá trình phát triển và khai thác/bảo trì các đoạn đường cao tốc, đây là cơ quan có thể quản lý và kiểm soát quy trình phát triển và khai thác/bảo trì sao cho đáp ứng được chất lượng trên cơ sở những kinh nghiệm đã kiểm chứng trên thị trường.

Do khối lượng tài chính có thể phát huy được từ khu vực tư nhân trong tương lai gần phục vụ phát triển đường cao tốc vẫn còn hạn hẹp, nên cần phải có một cơ quan quản lý mạng mẽ kiểm soát nguồn vốn công đảm bảo phân bổ hiệu quả, bao gồm ngân sách Nhà nước, ODA và các nguồn vốn thu được từ thị trường tài chính. Để làm được điều đó, có thể cần cải cách VEC theo đó VEC sẽ trở thành cơ quan quản lý quá trình phát triển và phân bổ vốn công theo hệ thống quản lý mạng lưới đường cao tốc toàn quốc và kiểm soát chặt chẽ việc cung cấp vốn hỗ trợ nhà nước. Theo cơ chế đó, VEC cần được giám sát từ Bộ KHĐT và Bộ Tài chính (về cấp vốn) và Bộ GTVT (về phát triển và quản lý mạng lưới).

8 RÀ SOÁT CÁC NGHIÊN CỨU KHẢ THI CHO ĐOẠN NỐI PHÍA TÂY CỦA ĐẠI LỘ ĐÔNG TÂY

8.1 Giới thiệu

1) Cơ sở

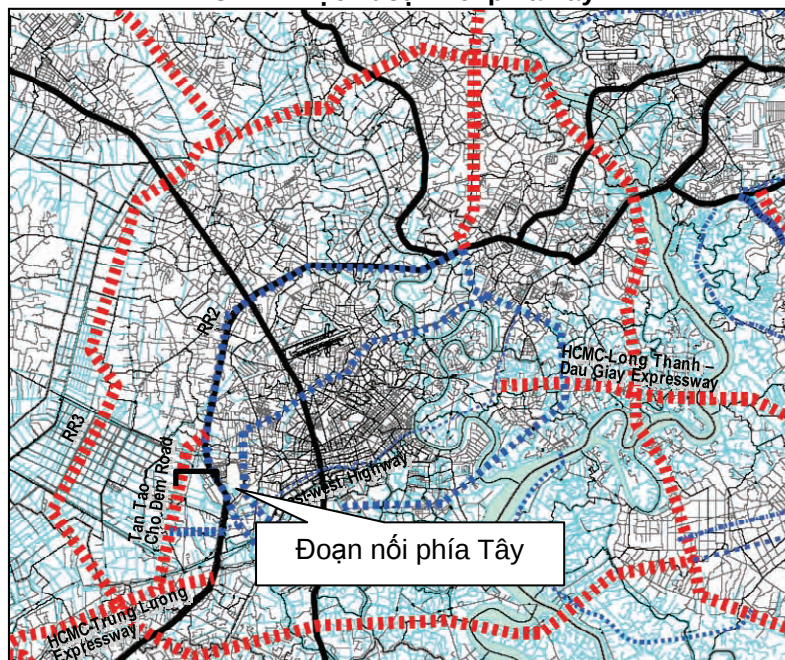
Thủ tướng Chính phủ đã thông qua quy hoạch tổng thể phát triển giao thông vận tải và thông tin liên lạc thành phố Hồ Chí Minh tới năm 2020 với tầm nhìn sau năm 2020 bằng Quyết định 101/QĐ-TTg ngày 12/01/2008. Gần đây, TpHCM đã lập kế hoạch huy động một lượng ngân sách lớn từ các nguồn/nhà tài trợ khác nhau để đầu tư, phát triển cơ sở hạ tầng giao thông vận tải thành phố. Ngoài ra, các tuyến đường vành đai 1, 2, đường cao tốc Bắc – Nam và Đại lộ Đông Tây cũng đang được xây dựng.

Dự án Đại lộ Đông – Tây đã được Thủ tướng Chính phủ thông qua bằng Quyết định 101/QĐ-TTg ngày 22/01/2007. Tuyến đường này nối Xa lộ Hà Nội (nút giao Cát Lái) và QL1A bằng đoạn tuyến hầm Thủ Thiêm – Bến Chuông – Hàm Tử – An Lạc. Đây là tuyến đường quan trọng đối với Tp HCM và khu vực phụ cận. Tuyến đường này hiện đang được xây dựng bằng vốn vay JICA. Đoạn QL1A – Bến Chuông đã thông xe, đoạn còn lại, bao gồm hầm Thủ Thiêm, dự kiến sẽ hoàn tất vào nửa đầu năm 2011.

Tuyến đường Tân Tạo – Chợ Đệm cũng đang được xây dựng. Tuyến đường này nối đường vành đai 2 và đường cao tốc TpHCM – Trung Lương. Sau khi hoàn tất Đại lộ Đông – Tây; dự kiến lưu lượng giao thông tại nút giao QL1A sẽ tăng.

Để đáp ứng nhu cầu giao thông gia tăng trên đoạn giữa nút giao QL1A và nút giao Bình Thuận, có kế hoạch kéo dài Đại lộ Đông – Tây xuống đường Tân Tạo – Chợ Đệm. Đoạn tuyến này được gọi là đoạn Đường nối phía Tây, về sau nối tới đường vành đai 3, vừa phù hợp với phát triển giao thông đường bộ ở TpHCM vừa tăng cường kết nối Tp. Hồ Chí Minh với các tỉnh ở phía tây và tây nam

Hình 8.1.1 Vị trí đoạn nối phía Tây



Nguồn: Đoàn Nghiên cứu VITRANSS 2

2) Phạm vi công tác rà soát nghiên cứu khả thi

VITRANSS 2 rà soát nghiên cứu khả thi do TEDI đã thực hiện để khẳng định sự cần thiết của tuyến đường nối phía Tây và đánh giá sự phù hợp và tính chính xác của các nội dung thành phần như sau.

- (1) **Thiết kế kỹ thuật:** Việc rà soát thiết kế kỹ thuật bao gồm điều kiện tự nhiên như đo đạc nền đất yếu, hướng tuyến đường, kết cấu cầu trên cơ sở tiêu chuẩn thiết kế đường bộ đã áp dụng, loại và cách thức kết nối các nút giao và các công trình đường bộ khác. Vẫn áp dụng đúng tiêu chuẩn thiết kế đường ô tô cho Đại lộ Đông-Tây, bao gồm hướng tuyến đường, nút giao, cầu và kết cấu công trình. Do đó, Đoàn Nghiên cứu coi đoạn Đường nối phía tây là Đại lộ Đông-Tây kéo dài.
- (2) **Dự báo nhu cầu giao thông:** Từ kết quả nghiên cứu trong VITRANSS 2, nhu cầu giao thông tương lai đã được dự báo cho đoạn Đường nối phía Tây. Việc rà soát kết quả dự báo nhu cầu giao thông được thực hiện trên mạng lưới đường bộ tương lai quanh thành phố Hồ Chí Minh. Về cơ bản, nhu cầu giao thông bao gồm lưu lượng giao thông mỗi hướng tại nút giao QL1A – điểm đầu, và nút giao Tân Kiên – điểm cuối, có sử dụng dữ liệu cập nhật của VITRANSS 2.
- (3) **Dự toán chi phí:** Tổng chi phí xây dựng gồm khối lượng của từng nội dung và chi phí của từng hạng mục vật liệu, máy móc và nhân công. Chi phí chi tiết của từng hạng mục không nằm trong phạm vi rà soát của VITRANSS 2. Đoàn Nghiên cứu đã kiểm tra quy mô của dự án đoạn Đường nối phía Tây và lấy cơ sở là thiết kế kỹ thuật, khối lượng vật liệu, đơn giá để kiểm tra dự toán chi phí.
- (4) **Phân tích kinh tế:** Căn cứ vào dự báo nhu cầu giao thông đã điều chỉnh và dự trù chi phí xây dựng nói trên, Đoàn Nghiên cứu đã rà soát tính hiệu quả kinh tế và tính khả thi của dự án theo kết quả tính EIRR.
- (5) **Tác động môi trường:** Tháng 12/2009, TEDI đã nộp báo cáo Đánh giá tác động môi trường (ĐTM) lên BQLDA Mỹ Thuận. Đoàn Nghiên cứu đã rà soát báo cáo này, nhất là về khía cạnh tác động do thu hồi đất.

3) Các tài liệu nhận được

Sau đây là các tài liệu về nghiên cứu khả thi mà Đoàn Nghiên cứu VITRANSS 2 đã nhận được.

- (i) **Tên dự án:** Xây dựng đường nối từ Đại lộ Đông-Tây tới Đường Cao tốc TpHCM - Trung Lương
- (ii) **Cơ quan thực hiện:** Ban Quản lý Dự án Mỹ Thuận (BQLDA Mỹ Thuận)
- (iii) **Tư vấn:** Tổng công ty tư vấn thiết kế công trình giao thông (TEDI)

Bảng 8.1.1 Tài liệu đã nhận được

Tài liệu		Tiếng Việt	Tiếng Anh
Tập 1	Giới thiệu dự án	○	○
Tập 2	Thiết kế cơ sở	○	○
Tập 3	Tính toán thủy văn và thoát nước	○	○
Tập 4	Xử lý nền đất yếu	○	○
Tập 5	Tổng đầu tư	-	-
Tập 6.1	Phụ lục – Tài liệu pháp lý	○	-
Tập 6.2	Phụ lục – Các bảng biểu tính toán	○	-
	Báo cáo ĐTM	-	○

Nguồn: Đoàn Nghiên cứu VITRANSS 2

8.2 Dự báo nhu cầu giao thông

1) Dự báo của TEDI

(1) Phương pháp luận

Có thể tóm lược phương pháp dự báo nhu cầu mà TEDI đã sử dụng trong báo cáo khả thi như sau:

- (i) Trên cơ sở nghiên cứu HOUTRANS (JICA, 2004), đã sử dụng phương pháp 4 bước truyền thống, bao gồm chuyển đi phát sinh/thu hút, phân bổ chuyển đi, phân chia phương thức và phân bổ giao thông bằng JICA STRADA. Phương pháp luận về cơ bản là mô hình của HOUTRANS có điều chỉnh. Tuy nhiên báo cáo lại không đưa ra giá trị tham số của mô hình; và
- (ii) Không tiến hành điều tra giao thông, ví dụ như đếm xe hay phỏng vấn OD. Việc này có thể dẫn tới số liệu mô hình không hiệu quả.

(2) Kết quả dự báo

Kết quả dự báo cho đoạn Đường nối phía Tây của đại lộ Đông – Tây được thể hiện trong Bảng 8.2.1.

Bảng 8.2.1 Dự báo lưu lượng giao thông cho đoạn nối phía Tây

Năm	Lưu lượng (000 PCU/ngày)
2015	18.349
2020	22.370
2025	24.789
2030	27.204
2035	29.274

Nguồn: Đoàn Nghiên cứu VITRANSS 2 tính toán dựa trên báo cáo của TEDI.

2) Dự báo mới của VITRANSS 2

(1) Phương pháp luận

Đoàn Nghiên cứu VITRANSS 2 đã cập nhật kết quả dự báo nhu cầu cho đoạn Đường nối phía Tây của đại lộ Đông – Tây. Sau đây là sơ lược về phương pháp luận dự báo nhu cầu:

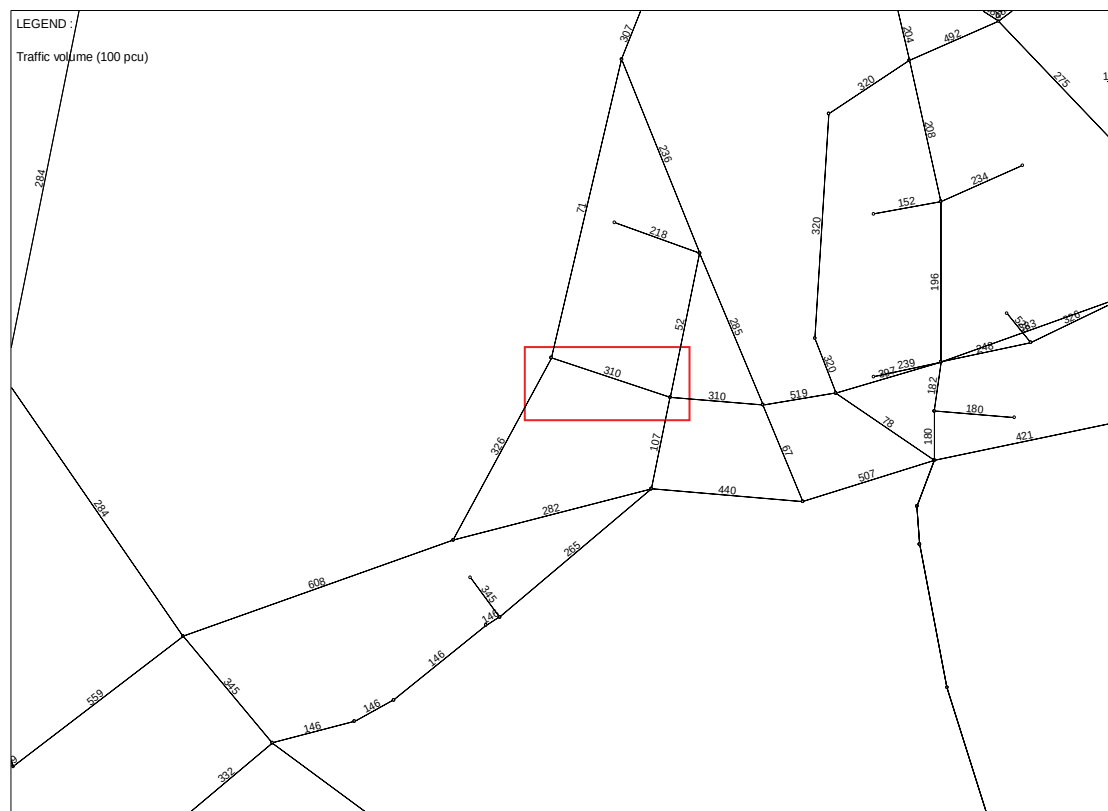
- (i) Để rà soát lại, Đoàn Nghiên cứu đã tính toán nhu cầu giao thông liên tỉnh từ ma trận OD (ma trận điểm đầu-cuối) của VITRANSS 2 (Nghiên cứu toàn diện phát triển bền vững hệ thống giao thông vận tải Việt Nam, Bộ GTVT/JICA, 2008-2009). Số liệu năm 2008 của VITRANSS 2 là kết quả đếm xe tại ranh giới các tỉnh thành liên quan.
- (ii) Vì giao thông nội tỉnh là một phần của nhu cầu giao thông trên đường cao tốc nhưng không được tính trong bảng OD liên tỉnh của VITRANSS 2, các mô hình phát sinh/thu hút và phân bổ chuyển đi được xây dựng và áp dụng cho Thành phố Hồ Chí Minh. Mô hình khung kinh tế – xã hội cũng thống nhất với mô hình gốc trong VITRANSS 2.
- (iii) Hai bảng OD nói trên được xây dựng theo các loại phương tiện. Quy trình này được thực hiện cho các năm 2020 và 2030; và
- (iv) Đã xây dựng mạng lưới cơ sở có xét tới các dự án đường bộ đang triển khai/đã cam kết và các quy hoạch của Nhà nước. Sau đó đã phân bổ nhu cầu giao thông trên mạng lưới này (trường hợp có và không có dự án Đường nối phía Tây).

(2) Kết quả dự báo

Lưu lượng giao thông dự báo trên đoạn Đường nối phía Tây là 31.000 (PCU/ngày) năm 2020 và 49.000 năm 2030, thể hiện trong Hình 8.2.1 và Hình 8.2.2. Các con số này cao hơn dự báo của TEDI lần lượt là 38% (năm 2020) và 80% (năm 2030). Mặc dù có thể nói cần nghiên cứu thêm trong tương lai, nhưng kết quả dự báo của TEDI là dự báo thấp.

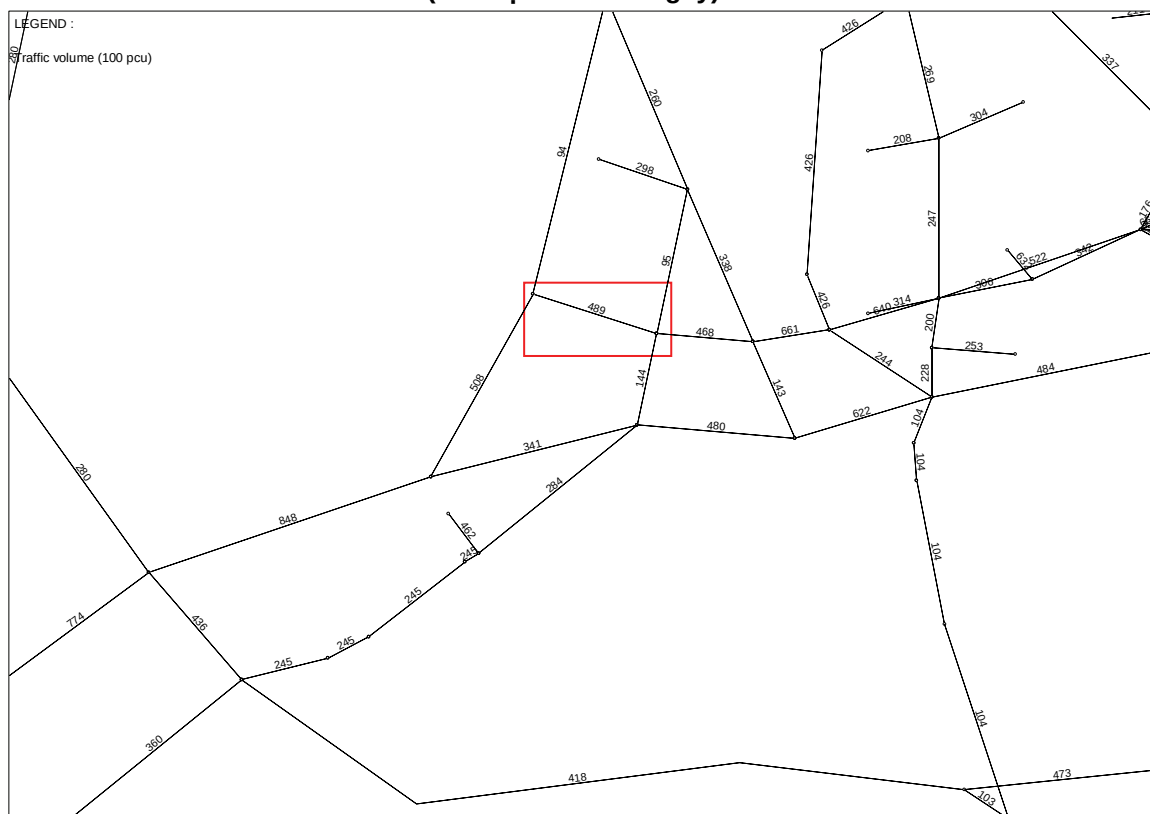
Các hình từ Hình 8.3.1 tới Hình 8.3.2 minh họa các luồng giao thông theo hướng trên nút giao phía đông và phía tây ở cả hai đầu của đoạn còn thiếu cho các năm 2020 và 2030.

Hình 8.2.1 Lưu lượng giao thông dự báo trên đoạn Đường nối phía Tây, 2020
(đơn vị: 100 PCU/ngày)



Nguồn: Đoàn Nghiên cứu VITRANSS 2

Hình 8.2.2 Lưu lượng giao thông dự báo trên đoạn Đường nối phía Tây, 2030
 (đơn vị: 100 PCU/ngày)



Nguồn: Đoàn Nghiên cứu VITRANSS 2

8.3 Khảo sát điều kiện tự nhiên

Báo cáo khả thi của TEDI chỉ có phần mô tả sơ lược về nội dung khảo sát điều kiện trong vùng dự án chứ không có thông tin chi tiết về điều tra, khảo sát đã thực hiện.

8.4 Thiết kế kỹ thuật

1) Thiết kế đường

Đã áp dụng cùng quy định và tiêu chuẩn/tiêu chí với đại lộ Đông – Tây. Tốc độ thiết kế cho đường chính là 60km/h, cho đường ven là 40km/h, theo tiêu chuẩn xây dựng TCXDVN 104:2007.

2) Thiết kế nút giao

Đã đề xuất hai nút giao: một để nối với QL1A và một với đường Tân Tạo – Chợ Đệm (tại Tân Kiên).

Nút giao QL1A là điểm bắt đầu của Đường nối phía Tây và nối đoạn tuyến này vào đại lộ Đông – Tây. Đã hoàn tất công tác thu hồi đất và xây dựng đường dẫn giữa đại lộ Đông – Tây và QL1A của dự án đại lộ Đông - Tây. Tuy nhiên, đường dẫn giữa đoạn Đường nối phía Tây và QL1A vẫn chưa hoàn tất, và cần đưa thêm hai đường dẫn vòng vào trong dự án đại lộ Đông – Tây.

Nút giao Tân Kiên là điểm cuối của đoạn Đường nối phía Tây, nối đoạn Đường nối phía Tây với đường Tân Tạo – Chợ Đệm. Giai đoạn 1 của dự án đường Tân Tạo – Chợ Đệm hiện đang triển khai xây dựng và sẽ hoàn tất trong tháng 2 năm 2010. Giai đoạn 2 là mở rộng đường, bao gồm cả đường ven. Nghiên cứu khả thi đã đề xuất nút giao trong giai đoạn 1. Luồng giao thông đến/đi phía đông của nút giao Tân Tạo chỉ sử dụng ba làn, trong đó 2 làn là cho xe từ hướng đông. Trên bản vẽ thiết kế cơ bản, hai bản vẽ nút giao của giai đoạn 1 và giai đoạn cuối cùng là khác nhau. Trong thiết kế chi tiết, thiết kế nút giao cần được làm rõ, bao gồm cả dự trù chi phí.

3) Thiết kế đường nối

Trong đoạn đường này, có 4 tuyến đường địa phương nối vào đoạn Đường nối phía Tây, (xem bảng 8.4.1).

Bảng 8.4.1 Các tuyến đường hiện trạng cắt ngang đoạn Đường nối phía tây

Tên đường	Lý trình	Cấp đường	Quy hoạch (m)
Khuất Văn Bức	km0+513.60	Đường địa phương	Mở rộng ra 20
Cây Bàng	Km0+714.09	Đường làng	Mở rộng ra 20
Rạch Cái Trung	Km1+310.26	Đường làng	Mở rộng ra 20
Nguyễn Cửu Phú	Km1+946.35	Đường đô thị	Mở rộng ra 40

Nguồn: Báo cáo NCKT của TEDI/BQLDA Mỹ Thuận

Trong số các tuyến đường này thì đường Khuất Văn Bức, Cây Bàng và Rạch Cái Trung sẽ nối vào bằng nút giao đồng mức. Mặc dù lưu lượng giao thông trên đường chính sẽ tăng nhưng lại không thể tiếp cận từ/tới khu vực phía bắc và phía nam của đoạn Đường nối phía Tây, và do đó khu vực xung quanh sẽ bị chia cắt. Cần phải có các biện pháp thay thế để tránh xảy ra hiện tượng này.

4) Thiết kế cầu

Thiết kế cầu được rà soát trên cơ sở các tài liệu sau: báo cáo thiết kế chính, phụ lục tính toán kết cấu, và các bản vẽ.

Báo cáo khả thi không có phần so sánh hay đánh giá để chọn kết cấu cầu cho ba vị trí, đoàn Nghiên cứu VITRANSS 2 đánh giá chiều dài của cầu Hưng Nhơn là hiệu quả. Chiều

dài của cầu Cái Trung có thể phải rút ngắn. Chiều dài cầu của nút giao Tân Kiên cần được kiểm tra lại do hình dạng nút giao không thống nhất giữa giai đoạn đầu và giai đoạn cuối.

5) Các thiết kế kết cấu khác

Báo cáo thiết kế chính và bản vẽ về hệ thống thoát nước đã được chuyển cho Đoàn nghiên cứu VITRANSS 2. Bản vẽ tường chắn đất và các mục nhỏ khác cũng đã được rà soát.

6) Kế hoạch di dời công trình kỹ thuật

Việc di dời công trình hạ tầng kỹ thuật chỉ cần thiết tại các điểm giao với đường địa phương, và cũng không quá nghiêm trọng. Tuy nhiên, cần có kế hoạch xây dựng cống chứa công trình công ích để bố trí dây điện sinh hoạt, điện chiếu sáng, các cáp thông tin. Thêm vào đó, thay cho cọc gỗ, nên bố trí cọc bê tông hay cọc thép cho móng của tuynen dọc và tuynen ngang. Ngoài ra, kích thước của cửa kiểm tra và vị trí các ống cáp cũng cần được xem xét lại.

7) Thiết kế công trình điện

Bố trí hệ thống đèn chiếu sáng trên đường cần đảm bảo cảnh quan và tính hiệu quả. Ngoài ra, các cột đèn cần được đặt ngoài dốc cong để đảm bảo tầm nhìn không hạn chế.

8) Thiết kế công trình ITS

Liên quan tới các công trình giao thông thông minh (Intelligent Transport System - ITS), nghiên cứu khả thi về đoạn Đường nối phía Tây không đề cập tới nội dung này. Đối với đại lộ Đông – Tây, sẽ áp dụng công nghệ thu phí điện tử (ETC) cho trạm thu phí hầm Thủ Thiêm. Dự án đường bộ này không phải là đường cao tốc theo tiêu chuẩn TCXDVN 104:2007, đường chính sẽ được thiết kế là đường đô thị với tốc độ 60km/h.

Đoàn nghiên cứu VITRANSS 2 hiểu rằng các thiết bị ITS sẽ không được thiết kế cho đường đô thị, tuy nhiên cần lắp đặt các loại biển báo, đèn tín hiệu phù hợp. Biển báo và đèn tín hiệu giao thông được thiết kế trong nghiên cứu khả thi này.

9) Kế hoạch xây dựng.

Thời gian xây dựng nói chung kéo dài khoảng 30 tháng. Tuy nhiên, 18 tháng đầu chỉ là xử lý nền đất yếu. Đoàn nghiên cứu VITRANSS 2 cho rằng nếu công tác xây dựng được triển khai đồng thời từ 2 đầu đoạn đường này thì thời gian xây dựng có thể được rút ngắn.

8.5 Vấn đề môi trường:

1) Hiện trạng báo cáo Đánh giá tác động môi trường (ĐTM) ở Việt Nam

Đoàn Nghiên cứu VITRANSS 2 đã nhận được dự thảo Báo cáo Đánh giá Tác động Môi trường cho đoạn Đường nối phía Tây vào tháng 12 năm 2009. Lúc đó, báo cáo này chưa được nộp lên Sở Tài nguyên và Môi trường thành phố HCM. Sau đây là kết quả rà soát báo cáo ĐTM.

Dự thảo báo cáo ĐTM phù hợp với các quy định pháp luật Việt Nam về báo cáo ĐTM. Cơ quan thực hiện dự án có thể hoàn tất báo cáo này.

2) Viêt lại ĐTM

Báo cáo NCKT gửi cho Đoàn Nghiên cứu VITRANSS 2 được lập theo hướng dự báo nhu cầu giao thông và kỹ thuật giao thông. Từ kết quả rà soát những nội dung này, đã điều chỉnh lưu lượng dự báo nhu cầu giao thông và thiết kế của dự án. Các điểm chính trong nội dung điều chỉnh thiết kế như sau:

- (i) Chia làm hai giai đoạn, trong đó giai đoạn 1: 4 làn xe, giai đoạn 2: 8 làn xe.
- (ii) Điều chỉnh thiết kế tuyến ở phần phía tây

3) Quy định pháp luật

Theo quy định pháp luật Việt Nam thì yêu cầu về đánh giá tác động môi trường cụ thể như sau:

- (i) **Trường hợp A: Đối với dự án mới chưa có đánh giá tác động môi trường:** cần phải lập báo cáo ĐTM. Báo cáo ĐTM phải được sở Tài nguyên – Môi trường (TpHCM) thông qua trước khi thực hiện dự án.
- (ii) **Trường hợp B: Đối với dự án đã được thông qua báo cáo ĐTM:** Nếu dự án không được triển khai trong vòng 2 năm kể từ ngày thông qua báo cáo ĐTM thì cần lập báo cáo ĐTM bổ sung và nghiên cứu lại các điều kiện môi trường cơ sở.
- (iii) **Trường hợp C: Đối với dự án đã được thông qua báo cáo ĐTM nhưng có điều chỉnh thiết kế:** phải gửi văn bản giải trình tới Sở TNMT (TpHCM) để được hướng dẫn về trình tự đăng ký cấp phép môi trường. Nếu thay đổi thiết kế lớn thì cần đánh giá tác động môi trường bổ sung.

Dự án này thuộc về trường hợp A, do đó cần lập báo cáo đánh giá tác động môi trường theo quy định pháp luật Việt Nam và trình lên Sở TNMT (TpHCM) thông qua.

4) Hướng dẫn môi trường của JICA

JICA đã ban hành hướng dẫn về các vấn đề môi trường và xã hội (http://www.jica.go.jp/english/publications/jbic_archive/environmental_guidelines/pdf/guide.pdf) tháng 3 năm 2004.

JICA thực hiện các hoạt động hợp tác, hỗ trợ trên cơ sở các hướng dẫn này, đồng thời khuyến khích các chính phủ nhận hỗ trợ bằng việc triển khai các hoạt động hợp tác nhằm thực hiện các biện pháp phù hợp liên quan tới vấn đề xã hội và môi trường. Đồng thời JICA cũng có hỗ trợ để xem xét các hướng dẫn này. Nếu Chính phủ Việt Nam mong muốn nhận hỗ trợ của Nhật Bản để thực hiện dự án Đường nối phía Tây thì phải tuân thủ hướng dẫn của JICA.

5) Nhận xét về Dự thảo Báo cáo ĐTM hiện tại

(1) Trình báo cáo ĐTM để được thông qua

Cần sớm nộp báo cáo đánh giá tác động môi trường cuối cùng lên Sở TNMT – TpHCM để được chính thức thông qua.

(2) Giải thích về danh mục minh họa các khu vực nhạy cảm

Các khu vực nhạy cảm sau đây trong và quanh khu vực dự án do chính phủ và chính quyền địa phương triển khai hay sử dụng cần được làm rõ. Tác động môi trường của dự án gây ra trong quá trình thực hiện, cũng như các biện pháp cần thiết và kế hoạch giám sát cũng cần được thể hiện rõ.

- (i) Các khu vực ngập nước;
- (ii) Các khu vực có người dân tộc thiểu số sinh sống;
- (iii) Các khu vực di sản văn hóa;
- (iv) Các khu vực đang được xem xét trở thành công viên quốc gia hay khu bảo tồn;
- (v) Các khu vực có yêu cầu phải cân nhắc đặc biệt.

(3) Giải thích chi tiết về điều kiện môi trường tự nhiên và xã hội

Sau đây là các vấn đề môi trường tự nhiên và xã hội nhạy cảm cần được minh họa

- (i) Rừng nguyên sinh hay rừng tự nhiên ở vùng nhiệt đới
- (ii) Các khu vực có giá trị sinh thái quan trọng, ví dụ đất ngập nước, vùng thủy triều
- (iii) Các khu vực có động vật quý hiếm cần được luật pháp sở tại và hiệp ước quốc tế bảo vệ
- (iv) Các khu vực có nguy cơ xâm nhập mặn hay xói mòn quy mô lớn
- (v) Các khu vực có giá trị khảo cổ, lịch sử và văn hóa đặc biệt quan trọng
- (vi) Các khu vực có người dân tộc thiểu số, du mục với lối sống truyền thống đặc trưng, và các khu vực khác có giá trị xã hội đặc biệt.

(4) Chuẩn bị Kế hoạch hành động tái định cư (RAP)

Một trong những tác động quan trọng nhất do việc triển khai dự án gây ra là vấn đề tái định cư. Nếu triển khai tốt và thỏa đáng công tác đền bù cho những người phải tái định cư thì có thể giảm thiểu được tác động. Đoàn Nghiên cứu VITRANSS 2 đã rà soát lại dự thảo báo cáo RAP do BQLDA Mỹ Thuận gửi vào cuối tháng 1 năm 2010. “Khung chính sách và pháp lý đối với thu hồi đất và tái định cư” đối với Dự thảo báo cáo kế hoạch hành động tái định cư (RAP) được chuẩn bị kỹ lưỡng và bao gồm các quy định của Việt Nam, yêu cầu về cơ chế giám sát và thực hiện, cũng như các yêu cầu cần thiết để nhận được hỗ trợ của chính phủ Nhật Bản. Khung pháp lý này đủ điều kiện để các cơ quan có thẩm quyền liên quan công nhận. Tuy nhiên, Đoàn nghiên cứu VITRANSS 2 chỉ điều chỉnh dự báo lưu lượng giao thông và kỹ thuật giao thông của dự án. Do đó, cũng cần xem xét một số hạng mục của báo cáo RAP liên quan đến thiết kế.

(5) So sánh các phương án thay thế

Hướng dẫn của JICA có yêu cầu phải so sánh các phương án thay thế, do đó Chính phủ Việt Nam cần có báo cáo về 3-4 phương án thay thế, cụ thể là hướng tuyến thay thế và phương án thiết kế thay thế. Cần có phần giải thích chứng minh ưu thế của phương án chọn cho dự án.

(6) Tiến hành tham vấn cộng đồng đối với thiết kế sửa đổi của dự án

Đoàn Nghiên cứu VITRANSS 2 đã điều chỉnh dự án này theo quan điểm về các nội dung dự báo nhu cầu giao thông và thiết kế công trình. Cần tổ chức các cuộc họp với các bên liên quan, ví dụ cơ quan quản lý, người dân, các NGO v.v. và cập nhật kết quả họp vào trong báo cáo ĐTM cuối cùng.

(7) Giải thích chi tiết về dự báo ô nhiễm không khí và biện pháp đối phó

Trong dự thảo báo cáo ĐTM, nội dung ô nhiễm không khí đã được dự báo theo yêu cầu về báo cáo ĐTM của Việt Nam. Kết quả dự báo bao gồm một số các yếu tố chưa chắc chắn, do đó cần làm rõ các nội dung sau theo hướng dẫn của JICA.

- (i) Công thức dự báo đã áp dụng
- (ii) Điều kiện dự báo đã áp dụng
- (iii) Số liệu dự báo cho tại và quanh khu vực dự án
- (iv) Danh mục các giá trị dự báo tại các điểm nhạy cảm, ví dụ như khu dân cư gần nhất tới ranh giới của khu vực dự án, các trường học, bệnh viện, công trình tôn giáo, công trình công ích, công trình văn hóa quanh khu vực dự án
- (v) Xem xét các biện pháp đối phó chi tiết tại các khu vực vượt quá tiêu chuẩn về môi trường và chi phí cho các biện pháp đó
- (vi) Danh mục và số liệu tại các trạm theo dõi cho giai đoạn xây dựng và khai thác.

(8) Giải thích chi tiết về dự báo tiếng ồn, rung chấn và các biện pháp giảm nhẹ

Các vấn đề sau đây cần được thể hiện theo hướng dẫn của JICA.

- (i) Số liệu về dự báo tại và quanh khu vực dự án
- (ii) Danh mục các giá trị dự báo và khoảng cách tới ranh giới của khu vực dự án tại các điểm nhạy cảm, ví dụ như khu dân cư gần nhất tới ranh giới của khu vực dự án, các trường học, bệnh viện, công trình tôn giáo, công trình công ích, công trình văn hóa quanh khu vực dự án.
- (vii) Xem xét các biện pháp đối phó chi tiết tại các khu vực vượt quá tiêu chuẩn về môi trường và chi phí cho các biện pháp đó.
- (iii) Danh mục và số liệu tại các trạm theo dõi cho giai đoạn xây dựng và khai thác.

(9) Các nội dung dự báo bổ sung

Các vấn đề về hiện tượng ẩm lên toàn cầu chưa được đề cập trong báo cáo ĐTM này, do đó cần được thể hiện trong báo cáo ĐTM sửa đổi.

(10) Tiến hành điều tra bổ sung về điều kiện tự nhiên hiện tại

Hiện nay mới tiến hành điều tra hiện trạng tự nhiên, ví dụ như chất lượng không khí, tiếng ồn/rung chấn và ô nhiễm đất vào mùa mưa, và vẫn chưa có điều tra về hệ động, thực vật ở khu vực này. Sau đây là các nội dung cần được điều tra, khảo sát bổ sung:

- (i) Chất lượng không khí, tiếng ồn/rung chấn, điều kiện đất vào mùa khô
- (ii) Hệ động, thực vật vào mùa khô và mùa mưa

(11) Lập quy hoạch xây dựng chi tiết và kế hoạch quản lý môi trường

Các tác động lớn do quá trình thực hiện dự án gây ra là tác động về tái định cư, ô nhiễm không khí và tiếng ồn/rung chấn. Các tác động này có thể được giải quyết nếu thực hiện tốt kế hoạch quản lý môi trường.

Sau đây là kế hoạch xây dựng cần được trình bày.

- (i) Loại và số lượng (tổng, tối đa hàng ngày/giờ) vật liệu và máy móc, phương tiện giao thông phục vụ xây dựng
- (ii) Tuyến giao thông vào công trường xây dựng
- (iii) Vị trí và tuyến vào khu vực mỏ đá, khu đổ phế thải, kho v.v. , nếu có
- (iv) Vị trí mỏ vật liệu xây dựng, đường tạm
- (v) Vị trí, số lượng nhân công, cách thức xử lý chất thải rắn, nước thải sinh hoạt.

8.6 Kế hoạch khai thác và bảo dưỡng

Kế hoạch khai thác và bảo dưỡng không được thể hiện trong nghiên cứu khả thi này. Dự án đường bộ này là phần kéo dài về phía tây của đại lộ Đông – Tây tới đường Tân Tạo – Chợ Đệm. Tuy nhiên, cơ quan thực hiện lại không phải là Ban QLDA thành phố Hồ Chí Minh, đơn vị triển khai dự án đại lộ Đông – Tây mà là BQLDA Mỹ Thuận cho đoạn Đường nối phía Tây.

Sau khi hoàn tất cả hai tuyến đường, thì nên có một cơ quan cơ quan phụ trách khai thác và bảo dưỡng cả hai tuyến đường này. Hai BQLDA cần phối hợp, thảo luận về vai trò và trách nhiệm.

8.7 Dự toán chi phí

Chi phí dự án được tổng hợp trong báo cáo chính, thể hiện trong bảng sau, sử dụng tỷ giá hối đoái 18.500 VND = 1 USD. So với mức chi phí đơn vị của dự án này trong quy hoạch tổng thể thì chi phí xây dựng có cao hơn. Có thể là chi phí xây dựng dự toán trong BCKT sẽ được giảm bớt. Theo chi phí xây dựng từng giai đoạn thì tỷ lệ gần như tương đồng với mức ước tính bằng chi phí đơn vị của dự án này trong quy hoạch tổng thể. Tuy nhiên trong BCKT tỷ trọng của chi phí xây dựng Giai đoạn 1 trên tổng chi phí xây dựng sẽ thấp hơn tỷ trọng của giai đoạn 2.

Bảng 8.7.1 Tóm tắt chi phí dự án cho phương án kiến nghị thực hiện (USD)

Nội dung	Giai đoạn 1	Giai đoạn 2	Tổng
Tổng	53.281.212	58.555.984	111.837.196
Chi phí xây dựng	33.171.738	45.498.045	78.669.783
Quản lý và Tư vấn	3.317.174	4.549.804	7.866.978
Thu hồi đất	9.050.585	0	9.050.585
Dự phòng	7.741.715	8.508.134	16.249.849
Tỷ trọng chi phí xây dựng	42%	58%	

Nguồn: Báo cáo NCKT của TEDI/BQLDA Mỹ Thuận

8.8 Kế hoạch di dời công trình

Do hướng tuyến của dự án đường bộ này chủ yếu chạy qua khu vực đồng lúa và ao hồ, có cắt ngang một số tuyến đường địa phương, việc di dời công trình hạ tầng kỹ thuật không gặp vấn đề gì nghiêm trọng. Do đó, không có đề cập gì về kế hoạch di dời công trình kỹ thuật. Tuy nhiên, đã bố trí rãnh chứa để bố trí dây điện sinh hoạt, dây điện chiếu sáng và cáp thông tin. Hệ thống rãnh này sẽ được xây dựng trong giai đoạn cuối. Tuy nhiên, không đề cập đến các công trình công cộng trên mặt cắt ngang trong giai đoạn đầu.

8.9 Thiết kế công trình điện

Chi tiết về các cột đèn cao 25m không được thể hiện rõ. Cột đèn cao 25m có vẻ hơi quá cao. Tuy nhiên không có số liệu tính toán cụ thể. Cần làm rõ vấn đề này. Có kế hoạch lắp các cột đèn ở dải phân cách giữa, nhưng lại không làm rõ là mỗi cột cần bao nhiêu đèn.

Các bản vẽ chỉ thể hiện tổng mặt bằng, cần thể hiện thêm loại hệ thống chiếu sáng. Cụ ly giữa các cột đèn, như đề cập trong báo cáo chính, là 30-40m, còn trong bản vẽ lại là 35m. Cần bố trí sao cho đảm bảo được mỹ quan và tính hiệu quả, nhất là ở nút giao đường Nguyễn Cửu Phú và cầu Cái Trung. Cột đèn được bố trí phía trong của các nhánh nối tiếp trong nút giao Tân Kiên. Để đảm bảo tầm nhìn rõ ràng thì các cột đèn này nên được bố trí phía ngoài các nhánh rẽ nối tiếp. Trong bản vẽ số DLDT-CT-TR-040, không thấy các cột tại các nhánh rẽ nối tiếp.

8.10 Kế hoạch xây dựng

Nên nghiên cứu khả năng tổ chức hai đơn vị xây dựng xuất phát từ hai đầu tuyến để đẩy nhanh tiến độ. Tuy nhiên, trong kế hoạch xây dựng của báo cáo chính, phương án đề xuất lại là một đơn vị xuất phát từ một đầu.

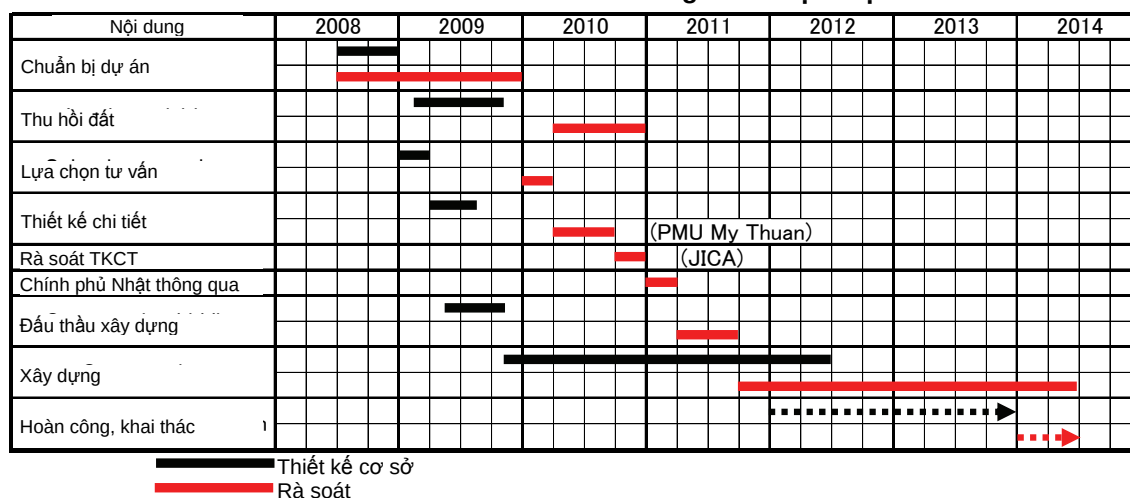
Thời gian thực hiện giai đoạn đầu ước tính là 30 tháng. Công tác xử lý nền đất yếu cần ít nhất 18 tháng. Các công việc khác sẽ bắt đầu sau 18 tháng này. Khoảng thời gian dành cho xử lý nền đất yếu là không rõ ràng. Nếu cần 18 tháng thì cần tính tới việc xử lý nền đất yếu ở các khu vực khác. Ngoài ra, cần khởi công xây dựng cầu sớm hơn. Như vậy, kế hoạch xây dựng có thể được rút ngắn.

8.11 Chương trình thực hiện

Về cơ bản chương trình thực hiện được đề xuất như trong Hình 8.11.1 (nét đen), và hoàn tất vào giữa năm 2012. Tuy nhiên, kế hoạch ban đầu đã bị chậm do quá trình chuẩn bị dự án cho tới cuối năm 2009 vẫn chưa hoàn tất.

Nếu ngân sách cho dự án sử dụng vốn vay của JICA thì JICA có thể thường xuyên hỗ trợ từ SAPROF (hỗ trợ đặc biệt để xây dựng dự án) sau khi đã có quyết định về tình hình thực tế của JICA. Các bước thiết kế chi tiết và xây dựng sẽ được khởi động ngay sau khi có quyết định thông qua SAPROF từ JICA. Tuy nhiên quy trình này sẽ mất khá nhiều thời gian trước khi đi vào xây dựng. Thay vào đó, Chính phủ Việt Nam sẽ tự cấp ngân sách và bố trí tư vấn để thiết kế chi tiết, còn JICA sẽ hỗ trợ rà soát thiết kế chi tiết này. Quy trình này sẽ giúp rút ngắn thời gian thực hiện dự án.

Hình 8.11.1 So sánh chương trình thực hiện



Nguồn: Đoàn Nghiên cứu VITRANSS 2

8.12 Phân tích kinh tế

Phương pháp luận mà TEDI sử dụng để phân tích kinh tế cho dự án có thể tóm tắt sơ lược như sau.

- (i) Chi phí kinh tế được giả định là 85% chi phí tài chính.
- (ii) Lợi ích kinh tế là tổng các lợi ích, giá trị tiết kiệm được từ chi phí vận hành phương tiện (VOC) và chi phí thời gian vận chuyển hành khách/hàng hóa, việc giảm tải nạn giao thông. Tuy nhiên, trừ phần VOC tiết kiệm được thì không thấy thể hiện chi tiết trong báo cáo này.
- (iii) Phương pháp luận nhìn chung tốt, ngoại trừ việc thiếu chi tiết như đã nói ở trên.

Theo nghiên cứu, EIRR của dự án ở mức 12,3% (tỷ lệ lợi ích/chi phí là 1,02).

8.13 Kết luận và Kiến nghị

1) Kết luận

Căn cứ vào kết quả rà soát các tài liệu có được, có thể kết luận rằng báo cáo nghiên cứu khả thi đoạn Đường nối phía Tây được chuẩn bị năm 2009 có chất lượng cao.

Đại lộ Đông – Tây nối xa lộ Hà Nội phía đông (nút giao Cát Lái) với quốc lộ 1A ở phía tây là tuyến đường trực quan trọng theo hướng đông – tây của vùng đô thị thành phố Hồ Chí Minh. Tuy nhiên do Đại lộ Đông – Tây kết thúc ở quốc lộ 1A về phía Tây nên phần lớn lưu lượng xe vẫn phải sử dụng QL1A. Khi dòng xe theo hướng tây nam được chuyển sang đường cao tốc TpHCM – Trung Lương qua QL 1A thì lưu lượng trên quốc lộ 1A còn tăng mạnh hơn nữa. Nếu đoạn Đường nối phía Tây nối tới đường Tân Tạo – Chợ Đệm thì lưu lượng trên quốc lộ 1A sẽ giảm đáng kể. Có thể kết luận rằng đoạn Đường nối phía Tây sẽ rất hiệu quả, và do đó kiến nghị kéo dài tiếp tới đường vành đai 3.

Cơ quan thực hiện và tư vấn cần thực hiện thiết kế chi tiết trên cơ sở kết quả rà soát này để tạo điều kiện thực hiện dự án.

2) Kiến nghị

Các kiến nghị của đoàn Nghiên cứu VITRANSS 2 như sau:

(1) Nút giao QL1A

Đại lộ Đông – Tây đã hoàn tất quá trình xây dựng, bao gồm 1 nút giao hoa thị nối Đại lộ Đông – Tây với QL1A. Tuy nhiên, việc kết nối với đoạn Đường nối phía Tây với QL1A bằng một dốc cuốn vẫn chưa được đưa vào nghiên cứu khả thi. Trong giai đoạn thiết kế chi tiết, dốc cuốn này cần được cân nhắc thêm.

(2) Nút giao Tân Tạo – Chợ Đệm

Giai đoạn 1 của nút giao tạm đã được thiết kế trong nghiên cứu khả thi. Trên cơ sở điều chỉnh dự báo lưu lượng giao thông cho đoạn Đường nối phía Tây và đường Tân Tạo – Chợ Đệm, cần phải chuẩn bị giai đoạn 2 cho nút giao này.

(3) Quy mô dự án

Nghiên cứu khả thi có đề xuất hai phương án. Đoàn Nghiên cứu kiến nghị phương án 6 (3+3) làn xe cho đường chính và 4 (2+2) làn xe cho đường ven (tổng số làn bằng với đại lộ Đông – Tây).

(4) Thực hiện

Theo kế hoạch, đường Tân Tạo – Chợ Đệm sẽ thông xe vào đầu năm 2010, nên đoạn Đường nối phía Tây cần được đẩy nhanh càng sớm càng tốt. Sau đây là các kiến nghị:

- (i) Chuyển sang giai đoạn thiết kế chi tiết. Khoản vay hỗ trợ kỹ thuật của ADB nên được sử dụng cho thiết kế chi tiết để đẩy nhanh tiến độ giai đoạn thiết kế.
- (ii) Sử dụng vốn vay JICA/ODA cho giai đoạn xây dựng dự án để đẩy nhanh quy trình mua thiết bị và xây dựng.
- (iii) Cần tập trung hơn vào việc thu hồi đất để tránh những chậm trễ không cần thiết.

(5) Các vấn đề cần đưa vào thiết kế chi tiết

Sau đây là các nội dung cần đưa vào thiết kế chi tiết:

- (i) Nghiên cứu lựa chọn loại nút giao Tân Tạo – Chợ Đệm căn cứ vào kết quả dự báo

nhu cầu đã cập nhật.

- (ii) Cập nhật chi phí dự án với giá thị trường mới nhất, bao gồm chi phí của các hạng mục sau đây
- Chi phí di dời công trình kỹ thuật
 - Chi phí công trình điện
 - Chi phí cải tạo móng
 - Chi phí khai thác và bảo dưỡng
- (iii) Cập nhật chương trình thực hiện chung và chuẩn bị chương trình thực hiện để đảm bảo xây dựng nhanh nhất.