

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

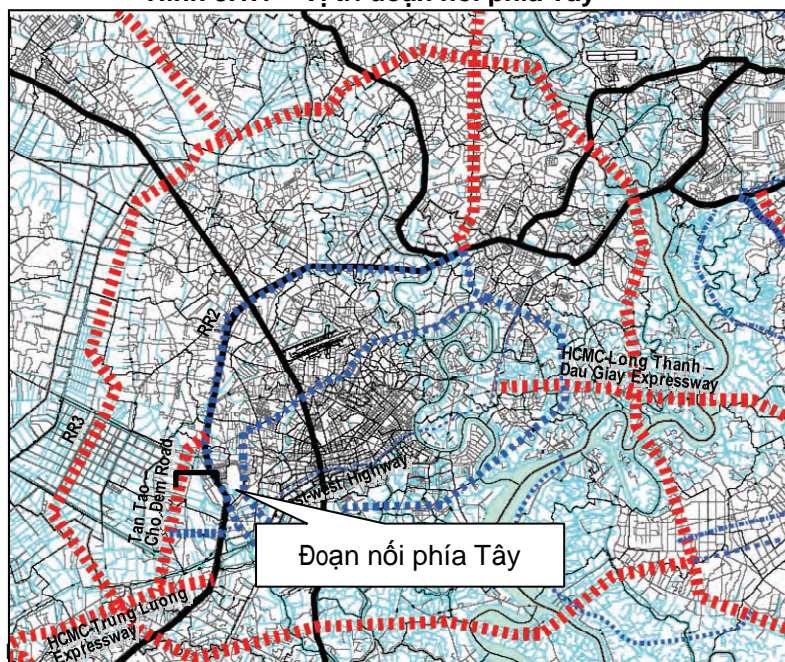
Thủ tướng Chính phủ đã thông qua quy hoạch tổng thể phát triển cơ sở hạ tầng giao thông vận tải thành phố Hồ Chí Minh tới năm 2020 với tầm nhìn sau năm 2020 bằng Quyết định 101/QĐ-TTg ngày 12/01/2008. Gần đây, TpHCM đã lập kế hoạch huy động một lượng ngân sách lớn từ các nguồn/nhà tài trợ khác nhau để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



2) Nghiên cứu khả thi cho đoạn nối phía Tây

Năm 2008 – 2009, nghiên cứu khả thi cho đoạn Đường nối phía Tây đã được thực hiện. Dự án chính thức có tên là „Xây dựng tuyến đường nối giữa Đường cao tốc Đông – Tây đến Đường cao tốc Thành phố Hồ Chí Minh – Trung Lương“, do TEDI thực hiện. Báo cáo đã nộp lên BQĐLD Mỹ Thuận năm 2009.

Nghiên cứu khả thi của TEDI được thực hiện trên các cơ sở pháp lý sau đây.

(1) Cơ sở pháp lý về thiết kế cơ sở

- (i) Luật Xây dựng số 16/2003/QH11 ngày 26/11/2003 do Quốc hội nước CHXHCN Việt Nam ban hành;
- (ii) Nghị định số 209/2004/NĐ-CP ngày 16/12/2004 của Chính phủ về quản lý chất lượng công trình xây dựng và Nghị định của Chính phủ số 49/2008/NĐ-CP ngày 18 tháng 04 năm 2008 sửa đổi, bổ sung một số điều của Nghị định số 209/2004/NĐ-CP ngày 16 tháng 12 năm 2004 của Chính phủ về quản lý chất lượng công trình xây dựng;
- (iii) Nghị định 16/2005/NĐ-CP ngày 07/02/2005 về quản lý dự án đầu tư xây dựng công trình và Nghị định số 112 ngày 29/09/2006 của Chính phủ điều chỉnh, bổ sung Nghị định 16/2005/NĐ-CP ngày 07/02/2005 về quản lý dự án đầu tư xây dựng công trình;
- (iv) Nghị định 99/2007/NĐ-CP ngày 13/6/2007 của Chính phủ về quản lý chi phí đầu tư xây dựng công trình và Nghị định 03/2008/NĐ-CP ngày 7/1/2008 về bổ sung, sửa đổi Nghị định 99/2007/NĐ-CP ngày 13/6/2007 của Chính phủ về quản lý chi phí đầu tư xây dựng công trình;
- (v) Thông tư 04/2008/TT-BXD ngày 20/2/2008 của Bộ Xây dựng hướng dẫn quản lý đường đô thị;
- (vi) Quyết định 101/QĐ-TTg của Thủ tướng Chính phủ phê duyệt quy hoạch phát triển giao thông vận tải TP.HCM đến năm 2020 và tầm nhìn sau năm 2020;
- (vii) Văn bản số 1132/UBND-ĐT ngày 28/2/2006 của UBND TpHCM thông qua chính sách về nghiên cứu dự án xây dựng đường đô thị nối đại lộ Đông – Tây của thành phố với đường cao tốc TPHCM – Trung Lương;
- (viii) Thông báo số 1638/TB-SGTCC ngày 12/6/2007 thông báo kết luận của Phó Giám đốc Sở GTCC TpHCM tại cuộc họp báo cáo phương pháp dự án: xây dựng đường nối từ đại lộ Đông – Tây của thành phố tới đường cao tốc TpHCM – Trung Lương;
- (ix) Thông báo số 88/TB-UBND ngày 7/6/2007 thông báo kết luận của Chủ tịch UBND huyện Bình Chánh về phương pháp kéo dài đại lộ Đông – Tây: đoạn nối từ QL1A tới đường cao tốc TpHCM – Trung Lương;
- (x) Hợp đồng kinh tế số.../KQL4-HDKT ngàytháng... năm 2008 giữa Ban Quản lý giao thông đô thị số 4 và TCT Tư vấn Thiết kế Công trình Giao thông (TEDI) về lập quy hoạch dự án đầu tư xây dựng đường nối từ đại lộ Đông – Tây tới đường cao tốc TpHCM – Trung Lương.

(2) Cơ sở pháp lý để ước tính đầu tư

- (i) Hồ sơ dự án xây dựng đường nối từ đại lộ Đông – Tây tới đường cao tốc TpHCM – Trung Lương do Tổng công ty tư vấn thiết kế công trình giao thông lập tháng 8 năm 2008;
- (ii) Thông tư số 05/2007/TT-BXD ngày 25/7/2007 của Bộ Xây dựng hướng dẫn chuẩn bị và quản lý vốn đầu tư công trình xây dựng;
- (iii) Nghị định số 99/2007/NĐ-CP ngày 13/06/2007 về quản lý vốn đầu tư công trình xây dựng;

- (iv) Tiêu chuẩn số 1776/BXD-VP ngày 16/08/2007 của Bộ Xây dựng
- (v) Tiêu chuẩn quản lý dự án và tư vấn đầu tư công trình xây dựng (ban hành kèm theo Thông tư số 1751/BXD-VP ngày 14/8/2007 của Bộ Xây dựng);
- (vi) Giá máy và thiết bị thi công theo Thông tư 06/2005/TT-BXD ngày 15/4/2005 của Bộ Xây dựng; Giá máy và thiết bị thi công tại TpHCM ban hành theo Quyết định 04/2006/QĐ-UBND ngày 16/7/2006 của UBND thành phố Hồ Chí Minh
- (vii) Giá vật liệu: theo thông báo của Bộ Tài chính – Giá hàng hóa tại Thành phố Hồ Chí Minh về giá vật liệu cơ bản cho Quý 1 năm 2008;
- (viii) Các loại vật liệu khác không có trong hai văn bản trên sẽ được tính tạm thời dựa trên giá tham khảo từ các công trình khác;
- (ix) Giá nhân công: Áp dụng mức lương quy định trong Nghị định 166/2007/NĐ-CP và Nghị định số 167/2007/NĐ-CP ngày 13/11/2007 của Thủ tướng Chính phủ về mức lương tối thiểu;
- (x) Nghị định số 205/2004/NĐ-CP ngày 14/12/2004 quy định về thang lương, bảng lương và chế độ trợ cấp lương trong các công ty Nhà nước;
- (xi) Chi phí dự phòng sẽ dựa theo Công văn số Công văn số 1601/BXD-VP ngày 25/07/2007 thông báo về chỉ số giá xây dựng;
- (xii) Công văn số 1599/BXD-VP ngày 25/7/2007 thông báo về phương pháp xác định chỉ số giá xây dựng;
- (xiii) Thông tư số 30/2008/TT-BXD ngày 25/01/2008 của Bộ Xây dựng về hướng dẫn điều chỉnh dự trù chi phí công trình xây dựng;
- (xiv) Hướng dẫn quyết toán vốn đầu tư dựa theo Thông tư số 33/2007/TT-BTC ngày 09/04/2007 hướng dẫn quyết toán dự án thành thuộc nguồn vốn Nhà nước;
- (xv) Về thẩm định mức phí, sẽ dựa theo Thông tư số 109/200/TT-BTC ngày 13/11/2000 của Bộ Tài chính;
- (xvi) Nghị định số 158/2003/NĐ-CP ngày 10/12/2003 về thực hiện chi tiết Luật Thuế giá trị gia tăng;
- (xvii) Quyết định số 33/2004/QĐ-BTC ngày 12/4/2004 của Bộ Tài chính ban hành quy tắc, biểu phí bảo hiểm xây dựng, lắp đặt.
- (xviii) Các văn bản khác của Nhà nước về đầu tư xây dựng cơ bản.

(3) Các cơ sở pháp lý về Thu hồi đất và Tái định cư

- (i) Luật Đất đai 2003 (Luật số 13/2003/QH11 ngày 26/11/2003)– Lệnh số 23/2003/LCTN ngày 10/12/2003 ban hành Luật Đất đai;
- (ii) Thông tư số 01/2005/TT-BTNMT ngày 13/4/2005 hướng dẫn thực hiện Nghị định số 181/2004/NĐ-CP ngày 29/10/2004 của Chính phủ về thi hành Luật Đất đai;
- (iii) Công văn số 1665/TTg-CN ngày 17/10/2006 của Thủ tướng Chính phủ về thực hiện giải phóng mặt bằng, rà phá bom mìn, vật liệu nổ phục vụ xây dựng các dự án giao thông vận tải;
- (iv) Công văn số 8161/BGTVT-CGD ngày 27/12/2006 của Bộ Giao thông Vận tải về thực hiện Công văn số 1665/TTG-CN của Thủ tướng Chính phủ;
- (v) Nghị định số 181/2004/NĐ-CP ngày 29/10/2004 của Chính phủ về thi hành Luật Đất đai 2003;
- (vi) Nghị định số 197/2004/NĐ-CP ngày 03/12/2004 của Chính phủ về bồi thường, hỗ trợ

và tái định cư khi Nhà nước thu hồi đất;

- (vii) Thông tư số 116/2004/TT-BTC ngày 7/12/2004 của Bộ Tài chính hướng dẫn thực hiện bồi thường, hỗ trợ và tái định cư khi Nhà nước thu hồi đất;
- (viii) Nghị định số 17/2006/NĐ-CP ngày 27/1/2006 của Chính phủ về bổ sung, điều chỉnh một số điều trong các nghị định hướng dẫn thi hành Luật Đất đai và Nghị định số 187/2004/NĐ-CP về chuyển đổi các công ty Nhà nước thành công ty cổ phần;
- (ix) Quyết định số 225/2005/QĐ-UBND ngày 23/12/2005 của Ủy ban Nhân dân thành phố Hồ Chí Minh quy định tiêu chuẩn công nhận quyền sử dụng đất theo Luật Đất đai 2003;
- (x) Quyết định số 227/2005/QĐ-UBND ngày 27/12/2005 của Ủy ban Nhân dân thành phố Hồ Chí Minh về giá các nhóm đất tại thành phố Hồ Chí Minh;
- (xi) Quyết định số 17/2008/QĐ-UBND ngày 14/03/2008 của Ủy ban Nhân dân thành phố Hồ Chí Minh ban hành quy định về bồi thường, hỗ trợ, tái định cư khi đất ở thành phố Hồ Chí Minh bị Nhà nước thu hồi.

3) 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.

- (a) **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/kết cấu. Do đó, Đoàn Nghiên cứu coi đoạn Đường nối phía tây là Đại lộ Đông-Tây kéo dài.
- (b) **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.
- (c) **Dự toán chi phí:** Tổng chi phí xây dựng gồm số lượng của từng hạng mục và chi phí của từng hạng mục vật liệu, máy móc và nhân công. 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.
- (d) **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.
- (e) **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.

4) Các tài liệu nhận được

Các tài liệu sử dụng trong nghiên cứu khả thi mà Đoàn Nghiên cứu VITRANSS 2 đã rà soát được liệt kê trong bảng sau.

Bảng 8.1.1 Tài liệu mà Đoàn Nghiên cứu VITRANSS 2 đã nhận được và rà soát

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

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

Dự báo lưu lượng 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 Đường 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 (xem chi tiết ở Phụ lục 8A). Sau đây là sơ lược về phương pháp luận dự báo nhu cầu:

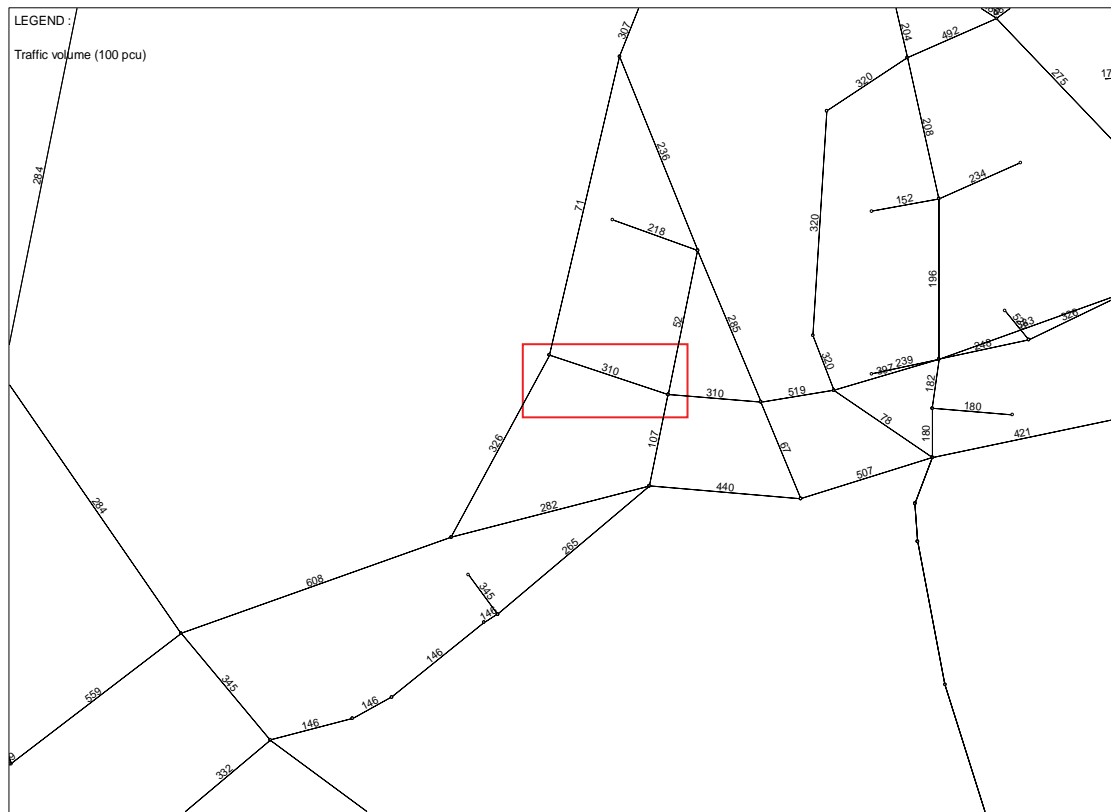
- (i) Để rà soát lại, Đoàn Nghiên cứu đã tính toán nhu cầu giao thông liên tỉnh từ ma trận OD (ma trận điểm đi-đến) của VITRANSS 2 (Nghiên cứu toàn diện phát triển bền vững hệ thống giao thông vận tải Việt Nam, Bộ GTVT/JICA, 2008-2009). Số liệu năm 2008 của VITRANSS 2 là kết quả đếm xe tại ranh giới 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.

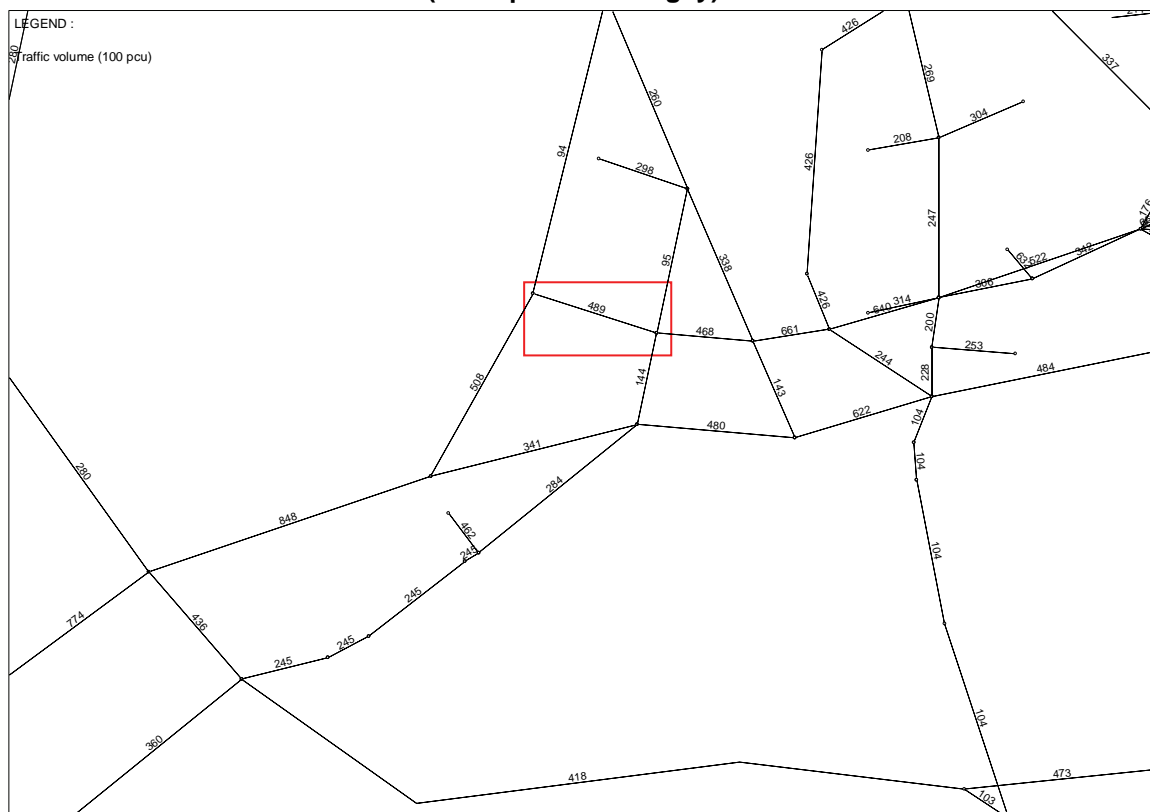
Các hình từ Hình 8.2.3 tới Hình 8.2.6 minh họa các luồng giao thông theo hướng trên nút giao phía đông và phí tây ở cả hai đầu của đoạn Đường nối phía Tây cho các năm 2020 và 2030.

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



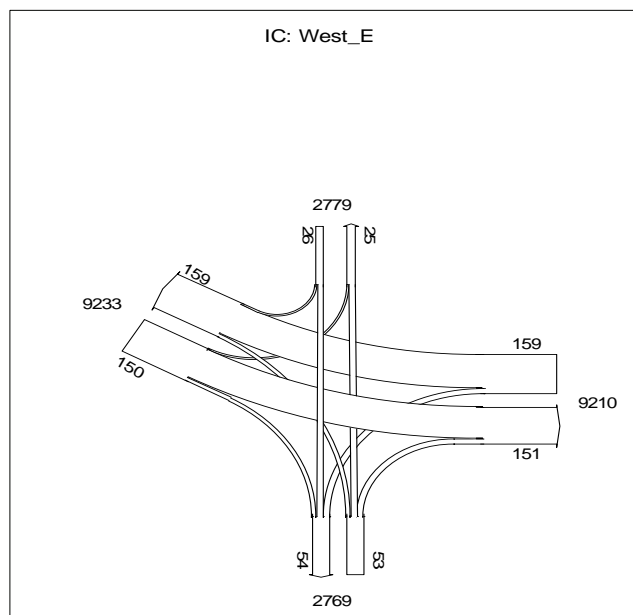
Nguồn: Đoàn Nghiên cứu VITRANSS 2

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



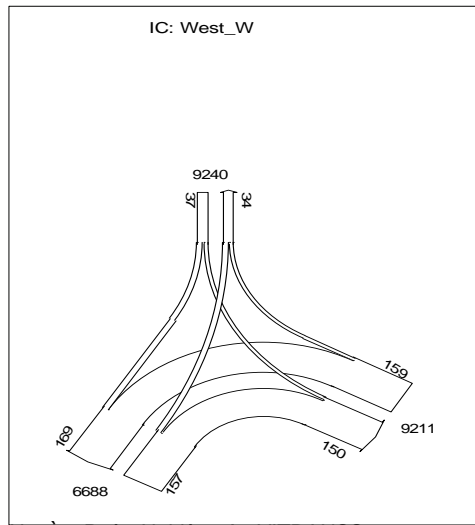
Nguồn: Đoàn Nghiên cứu VITRANSS 2

Hình 8.2.3 Lưu lượng theo hướng trên nút giao phía đông, 2020



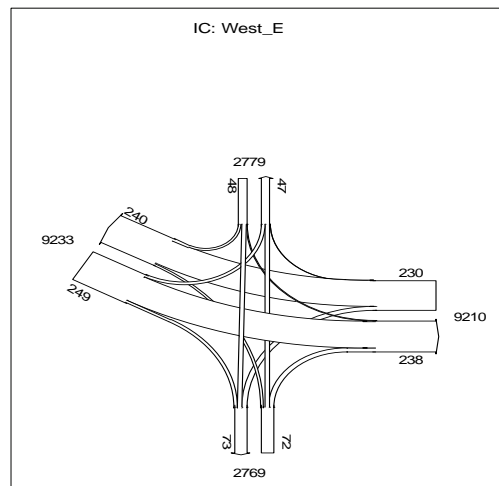
Nguồn: Đoàn Nghiên cứu VITRANSS 2

Hình 8.2.4 Lưu lượng theo hướng trên nút giao phía tây, 2020



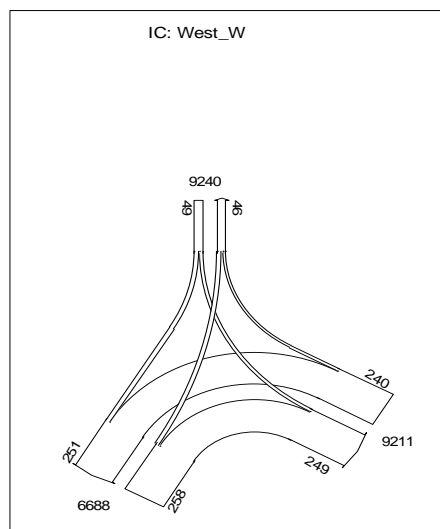
Nguồn: Đoàn Nghiên cứu VITRANSS 2

Hình 8.2.5 Lưu lượng theo hướng trên nút giao phía đông, 2030



Nguồn: Đoàn Nghiên cứu VITRANSS 2

Hình 8.2.6 Lưu lượng theo hướng trên nút giao phía tây, 2030



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.

1) Khảo sát địa hình

Chương 4, tập 2 báo cáo thiết kế cơ sở có đề cập tới khu vực dự án, nhưng không có chi tiết về khảo sát địa hình, ví dụ như khu vực khảo sát, các điểm tham chiếu, v.v...

2) Khảo sát địa chất

Đã khoan thăm dò tại 4 điểm. Đã có phần thuyết minh về địa tầng căn cứ vào dữ liệu khoan. Tuy nhiên không có tóm tắt về khối lượng, vị trí, kết quả khảo sát, v.v...

3) Khảo sát thủy văn

Chương 4, tập 2 báo cáo thiết kế cơ sở có đề cập sơ lược tới khu vực dự án nhưng không có chi tiết về khảo sát thủy văn, ví dụ như điểm quan trắc thời tiết, mực nước tối đa, lượng mưa, v.v... Mực nước tối đa tại khu vực dự án được thể hiện trong phần phụ lục.

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.

(1) Mặt cắt ngang

Đã đề xuất 2 phương án cho giai đoạn hoàn thiện, sự khác biệt giữa hai phương án này là số lượng làn trên đường chính. Một phương án là 3 làn và một phương án là 4 làn. Nói chung, số lượng làn xe nên tùy theo kết quả dự báo nhu cầu giao thông. Căn cứ vào dự báo nhu cầu thì 4 làn xe là thừa năng lực. Đoàn Nghiên cứu VITRANSS 2 đề xuất mặt cắt ngang điển hình cho giai đoạn cuối, như trong bảng sau.

Bảng 8.4.1 Mặt cắt ngang cho đoạn Đường nối phía Tây

Hạng mục	Chỉ số	Rộng (m)
Đường chính		
Dải phân cách giữa	trồng cây	9,0
Vai đường giữa	0,5m x 2 hướng	1,0
Làn xe chạy	3,5m @3 x 2 hướng	21,0
Lề ngoài	0,5m x 2 hướng	1,0
Phân cách đường chính và đường ven	2,0m x 2 hướng	4,0
Tổng		36,0
Đường ven		
Vai đường giữa	0,5m x 2 hướng	1,0
Làn xe cơ giới	3,5m x 2 hướng	7,0
Làn xe thô sơ	3,0m x 2 hướng	6,0
Vĩa hè	5,0m x 2 hướng	10,0
Tổng		24,0
Tổng cộng		60,0

Nguồn: Báo cáo NCKT của TEDI/BQLDA Mỹ Thuận

Báo cáo thiết kế cơ sở đề xuất xây dựng theo 2 giai đoạn và chi phí tương ứng. Tuy nhiên việc chia giai đoạn xây dựng không có hiệu quả chi phí.

(2) Bình đồ tuyến

Đã đề xuất hai hướng tuyến, mặc dù sự khác biệt giữa hai hướng tuyến không nhiều và đều đáp ứng tiêu chuẩn. Phương án 1 có thể là phương án được chọn. Vấn đề quan trọng ở đây là phải di dời đường dây điện. Phương án 1 đòi hỏi di dời 23 cột điện, nhiều hơn nhiều so với Phương án 2. BQLDA cần có sự tham vấn kỹ lưỡng và chi tiết với các cơ quan hữu quan.

(3) Trắc dọc tuyến

Địa hình khu vực dự án khá bằng phẳng. Do đó, độ dốc trên trắc dọc cũng khá nhỏ. Khoảng 75% chiều dài tuyến có độ dốc dưới 0,5%, trong khi chỉ 10% độ dài tuyến có độ dốc trên 3%. Độ dốc tối đa là 4% tại cầu vượt qua nút giao Tân Kiên. Chiều cao nền đắp cũng cao hơn so với mực nước tính toán trung bình là 2,10 m – 2,30 m.

(4) Kết cấu mặt đường

Kết cấu mặt đường được tính toán trên cơ sở tiêu chuẩn kỹ thuật mặt đường của Đại lộ Đông – Tây. Trong giai đoạn thiết kế chi tiết, cần kiểm tra thêm CBR (hệ số chịu tải California).

(5) Hệ thống thoát nước mưa

Phần thiết kế cơ bản có thiết kế hệ thống thoát nước mưa, và cũng đề xuất kênh thoát nước và đường kính của ống cống. Tuy nhiên khoảng cách ga thu là 40-60m. Do trắc dọc cũng tương đối bằng phẳng (75% tổng chiều dài có độ dốc dưới 0,5%) nên bố trí cự ly ga thu là 20m để tránh gây ngập trên mặt đường.

Hệ thống thoát nước thải sinh hoạt cũng đã được đề xuất căn cứ vào mật độ dân số không quá 2000 người/hecta. Sau khi đã xây dựng tuyến đường này, sử dụng đất hai bên đường sẽ tăng, dân số cũng sẽ tăng. Tuy nhiên mật độ dân số tối đa trong đô thị là 20.000 người/km² (200 người/ha), cần làm rõ mật độ dân số tương lai trong giai đoạn thiết kế chi tiết.

(6) Cải tạo nền đường

Đã đề xuất cải tạo nền đường bằng phương pháp giếng cát cho toàn tuyến trước khi xây dựng mặt đường. Giếng cát là phương pháp hữu hiệu và hiệu quả để tạo cố kết vững vàng cho nền đường, tạo điều kiện xây dựng và khai thác tốt. Tuy nhiên, áp dụng phương pháp này, chi phí xây dựng sẽ tăng lên. Tổng chi phí đầu tư được mô tả trong Chương 13 của báo cáo thiết kế cơ sở. Tuy nhiên, chi phí cải tạo nền đường không được đề cập đến; cần làm rõ chi phí này trong giai đoạn thiết kế chi tiết.

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 8.4.2.):

Bảng 8.4.2 Các tuyến đường hiện trạng cắt ngang 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, 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.

(1) Vị trí cầu

Ba vị trí đề xuất xây cầu được thể hiện trong Bảng 8.4.3.

Bảng 8.4.3 Vị trí cầu

STT	Tên đường/kênh	Lý trình	Cầu
1	Kênh Hưng Nhơn	Km 0+638	Cầu Hưng Nhơn
2	Kênh Cái Trung	Km 1+502	Cầu Cái Trung
3	đường nối Tân Tạo – Chợ Đệm	Km 2+648	Cầu vượt nút giao Tân Kiên

Nguồn: Báo cáo NCKT của TEDI/BQLDA Mỹ Thuận

Trong tương lai, có quy hoạch cầu vượt qua đường Nguyễn Cửu Phú. Theo dữ liệu khảo sát địa hình và khảo sát thực địa, ba cầu này là đủ cho giai đoạn đầu.

(2) Tiêu chuẩn thiết kế

Tiêu chuẩn thiết kế cầu và tải trọng thiết kế cầu mới nhất được áp dụng là 22 TCN 272-05 và HL93. Tải trọng thiết kế cũng phù hợp cho các xe hạng nặng. Tuy nhiên, không thấy có đề cập tới các công trình hạ tầng kỹ thuật cần có trên cầu ví dụ như hệ thống cấp nước, thoát nước, chưa nói tới hệ thống cấp quang hay cấp điện hạ thế.

Mặt khác cần bố trí tĩnh không 0,5m cho cầu Hưng Nhơn và cầu Cái Trung, cho dù chính quyền địa phương không đề nghị bố trí tĩnh không cho hai cầu này.

(3) Loại cầu

Bảng 8.4.4 tóm lược về các cầu trên đoạn này.

Bảng 8.4.4 Tổng hợp về cầu

STT	Tên cầu	Chiều dài nhịp (m)	Tổng chiều dài	Loại
1	Hưng Nhơn	1@25	30,1	Dầm chữ I dự ứng lực
2	Cái Trung	3@25	80,2	Dầm chữ I dự ứng lực
3	Nút giao Tân Kiên			
3.1	Đường chính	2@(40+25)+6@40	377,5	Dầm Super-T
3.1	Đường dẫn	2@24	53,1	Đúc hẫng dự ứng sau

Nguồn: Báo cáo NCKT của TEDI/BQLDA Mỹ Thuận

Đoàn nghiên cứu VITRANSS 2 tin rằng loại cầu phù hợp với nhịp cầu thiết kế. Tuy nhiên, BCKT không có phần so sánh với các loại cầu khác.

(4) Mặt cắt ngang điển hình

(a) Cầu Hưng Nhơn và cầu Cái Trung: Theo quy hoạch xây dựng cầu thì hai cầu cho đường ven sẽ được xây dựng vào giai đoạn đầu. Tuy nhiên, mặt cắt ngang của cầu, chưa tính vỉa hè và lan can, không khớp với mặt cắt ngang của đường trong giai đoạn đầu này (xem bảng 8.4.5). Tổng chiều rộng của cầu, chưa tính vỉa hè và lan can, cần bằng với chiều rộng của đường ven. Do đó, tổng chiều rộng của cầu, chưa tính vỉa hè và lan can, là 8,0m.

Chiều rộng vỉa hè kiến nghị là 2,0m, bằng với chiều rộng của vỉa hè cầu cho đại lộ Đông - Tây.

Bảng 8.4.5 So sánh mặt cắt ngang giữa cầu và đường ven trong giai đoạn đầu

	Lan can (vỉa hè)	Vỉa hè	Dải an toàn	Làn đường xe thô sơ	Làn đường xe cơ giới	dải an toàn	lan can (vỉa hè)
Cầu (m)	0,25	1,25	0,50	3,00	3,50	-	0,50
	7,00						
Đường (m)	0,50	-	0,50	-	2x3,50=7,0	0,50	0,50
	8,00						
Kiến nghị cho cầu (m)	0,25	2,00	0,50	3,50	3,50	0,50	0,50
	8,00						

Nguồn: Đoàn Nghiên cứu VITRANSS 2

Trong giai đoạn đầu, mặt cắt ngang của đường và cầu bằng nhau. Tuy nhiên, có vẻ như khoảng cách giữa cầu đường ven và cầu đường chính chỉ là 0,5m, như vậy là khá hẹp nếu xây dựng riêng rẽ. Để thuận tiện cho xây dựng thì móng đường chính và móng đường ven cần nối với nhau, hoặc nếu không thì đặt cách xa trên 2m.

(b) Cầu vượt nút giao Tân Kiên: Báo cáo chính không đề cập tới vỉa hè trên cầu qua nút giao Tân Kiên. Mặc dù có phần ống hộp cho xe chạy cách cầu nút giao Tân Kiên khoảng 200m, nhưng như vậy là xa cho người đi bộ. Do đó, kiến nghị thêm vỉa hè cho cầu đường chính qua nút giao Tân Kiên. Cầu đường dẫn theo quy hoạch là 2 làn xe trên cơ sở dự báo nhu cầu giao thông.

(5) Kết cấu tầng trên

- (a) **Cầu Hưng Nhơn:** Không có phần so sánh với các loại kết cấu bên trên khác. Chiều dài nhịp là đủ, nếu xét tới việc nước lũ được kiểm soát bằng cửa chắn lũ.
- (b) **Cầu Cái Trung:** Không có phần so sánh với các loại kết cấu bên trên khác. Xét tới việc nước lũ được kiểm soát bằng cửa chắn lũ, thì chiều dài cầu có vẻ dài hơn chiều rộng của kênh. Nên cân nhắc rút ngắn chiều dài cầu.
- (c) **Cầu đường chính qua nút giao Tân Kiên:** So sánh các bản vẽ nút giao cho giai đoạn đầu và giai đoạn cuối có thể thấy hình dạng của đường dẫn và đường ven trong giai đoạn cuối là khác nhau. Các bản vẽ cầu được dựa trên các bản vẽ quy hoạch trong giai đoạn đầu. Nếu bản vẽ quy hoạch trong giai đoạn cuối là chính xác thì chiều dài cầu sẽ được rút ngắn do vị trí tĩnh không đứng di chuyển vào trong. Cần kiểm tra lại điều này. Không có phần so sánh với các loại kết cấu bên trên khác.
- (d) **Cầu đường ven qua nút giao Tân Kiên:** Không có phần so sánh với các loại kết cấu bên trên khác. Ngoài ra cũng không thấy đề cập tới bán kính cong bằng. Chiều dài nhịp vừa đủ cho dầm đúc hẫng.

(6) Kết cấu tầng dưới

- (a) **Cầu Hưng Nhơn:** Không có phần so sánh với các loại kết cấu bên dưới khác. Chiều cao của móng có vẻ đủ vì không đề cập tới chiều sâu của lớp phủ mặt đất của chân móng.
- (b) **Cầu Cái Trung:** Không có phần so sánh với các loại kết cấu bên dưới khác. Chiều cao của móng không đủ vì phần trên của chân móng ngang với mặt đất hiện nay. Ngoài ra, phần chìm của trụ cũng không đủ do đỉnh của chân móng nhô ra khỏi đáy kênh.
- (c) **Cầu đường chính qua nút giao Tân Kiên:** Không có phần so sánh với các loại kết cấu bên dưới khác. Chiều cao của móng có vẻ đủ, trừ trụ T5.
- (d) **Cầu đường ven qua nút giao Tân Kiên:** Không có phần so sánh với các loại kết cấu bên dưới khác. Chiều cao của móng có vẻ đủ.

(7) Móng

Không có phần so sánh với các loại kết cấu bên dưới khác. Về chiều dài cọc, báo cáo chính có nói rằng chiều dài cọc chỉ là đề xuất và sẽ được quyết định trong bước tiếp theo.

(8) Các phần phụ

Cả cầu Hưng Nhơn và cầu Cái Trung đều được bố trí bản quá độ phía sau móng. Mặt khác, phía sau móng là các cọc đóng 40 x 40 cm đối với cầu đường chính qua nút giao Tân Kiên. Tuy nhiên, không thấy đề cập về các cọc đóng này, và cũng không có so sánh..

Các phần phụ khác như khớp giãn nở, lớp chịu lực và chịu nước cũng không được đề cập chi tiết.

(9) Kế hoạch xây dựng

Ngoại trừ thời gian giai đoạn xây dựng, báo cáo không đề cập đến kế hoạch xây dựng.

(10) Bản vẽ

Có một số mâu thuẫn trong bản vẽ như đã đề cập ở trên.

(11) Khối lượng công việc

Không đề cập chi tiết về khối lượng. Tuy nhiên có vẽ áp dụng được

5) Các thiết kế kết cấu khác

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

(1) Vị trí các kết cấu khác

(a) Tường chắn đất: Theo bản vẽ, vị trí tường chắn đất được thể hiện trong bản sau. Tường chắn đất nhằm mục đích ngăn lún nền. Mặt khác, lại có đề xuất giếng cát đằng sau mố cầu (xem Bảng 7-9 trong BCKT). Hai phương này mâu thuẫn với nhau và cần so sánh, kiểm tra và/hoặc kết hợp các phương pháp khác. Các tường chắn đất được thể hiện trong Hình 8.4.1.

Bảng 8.4.6 Vị trí cầu

STT	Tên cầu	Vị trí	Quy hoạch
1	Hưng Nhơn	Sau mố	2@20 m=40 m
2	Cái Trung	Sau mố	2@10 m=20 m

Nguồn: Báo cáo NCKT của TEDI/BQLDA Mỹ Thuận

(b) Thoát nước: Vị trí hệ thống thoát nước được thể hiện trong quy hoạch thoát nước, các bản vẽ mặt bằng và bản vẽ mặt cắt ngang điển hình.

(c) Các thành phần khác: Rào bảo vệ, biển báo, bờ vỉa, biển giao thông, vạch kẻ đường đều được thiết kế trong bản vẽ. Vị trí của rào chắn và biển báo giao thông được thể hiện trong bản vẽ an toàn giao thông. Vị trí vạch kẻ đường cũng được thể hiện trong bản vẽ kế hoạch an toàn giao thông và mặt cắt ngang đặc trưng. Vị trí của đá vỉa chỉ được thể hiện trên mặt cắt ngang đặc trưng vào giai đoạn cuối. Vị trí các cột biển báo không được thể hiện. Vị trí cọc tiêu cũng được thể hiện trên bản vẽ kế hoạch an toàn giao thông, nhưng không có thể hiện chi tiết về cọc tiêu. Nếu cọc tiêu và cột biển báo là một thì tên thiết bị nên đặt giống nhau. Đèn giao thông cũng được thể hiện trong bản vẽ an toàn giao thông, nhưng cũng không có chi tiết.

(2) Tiêu chuẩn thiết kế

(a) Tường chắn đất: Không có đề cập chi tiết về tiêu chuẩn thiết kế.

(b) Thoát nước: Tiêu chuẩn thiết kế thoát nước không được đề cập rõ ràng.

(c) Các hạng mục khác: Liên quan tới vạch kẻ trên đường, biển báo giao thông thì đã thể hiện rõ tiêu chuẩn thiết kế. Tuy nhiên các nội dung khác không được đề cập.

(3) Thiết kế kết cấu

(a) Tường chắn đất: Tường chắn đất là phương pháp đặc trưng để đề phòng lún đất nền. Tuy nhiên, cần có sự so sánh cẩn trọng để có thể lựa chọn chính xác. Ở Indonesia, phương pháp cầu bản cọc cũng là một phương pháp tương tự để xử lý nền đất yếu (xem hình 8.4.2). Ngoài ra, cũng cần nghiên cứu bố trí tường chắn đất ngang mặc dù đã có kế hoạch bố trí tường chắn đất dọc. Ưu điểm là phần hở có thể giúp giảm nhẹ tác động của lũ. Tuy nhiên, xét về chi phí, cần so sánh chi tiết do

không cần bố trí vách chắn ngang ở mép tường khoảng hở nhưng lại cần có phủ bê tông ở trên đỉnh, phù hợp với trắc dọc của đường.

- (b) **Thoát nước:** Đã quy hoạch hai kiểu hệ thống thoát nước, đó là thoát nước mưa chảy tràn mặt và hai là thoát nước thải. Tuy nhiên, ở gần khu vực dự án không có công trình xử lý nước thải nào. Do đó đã áp dụng phương án dùng chung hệ thống cho thoát nước thải và thoát nước mưa. Tuy nhiên, tuyến thoát nước chính là cho nước mưa chảy tràn. Vì vậy, chiều sâu của các ga thu cho nước mưa chảy tràn sâu hơn nhiều so với cống thoát nước. Xét về giai đoạn tương lai khi hệ thống chung được tách thành hệ thống biệt lập, thì tuyến thoát nước chính sẽ được sử dụng cho thoát nước thải.
- (c) **Thoát nước chảy tràn:** Cự ly trung bình giữa các miệng ga là 40-60m, cự ly này là quá xa, khó đảm bảo thoát nước hiệu quả, mà nên bố trí cách nhau dưới 20m. Vị trí của cống thoát nước chảy tràn là dưới đá vỉa của đường ven. Tuy nhiên, cao độ bề xuất của đỉnh các ga thu chính lại không tương đồng với trắc dọc của đường ven. Ngoài ra, cửa xả của cống thoát cũng có vẻ thấp hơn đáy của kênh. Các nội dung này cần được kiểm tra lại. Các cửa xả 2 và 3 được bố trí sát nhau, cự ly này không đảm bảo cân bằng. Cửa xả 4 và 5 cũng vậy. Cần xem xét lại các yếu tố này. Đáy của ống cống có cùng cao độ tại điểm nối, ống cống có kích thước khác nhau. Cần điều chỉnh lại sao cho đỉnh của ống cống có cùng cao độ để giảm nhẹ hiện tượng đối lưu, nếu có. Móng của ống cống là kết hợp bê tông vuông đúc sẵn với bê tông đúc tại chỗ, tạo thành nền bê tông 120 độ. Như vậy có thể gây nứt do lún không đều. Kiến nghị đúc tại chỗ móng 120 độ cho ống cống. Trong phần phụ lục có thể hiện vị trí và kích thước của ống cống, nhưng không thể hiện tính toán chi tiết.
- Trong giai đoạn đầu, bố trí ống đường kính 800mm dưới đường cắt ngang. Tuy nhiên, không có cửa xả.
- (d) **Thoát nước thải:** Kích thước của ống cống và quy mô thực tế không có sự cân bằng. Ngoài ra, chiều sâu của ống cống cũng cần được xem lại để giảm thiểu tác động của đối lưu. Chưa thể hiện cụ thể kích thước của cống trong nhà ở trong BCKT.
- (e) **Hạng mục khác:** Tiêu chuẩn kỹ thuật các hạng mục khác có vẻ phù hợp với giai đoạn NCKT. Tuy nhiên chiều rộng móng rào chắn và cọc biển báo có vẻ không đủ.

(4) Quy hoạch xây dựng

Không đề cập đến quy hoạch xây dựng chi tiết ngoài giai đoạn xây dựng

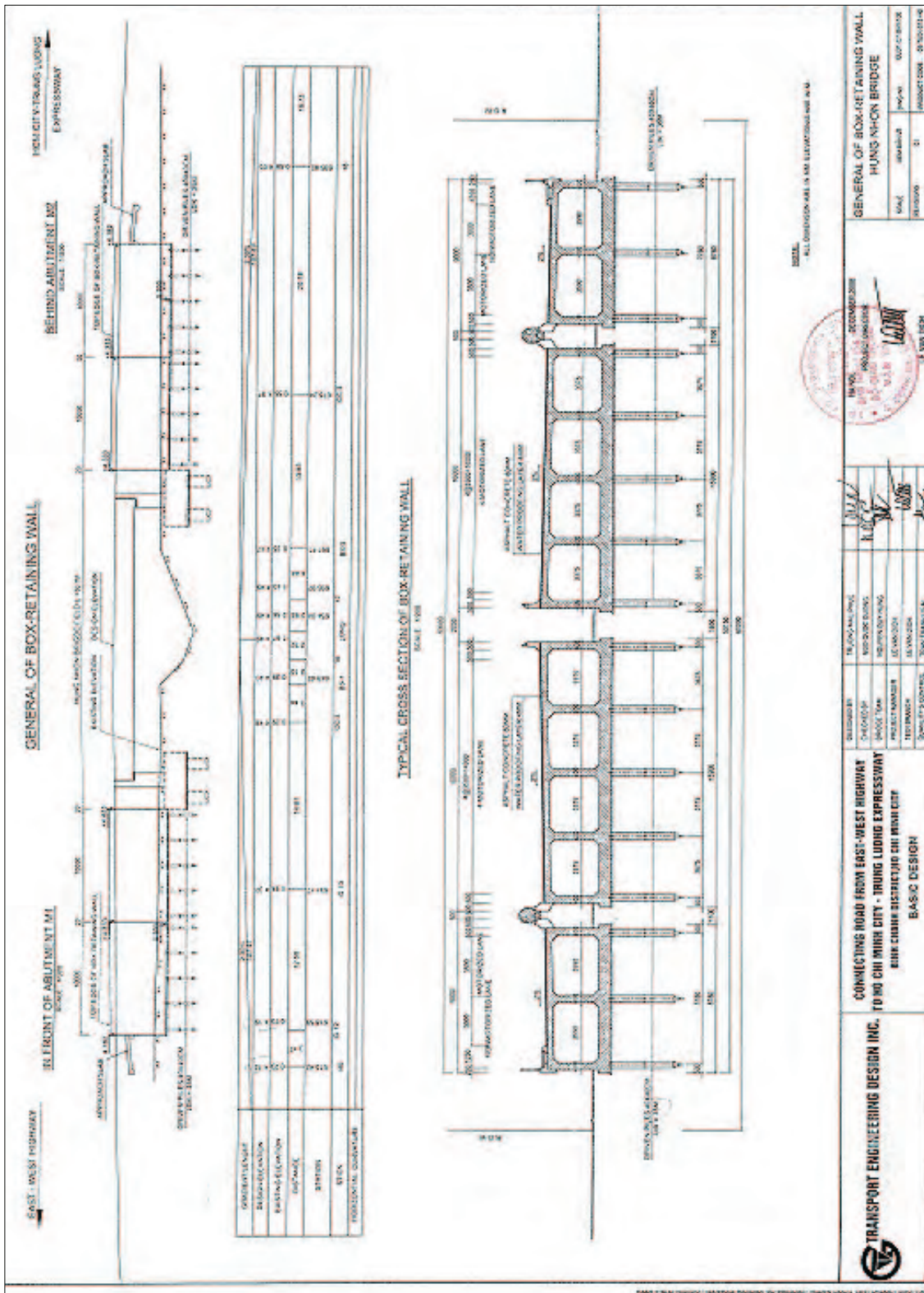
(5) Bản vẽ

Bản vẽ tương đối phù hợp với giai đoạn nghiên cứu khả thi

(6) Khối lượng công việc

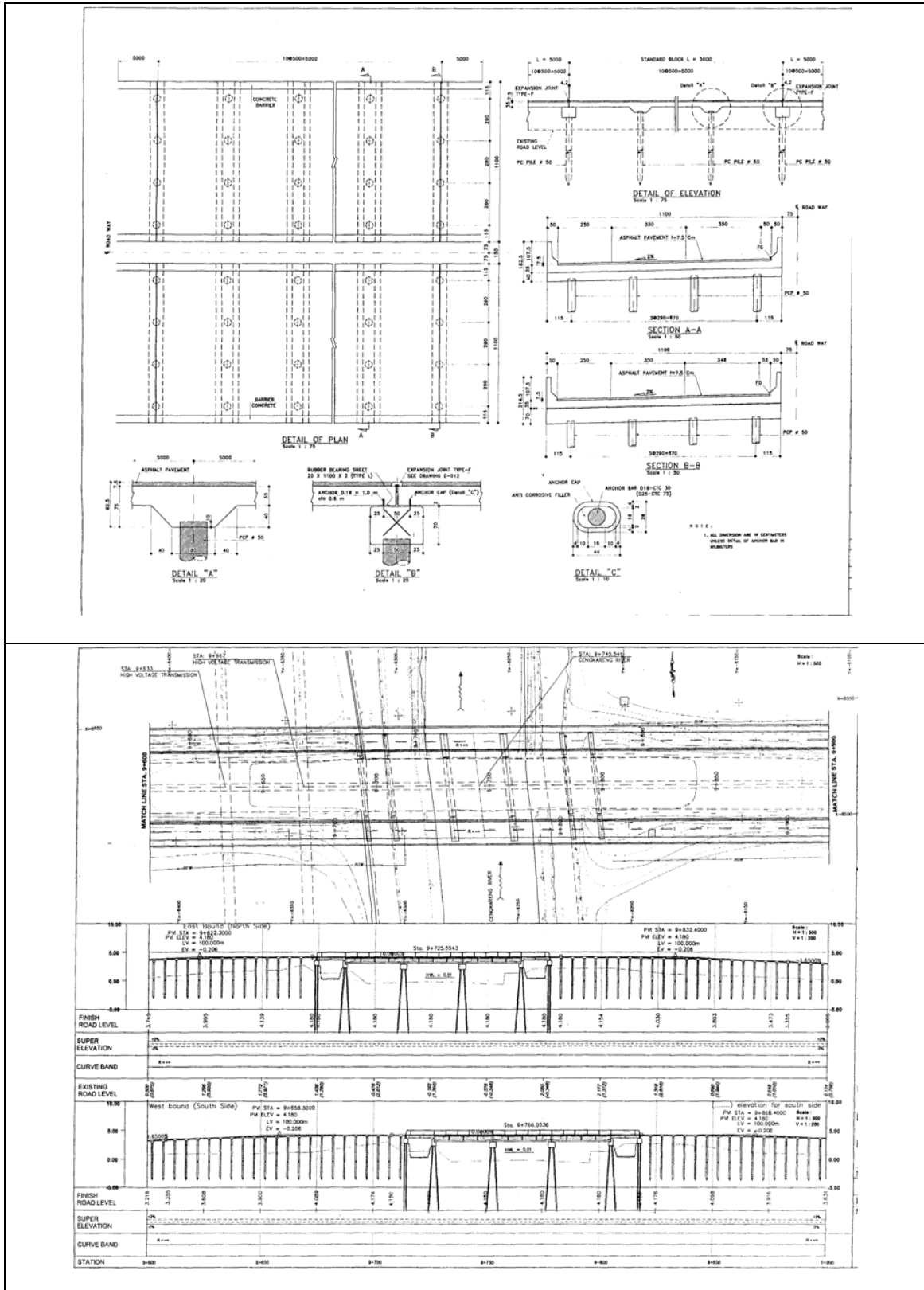
Mặc dù không đề cập đến khối lượng công việc cụ thể nhưng có thể ước tính sơ bộ chưa bao gồm hệ thống thoát nước, cụ thể là các hố ga.

Hình 8.4.1 Tường chắn đất



Nguồn: Báo cáo NCKT của TEDI/BQLDA Mỹ Thuận

Hình 8.4.2 Cầu bản cọc



Nguồn: Báo cáo NCKT của TEDI/BQLDA Mỹ Thuận

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 tunnel dọc và tunnel 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 VITRANSS2 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

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:

1) Nội dung dự thảo báo cáo ĐTM

Dự thảo báo cáo ĐTM bao gồm các nội dung sau.

- (i) Chương I: Mô tả sơ lược về dự án
- (ii) Chương II: Điều kiện môi trường tự nhiên, kinh tế – xã hội
- (iii) Chương III: Đánh giá tác động môi trường
- (iv) Chương IV: Các biện pháp giảm nhẹ tác động tiêu cực, phòng tránh và giải quyết các vấn đề môi trường.
- (v) Chương V: Chương trình giám sát và quản lý môi trường
- (vi) Chương VI: Công tác xử lý môi trường, quản lý môi trường, Kết luận và Kiến nghị

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) Viết 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, ví dụ giai đoạn 1 là 4 làn xe, giai đoạn 2 với 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 thay đổi về 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 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 này.

5) Nhận xét về Dự thảo Báo cáo ĐTM

Theo các điều chỉnh về dự báo nhu cầu giao thông và thiết kế dự án của Đoàn nghiên cứu VITRANSS 2, tức là (i) thiết lập hai giai đoạn xây dựng (Giai đoạn 1 = 4 làn và Giai đoạn 2 = 8 làn), và (ii) điều chỉnh thiết kế tuyến ở phần phía tây, đoàn Nghiên cứu đề xuất rà soát điều chỉnh lại báo cáo ĐTM. Sau đây là những đề xuất cụ thể của đoàn.

(1) Trình và thông qua báo cáo ĐTM cuối cùng

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

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

Mức đơn giá sử dụng trong BCKT tương đối cao hơn trong Quy hoạch Tổng thể. Trong giai đoạn thiết kế chi tiết, mức đơn giá có thể thấp hơn theo xu hướng tăng đơn giá hiện nay. Chi phí xây dựng cho Giai đoạn 1 dự đoán sẽ thấp hơn so với Giai đoạn 2.

1) Cơ sở pháp lý

Cơ sở pháp lý được liệt kê trong báo cáo chính.

2) Chi phí dự án

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

3) Nghiên cứu phương án

Tổng cộng 14 (7x2) phương án đã được ước tính để so sánh phân kỳ thực hiện và xử lý nền đất yếu.

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 .

1) Vị trí các công trình công ích, kỹ thuật phải di dời

Vị trí của các rãnh chứa cáp được thể hiện trong các bản vẽ. Các cáp cắt ngang sẽ được bố trí trong các rãnh cáp, được gọi là các tunnel kỹ thuật.

2) Tiêu chuẩn thiết kế

Các tiêu chuẩn thiết kế được thể hiện trong báo cáo chính.

3) Vị trí và thiết kế của từng công trình kỹ thuật

Loại cáp kỹ thuật được bố trí trong rãnh cáp kỹ thuật được mô tả trong báo cáo chính, nhưng không đề cập tới khối lượng. Vấn đề này cần được làm rõ. Ngoài ra, cần có tham vấn với các nhà cung cấp để quyết định về loại cáp. Tuy nhiên, vấn đề này không được nhắc tới, trừ cơ quan cấp nước.

4) Bản vẽ

Cọc gỗ được sử dụng cho móng của tuyến dọc và tuyến ngang. Cọc gỗ nên là cọc bê tông hoặc cọc thép. Cửa kiểm tra trên rãnh chung theo phương án 1 không đủ để che phủ rãnh còn tường lại ở giữa rãnh chung nằm ngang. Vách này sẽ cản trở việc lắp đặt và bảo dưỡng do công nhân không qua được. Cửa kiểm tra trên rãnh chung phải đủ để che rãnh. Và khi có ống chứa cáp chạy dưới cửa kiểm tra của rãnh chung thì sẽ khó xây dựng. Vị trí của ống cáp cũng cần được xem xét.

5) Khối lượng công việc

Không đề cập đến chi tiết khối lượng công việc. Tuy nhiên có vẻ phù hợp.

8.9 Thiết kế công trình điện

Liên quan tới hệ thống chiếu sáng đường, đã nhận được báo cáo thiết kế chính và các bản vẽ.

1) Loại công trình điện

Loại cột đèn, các thiết bị gá lắp, bảng điều khiển đều được thể hiện trong báo cáo chính.

2) Vị trí các công trình điện

Vị trí cột đèn được thể hiện trong tổng mặt bằng về cột đèn.

3) Tiêu chuẩn thiết kế

Các tiêu chuẩn thiết kế áp dụng được thể hiện trong báo cáo chính.

4) Thiết kế từng công trình điện

Chi tiết về các cột đèn cao 25m không được thể hiện rõ. Có vẻ như sẽ lắp đặt 2 đèn trên dải phân cách giữa. Ngoài ra, cột đơn có thể đồng nghĩa với đèn đơn. Điều này cần làm 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.

5) Các bản vẽ

Các bản vẽ chỉ thể hiện mặt bằng nói chung, cần thể hiện chi tiết 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 nằm trong dốc xoáy của nút giao Tân Kiên. Để đảm bảo tầm nhìn rõ ràng thì các cột đèn này nên được bố trí bên ngoài dốc. Trong bản vẽ số DLDT-CT-TR-040, không thấy các cột đèn trên dốc cong.

6) Khối lượng công việc

Không có đề cập chi tiết về khối lượng. Cần bổ sung cột đèn trên dốc ở vị trí chưa thấy đề cập.

8.10 Kế hoạch xây dựng

Đã rà soát báo cáo thiết kế chính và mô tả các phương pháp xây dựng trong bản vẽ.

1) Công trình đường bộ

Không đề cập về kế hoạch xây dựng, chỉ có giai đoạn xây dựng.

2) Công trình cầu

Không đề cập về kế hoạch xây dựng, chỉ có giai đoạn xây dựng.

3) Công trình điện

Không đề cập về kế hoạch xây dựng, chỉ có giai đoạn xây dựng.

4) Kế hoạch chung

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.

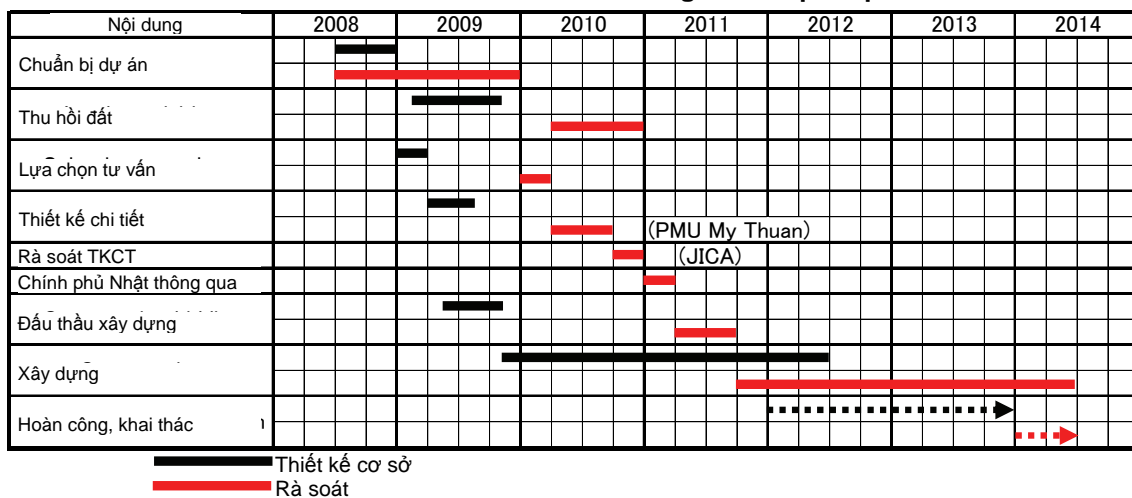
Thời gian thực hiện giai đoạn đầu ước tính là 30 tháng. Công tác xử lý nền đất yếu cần ít nhất 18 tháng. Các công việc khác sẽ bắt đầu sau 18 tháng này. Khoảng thời gian dành cho xử lý nền đất yếu là không rõ ràng. Nếu cần 18 tháng thì cần tính tới việc xử lý nền đất yếu ở các khu vực khác. Ngoài ra, 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 thiết kế 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. 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 tai 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 trục 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, 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 QL1A 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 nối 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 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.

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

9.1 Giới thiệu

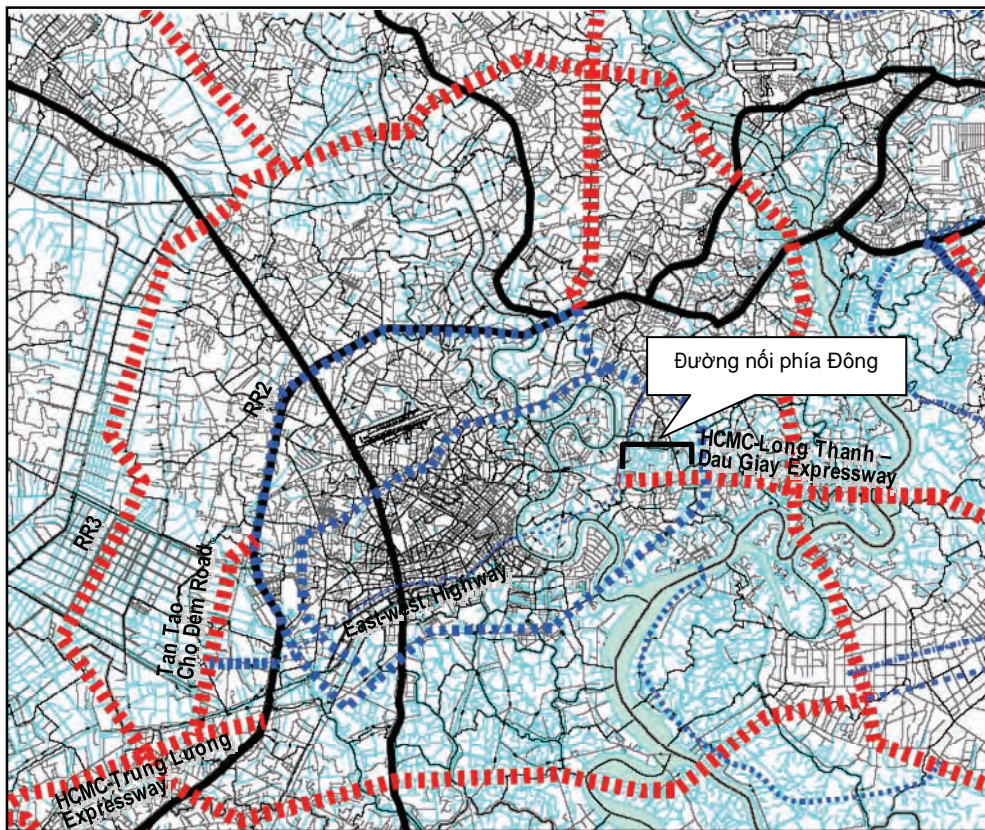
1) Cơ sở

Trên cơ sở nhất trí giữa Bộ GTVT và JICA, Đoàn Nghiên cứu JICA (Đoàn Nghiên cứu) sẽ tiến hành rà soát lại nghiên cứu khả thi hiện có của các dự án nêu dưới đây để thúc đẩy tiến độ của các dự án này:

- Đoạn đường từ nút giao QL1A và đại lộ Đông Tây tới đường Tân Tạo có tổng chiều dài là khoảng 3 km, là đường nối phía Tây.
- Đoạn đường từ lý trình Km 0+000 – Km 4+000, đi từ nút giao An Phú đến nút giao đường vành đai 2 trên tuyến cao tốc Thành phố HCM-Long Thành- Dầu Giây (HLDE) với tổng chiều dài khoảng 4 km, là đường nối phía Đông.

Chương 8 trình bày về kết quả rà soát nghiên cứu khả thi của đường nối phía Tây, chương này tập trung vào kết quả rà soát đường nối phía Đông.

Hình 9.1.1 Vị trí của đoạn nối phía Đông



Nguồn: Đoàn Nghiên cứu VITRANSS 2

2) Đề cương của công tác rà soát

Đoàn nghiên cứu đã tiến hành các hạng mục sau dựa trên cơ sở các tài liệu do VEC cung cấp trong Bảng 9.1.1.

Bảng 9.1.1 Đề cương công tác rà soát

STT	Mục nghiên cứu	Kiểm tra	NCKT 2009	NCKT 2007
01	Cơ sở pháp lý	Có	TEDI phía Nam cung cấp danh sách	Có
02	Dự báo nhu cầu giao thông	Có	Không	Có
03	Khảo sát điều kiện tự nhiên	Có	Có (một phần)	Có
04	Các thiết kế đường cao tốc	Có	Chỉ có bản vẽ	Có
05	Các thiết kế nút giao cắt	Có	Chỉ có bản vẽ	Có
06	Các thiết kế đường nối	Có	Chỉ có bản vẽ	Có
07	Các thiết kế cầu	Có	Chỉ có bản vẽ	Có
08	Thiết kế mặt đường	Có	Chỉ có bản vẽ	Có
09	Thiết kế thoát nước	Có	Chỉ có bản vẽ	Có
10	Xử lý nền đất yếu	Có	Chỉ có bản vẽ	Có
11	Các thiết kế kết cấu khác	Có	Chỉ có bản vẽ	Có
12	Các công trình an toàn giao thông	Có	Chỉ có bản vẽ	Có
13	Quy hoạch di dời công trình công ích	Có	Chỉ có bản vẽ	Có
14	Các thiết kế công trình điện	Có	Chỉ có bản vẽ	Có
15	Các thiết kế công trình ITS	Có	Không	Có
16	Quy hoạch xây dựng	Có	Không	Có
17	Các vấn đề về môi trường	Có	Báo cáo ĐTM Không có báo cáo RAP	Báo cáo ĐTM
18	Quy hoạch khai thác và bảo trì (O&M)	Có	Không	Có
19	Các bản vẽ	Có	Không	Không
20	Tăng khối lượng	Không	Không	Không
21	Chi phí dự tính	Có	Không	Có
22	Chương trình triển khai	Có	Không	Có
23	Phân tích kinh tế và tài chính.	Có	Không	Có

Nguồn: Đoàn Nghiên cứu VITRANSS 2

3) Các tài liệu đã nhận được

Nghiên cứu khả thi gần đây nhất do TEDI phía Nam thực hiện và đã trình lên sở giao thông vận tải Tp.HCM vào tháng 05 năm 2009. Danh sách các tài liệu về nghiên cứu khả thi và tình hình thu thập các tài liệu này được nêu trong Bảng 9.1.2 dưới đây. Trong đó, không có báo cáo thiết kế nào được lập trong năm 2009. Thay vào đó, Báo cáo nghiên cứu khả thi năm 2007 (FS 2007) được sử dụng cho công tác rà soát. Đoàn Nghiên cứu đã thực hiện rà soát dựa trên các tài liệu được cung cấp vào tháng 01 năm 2010.

Bảng 9.1.2 Các tài liệu đã nhận (Báo cáo 2009)

Khối lượng	Phần	Mục	Tiêu đề Báo cáo	Tình trạng nhận tài liệu
1	---		Báo cáo điều tra địa chất	Có (Tiếng Việt)
2	---		Báo cáo khảo sát địa hình	Có (Tiếng Việt)
3	---		Báo cáo điều tra tình trạng thủy văn	Không
4	1		Báo cáo chung	---
		1.1	Ý kiến đóng góp	Không
		1.2	Các phụ lục	---
			(1) Thư ngỏ	Có
			(2) Tổng mức phí đầu tư	Có (Tiếng Việt)
	2		Báo cáo thiết kế cơ sở	
		1	Ý kiến đóng góp	Không
		2	Các bản vẽ	
			2.1 Nút giao An Phú	Có (Tiếng Anh)
			2.2 Hướng tuyến, thoát nước	Có (Tiếng Anh)
			2.3 Cầu cạn	Có (Tiếng Anh)

Nguồn: Đoàn Nghiên cứu VITRANSS 2

9.2 Tóm tắt công tác rà soát

1) Phạm vi công việc ban đầu

Như trong bảng 9.2.1 dưới đây, Đoàn Nghiên cứu đã nhận được một vài phần của báo cáo Nghiên cứu khả thi năm 2009 và Báo cáo thiết kế Nghiên cứu khả thi năm 2007.

Nhìn chung, báo cáo nghiên cứu khả thi (2007) tương đối đầy đủ, tuy nhiên cần cập nhật lại mộ số điểm sau trong giai đoạn thiết kế chi tiết.

Bảng 9.2.1 Tổng hợp công tác rà soát nghiên cứu khả thi

STT	Mục nghiên cứu	Đánh giá	Yêu cầu cập nhật
00	Tổng quan		
00-1	Báo cáo thiết kế	Không có Báo cáo 2009 Sử dụng báo cáo 2007	Cập nhật báo cáo thiết kế từ BCKT 2007
00-2	Loại tài liệu		Tham khảo Quyết định 48/2008/QĐ-TTg.
00-3	Các tiêu chuẩn thiết kế	Chưa phù hợp	Cập nhật các tiêu chuẩn thiết kế và quy định liên quan.
01	Cơ sở pháp lý	Tương đối	Bao gồm Quyết định 48/2008/QĐ-TTg về “Hướng dẫn chung về công tác chuẩn bị cho Báo cáo NCKT đối với những dự án sử dụng vốn tài trợ từ nhóm 5 Ngân hàng”
02	Dự báo nhu cầu giao thông	Chưa phù hợp	Cập nhật nhu cầu giao thông bao gồm lưu lượng giao thông đối với thiết kết nút giao.
03	Khảo sát điều kiện tự nhiên		
03-1	Khảo sát địa hình	Tương đối	Tiến hành khảo sát chi tiết với bản thiết kế mới cập nhật của nút giao An Phú.
03-2	(Khảo sát địa hình bổ sung)		Cần tiến hành khảo sát địa hình các khu vực di dời tiềm năng của Liên Tỉnh Lộ 25.
03-3	Khảo sát địa chất		Tiến hành khảo sát chi tiết bản thiết kế nút giao An Phú.
04	Các thiết kế đường cao tốc		
04-1	Mặt cắt điển hình	Chưa phù hợp	Các mặt cắt hình mẫu của giai đoạn xây dựng cần được xem xét và giải thích rõ.
04-2	Trắc ngang tuyến	Chưa phù hợp	Làm rõ phương pháp kết nối tới nút giao đường vành đai 2.
04-3	Trắc dọc tuyến	Chưa phù hợp	Đường cong đứng khá nhỏ. Cần tăng bán kính đường cong đứng theo mức phù hợp.
05	Các thiết kế nút giao cắt		
05-1	Nút giao An Phú	Chưa phù hợp	Lựa chọn mẫu thiết kế nút giao An Phú phù hợp với nhu cầu giao thông dự báo.
05-2	Ngã ba Đổ Xuân Hợp	Chưa phù hợp	Cập nhật nhằm đáp ứng giai đoạn quy hoạch xây dựng.
05-3	Nút giao đường vành đai 2	Cần làm rõ thêm	Kết nối với đường vành đai 2 không rõ ràng.
06	Các thiết kế đường nối		
06-1	Liên Tỉnh lộ 25	Chưa phù hợp	Di dời ngã ba Liên Tỉnh lộ 25.
07	Các thiết kế cầu		
07-1	Giai đoạn xây dựng	Chưa phù hợp	Nghiên cứu giai đoạn xây dựng cầu.
07-2	Độ sâu của cọc móng	Phù hợp	Cập nhật chiều dài cọc móng.
08	Thiết kế mặt đường		
08-1	Lưu lượng GT thiết kế	Chưa phù hợp	Chỉ rõ thiết kế lưu lượng giao thông
08-2	Thiết kế mặt đường	Chưa phù hợp	Cập nhật thiết kế mặt đường phù hợp với thiết kết lưu lượng giao thông.
09	Thiết kế thoát nước		
09-1	Vùng thu nước	Chưa phù hợp	Chỉ rõ tình hình thủy văn các vùng thu nước.
09-2	Tính toán thủy lực	Chưa phù hợp	Chỉ rõ kết quả tính toán thủy lực của từng công trình tiêu thoát nước.
10	Xử lý nền đất yếu		
10-1	Lựa chọn biện pháp	Tương đối	Cập nhật so sánh nghiên cứu bao gồm phương pháp gia cố.
11	Các thiết kế kết cấu khác	Số SA/PA	

STT	Mục nghiên cứu	Đánh giá	Yêu cầu cập nhật
			Không áp dụng được
12	Các công trình an toàn giao thông		
12-1	Đường thông qua	Phù hợp	
12-2	Đường nối	Chưa phù hợp	Bao gồm các công trình an toàn giao thông đối với các nút giao/ngã ba.
13	Quy hoạch di dời các công trình công ích	Chưa phù hợp	Bao gồm bản phác thảo các công trình công ích hiện có và kế hoạch di dời.
14	Các thiết kế công trình điện	Chưa phù hợp	Bao gồm bản phác thảo các công trình công ích điện năng hiện có và kế hoạch di dời.
15	Các thiết kế công trình ITS	Chưa phù hợp	Bao gồm thiết kế và quy hoạch các công trình ITS.
16	Quy hoạch xây dựng	Chưa phù hợp	Giai đoạn xây dựng nên được cân nhắc và giải thích rõ ràng.
17	Các vấn đề về môi trường		
17-1	Môi trường tự nhiên	Tương đối	Cập nhật 1) Bản thiết kế đã sửa đổi của nút giao An Phú, 2) Di dời ngã ba Lien Tinh Lo 25, tham khảo hướng dẫn của JICA.
17-2	Môi trường xã hội	Chưa phù hợp	Chuẩn bị báo cáo RAP.
18	Quy hoạch khai thác và bảo trì (O&M)	Chưa phù hợp	Việc khai thác đoạn đường từ Km0-4 nên được các bên liên quan thảo luận thêm.
19	Các bản vẽ		
19-1	Quy hoạch lưu lượng	Chưa phù hợp	Tất cả các bản vẽ nên thống nhất một lưu lượng.
19-2	Sơ đồ vị trí Dự án	Chưa phù hợp	Bao gồm Sơ đồ vị trí dự án
20	Tăng khối lượng	Chưa phù hợp	Chuẩn bị Báo cáo tính toán khối lượng theo thiết kế được cập nhật.
21	Chi phí dự tính	Chưa phù hợp	Chuẩn bị Báo cáo tính toán khối lượng có cập nhật thiết kế.
22	Chương trình triển khai	Chưa phù hợp	Cập nhật chương trình triển khai sau khi tham vấn VEC xem xét kế hoạch thực tế.
23	Phân tích tài chính và kinh tế	Chưa phù hợp	Cập nhật giá mới và chương trình triển khai.

Nguồn: Đoàn Nghiên cứu VITRANSS 2

2) Phạm vi công việc bổ sung

Phạm vi rà soát ban đầu chỉ giới hạn giữa nút giao An Phú (Km0 + 000) đến điểm tiếp giáp công trình đang xây dựng (Km4 + 000). Tuyến đường nối này nối đến điểm thiết kế hiện tại ở đoạn đường nền đắp Km4 + 000.

Trong quá trình thảo luận với VEC, Nút giao đường Vành đai 2 được đề xuất đưa vào phạm vi rà soát, nên Đoàn nghiên cứu đã nhất trí mở rộng phạm vi rà soát.

Bảng 9.2.2 Phạm vi công việc

STT	Phạm vi	Bao gồm
1	Ban đầu	KM 0+000 – KM 4+000 (trước nút giao VĐ2)
2	Cập nhật	KM 0+000 – KM 5+000 (gồm nút giao VĐ2)

Nguồn: Đoàn Nghiên cứu VITRANSS 2

3) Cơ sở pháp lý

(1) Cơ sở pháp lý của Nghiên cứu khả thi 2009

Sau đây là các văn bản pháp lý do TEDI phía Nam cung cấp.

Bảng 9.2.3 Danh mục văn bản pháp lý của NCKT 2009

STT	Ngày ban hành	Tham chiếu	Nội dung
01	23/11/2009	Thông báo số 858/TB-VP (UBND TPHCM)	Kết luận của Phó Chủ tịch thường trực – Nguyễn Thanh Tài về ranh giới đường nối (đoạn còn thiếu) giữa Đại lộ Đông – Tây và Đường cao tốc Long Thành – Dầu Giây
02	03/11/2009	Công văn số 3421/PKH-CV	Ban quản lý dự án Đại lộ Đông – Tây và Môi trường nước thành phố về báo cáo các khó khăn liên quan đến dự án đường nối giữa Đại lộ Đông – Tây và Đường cao tốc Tp.HCM – Long Thành – Dầu Giây
03	23/06/2009	Công văn số 3005/UBND-DTMT(UBND TPHCM)	Tạm dừng việc xây dựng đoạn An Phú – Đường vành đai 2 thuộc đường cao tốc Tp.HCM – Long Thành – Dầu Giây
04	16/03/2009	Công văn số 1048/UBND-DTMT(UBND TPHCM)	Giám sát xây dựng dự án Đoạn An Phú – Đường vành đai 2
05	09/01/2009	Công văn số 32/CDSVN-KHDT	Trả lời Quy hoạch tương lai về Đường sắt cao tốc Bắc – Nam (Cục Đường sắt Việt Nam)
06	01/12/2008	Thông báo số 546/TB-BGVT	Kết luận của Thứ trưởng Ngô Thịnh Đức về thảo luận câu Sở GTVT Tp.HCM về hành lang đường bộ, đường sắt – Đoạn An Phú – Đường vành đai 2(BGTVT)
07	07/10/2008	Quyết định số 618/QĐ-TNMT-QLMT	Sở TNMT (UBND Tp.HCM) về phê duyệt báo cáo đánh giá tác động môi trường của Dự án đường nối (giữa Đại lộ Đông – Tây và Đường cao tốc Tp.HCM – Long Thành – Dầu Giây) về việc đầu tư và xây dựng đối với Dự án Đại lộ Đông – Tây.
08	18/08/2008	Công văn số 195/SEPMU-KT&MT	Ban Quản lý Dự án Đường Cao tốc phía Nam (VEC) về việc cung cấp tài liệu về điểm nối giữa đoạn Km0 – Km4 và đoạn km 54 + 983 của Đường bộ cao tốc Tp.HCM – Long Thành – Dầu Giây
09	11/07/2008	Thông báo số 164/TB-VPCP	Kết luận của Thủ tướng Chính phủ Nguyễn Tấn Dũng về chiến lược phát triển giao thông vận tải đường sắt đến năm 2020 và tầm nhìn đến năm 2050
10	27/05/2008	Công văn số 1266/SGTCG-GT	Nghiên cứu và xác định quy mô của nút giao giữa Đường bộ cao tốc Tp.HCM – Long Thành – Dầu Giây và Đường Đỗ Xuân Hợp (Sở GTCC – UBND Tp.HCMC)
11	13/02/2007	Quyết định số 334/QĐ-BGTVT	Phê duyệt dự án xây dựng Đường cao tốc Tp.HCM – Long Thành – Dầu Giây (Bộ GTVT)

Nguồn: Đoàn Nghiên cứu VITRANSS 2

(2) Rà soát ý kiến đóng góp

Tham chiếu Quyết định số 48-2008-QĐ-TTg dành cho “Hướng dẫn chung về chuẩn bị báo cáo nghiên cứu khả thi đối với dự án sử dụng nguồn vốn hỗ trợ phát triển (ODA) của nhóm 5 ngân hàng”.

9.3 Dự báo nhu cầu giao thông vận tải

1) Phương pháp luận và kết quả dự báo trong nghiên cứu của TEDI phía Nam

(1) Vài nét chính về phương pháp luận

Phương pháp dự báo nhu cầu được tổng hợp như sau:

Lưu lượng phương tiện trên đường được dự báo theo công thức sau:

$$Y_t = Y_0 (1 + \alpha \varepsilon)^t$$

Trong đó:

Y_t : Lưu lượng giao thông cho năm t

Y_0 : Lưu lượng giao thông quan sát được trong năm đầu tiên

α : Tỷ lệ tăng trưởng GDP

ε : Hệ số đàn hồi đối với tốc độ tăng trưởng GDP

t : Thời gian (số năm)

Đối với tốc độ tăng trưởng kinh tế của cả nước và các vùng miền, các phương án tăng trưởng thấp, trung bình và cao đã được Bộ KH&ĐT cân nhắc trong chiến lược và mục tiêu phát triển của Vùng kinh tế trọng điểm phía Nam (SFEZ). Sau đó, sử dụng độ co giãn của nhu cầu giao thông so với tăng trưởng GDP đã đạt được từ các số liệu thống kê trước đây, các tỉ lệ tăng trưởng giao thông cho vận tải hành khách và hàng hóa đã được dự báo riêng rẽ.

Trước khi áp dụng công thức ở trên, lưu lượng giao thông hiện tại và dự báo OD đã được phân tích trên cơ sở đếm phương tiện và khảo sát phỏng vấn OD đã tiến hành vào năm 2005 tại 5 trạm dọc tuyến QL1. Tỷ lệ chuyển đổi trong tương lai từ các tuyến đường quốc lộ hiện tại sang đường cao tốc được giả định khi xem xét các mẫu OD theo loại phương tiện.

Cho dù việc tính toán dự báo đã được tiến hành cẩn thận và chi tiết, nhưng những sự thay đổi về cấu trúc trong giao thông vẫn có thể xảy ra do việc xây dựng các tuyến đường cao tốc đề xuất không được phản ánh một cách hệ thống trong dự báo.

(2) Kết quả dự báo

Kết quả dự báo đối với đường nối phía Đông được thể hiện trong Bảng 9.3.1

Bảng 9.3.1 Dự báo lưu lượng giao thông đối với đường nối phía Đông

Năm	Lưu lượng giao thông (PCU/ngày)
2010	41.241
2015	48.818
2020	73.005
2025	105.629
2030	149.245

Nguồn: Nghiên cứu khả thi đối với ĐBCT HCM-LT-DG (TEDI phía Nam)
Chú ý: Chưa bao gồm Lưu lượng đến đi từ SB Long Thành.

2) Dự báo mới theo VITRANSS2

(1) Phương pháp luận

Đoàn Nghiên cứu VITRANSS 2 đã cập nhật kết quả dự báo nhu cầu giao thông mới nhất đối với đoạn nối ở phía Đông của Đại lộ Đông-Tây. Tham khảo chi tiết ở Phụ lục 8A. Tổng hợp một vài nét chính như sau:

Trên cơ sở nghiên cứu, nhu cầu giao thông liên tỉnh được thực hiện theo mẫu ma trận

OD (điểm đầu-điểm cuối) từ dự án VITRANSS 2 (MOT/JICA, 2008-2009). Các số liệu của năm 2008 đã được dự báo trên cơ sở sử dụng kết quả điều tra đếm phương tiện tiến hành trong phạm vi các tỉnh.

Giao thông nội tỉnh có khả năng ảnh hưởng tới nhu cầu giao thông trên các tuyến quốc lộ nhưng không được đề cập trong khảo sát liên tỉnh OD VITRANSS 2, các mô hình phát sinh/thu hút chuyển đi và mô hình phân bổ giao thông được phát triển và áp dụng tại Tp. HCM. Khung KT-XH cũng phù hợp với các mô hình gốc của VITRANSS 2.

Hai bảng OD phía trên được kết hợp theo loại hình phương tiện. Quy trình được lập lại đối với năm 2020 và 2030.

Mạng lưới cơ sở được hình thành thông qua xem xét các dự án đường bộ đang được triển khai hoặc cam kết xây dựng cũng như các quy hoạch của Chính phủ. Việc phân bổ giao thông cũng được tiến hành theo ba kịch bản năm hoàn tất trong trường hợp “Có Dự án” và “Không có Dự án” (xem bảng 9.3.2).

Bảng 9.3.2 Phương án dự báo nhu cầu giao thông

Kịch bản	Thời gian khai thác	
	Nút giao An Phú	Nút giao VĐ2
1	2015 - 2020	2015 - 2020
2	2015 - 2020	2020 - 2030
3	2020 - 2030	2015 - 2020

Nguồn: Đoàn Nghiên cứu VITRANSS2

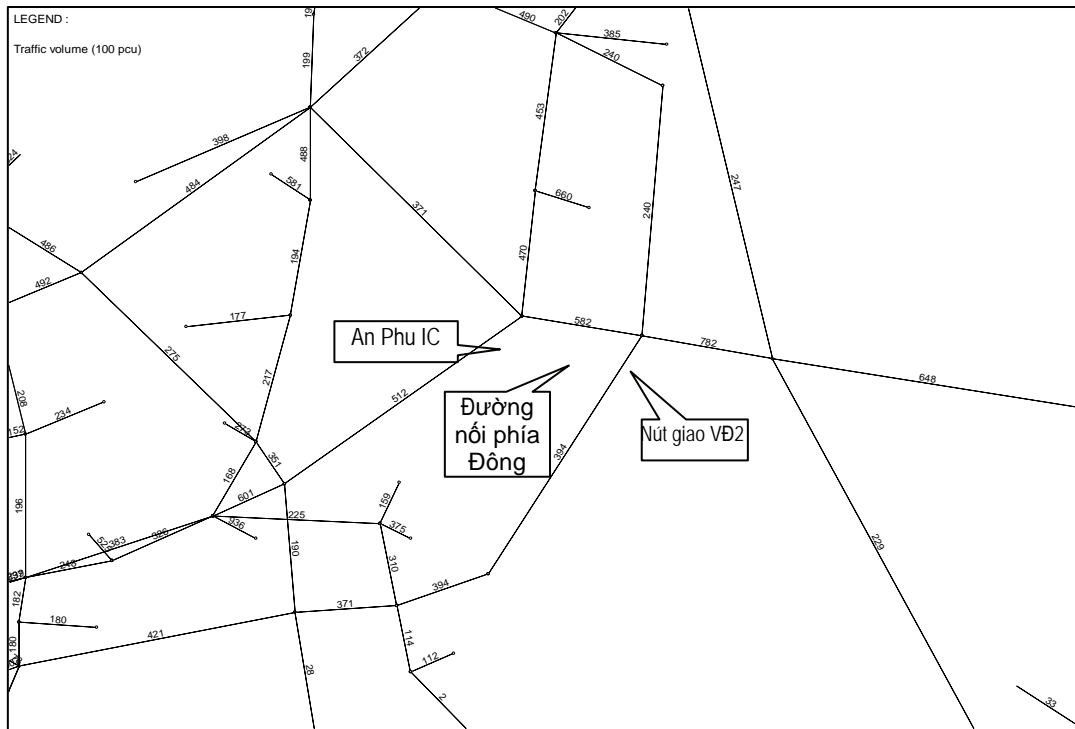
(2) Kết quả dự báo

Lưu lượng giao thông dự báo trên đoạn đường nối phía Đông lần lượt là 58, 53 và 27 nghìn PCU/ngày đối với kịch bản 1, 2 và 3 trong các năm 2020 và 2030 như trong Hình 9.3.1 đến Hình 9.3.3. Rõ ràng giai đoạn hoàn thành nút giao An Phú ảnh hưởng đến lưu lượng của tuyến đường nối phía Đông. Năm 2003, nhu cầu giao thông dự kiến là 81 nghìn PCUs/ngày như trong Hình 9.4.4. Xem xét kịch bản 1, lưu lượng giao thông dự báo thấp hơn so với dự báo của TEDI phía Nam, lần lượt là 21% và 46% tương ứng với các năm 2020 và 2030.

Cho dù vẫn cần phải tiến hành điều tra thêm trong tương lai nhưng kết quả dự báo của TEDI phía Nam có vẻ quá cao so với thực tế.

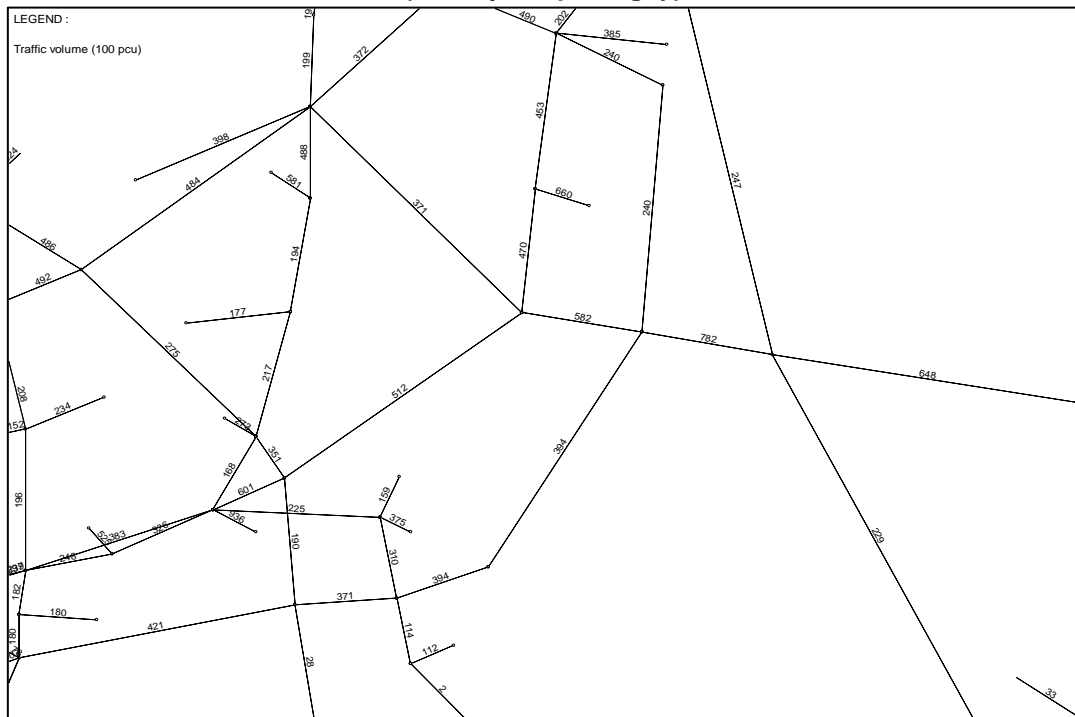
Hình 9.3.5 cho đến Hình 9.3.12 minh họa các luồng giao thông dự báo đổ về nút giao An Phú và VĐ2 ở cả 2 đầu của tuyến đường nối trong năm 2020 và 2030.

**Hình 9.3.1 Dự báo lưu lượng giao thông xung quanh Đường nối phía Đông, Kịch bản 1, 2020
(Đơn vị: 100pcu/ngày)**



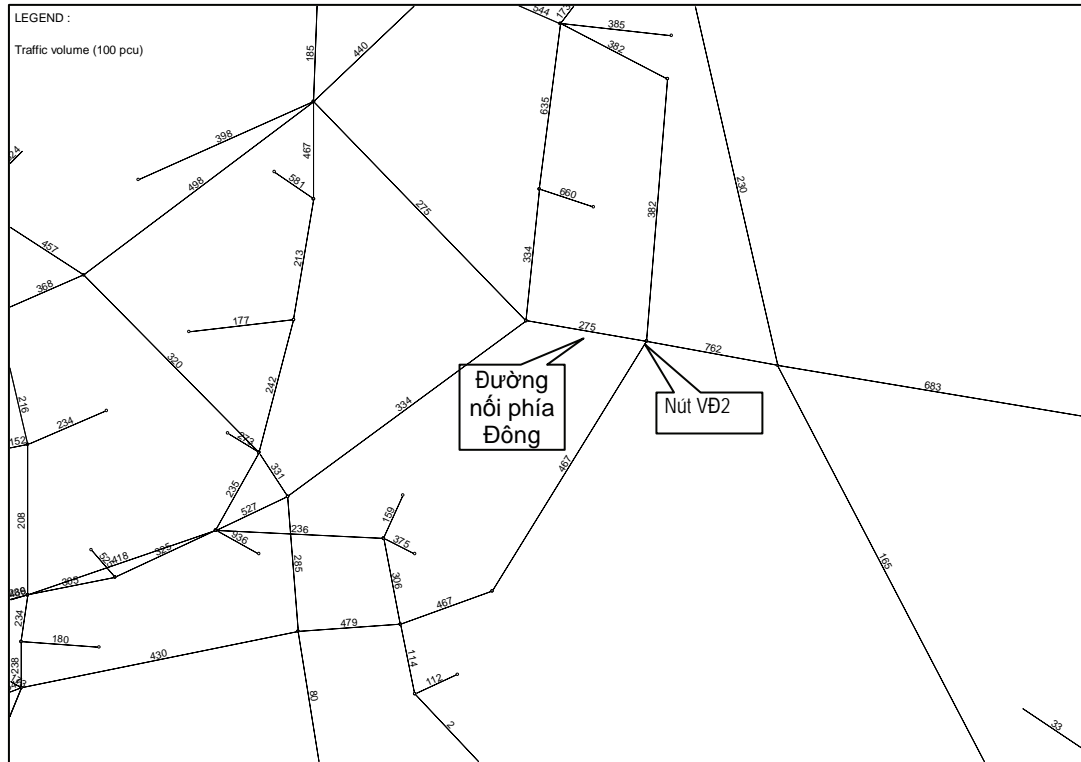
Nguồn: Đoàn Nghiên cứu VITRANSS 2

**Hình 9.3.2 Dự báo lưu lượng giao thông xung quanh Đường nối phía Đông, Kịch bản 2, 2020
(Đơn vị: 100pcu/ngày)**



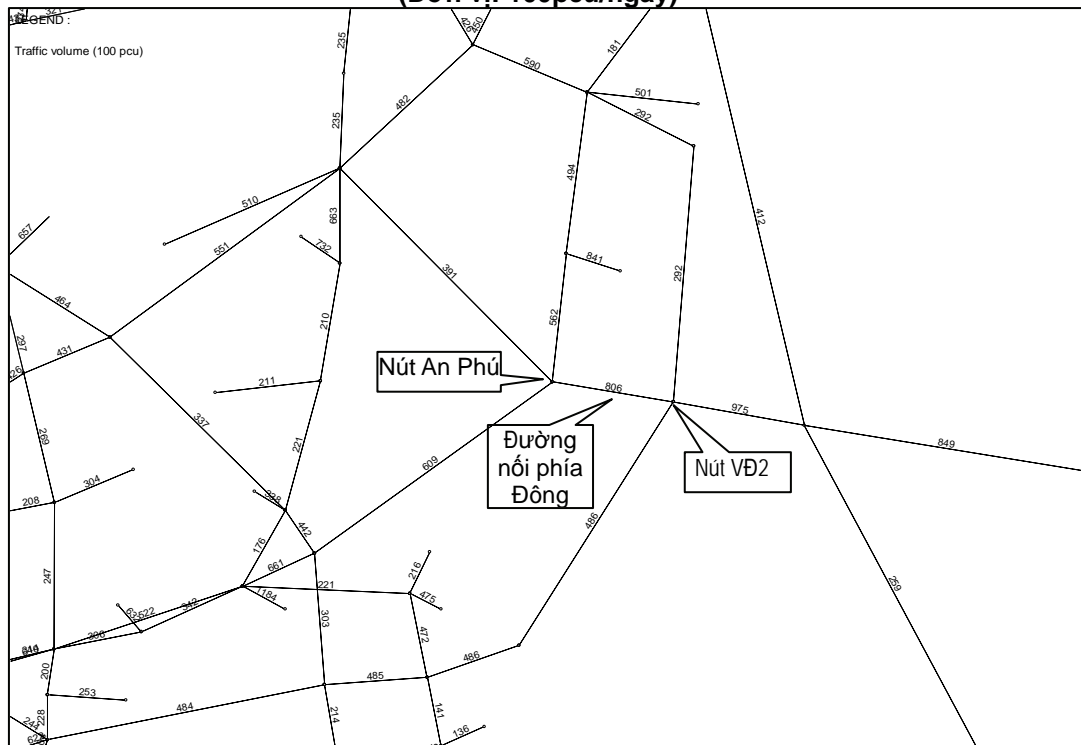
Nguồn: Đoàn Nghiên cứu VITRANSS 2

Hình 9.3.3 Dự báo lưu lượng giao thông xung quanh Đường nối phía Đông, Kịch bản 3, 2020
(Đơn vị: 100pcu/ngày)



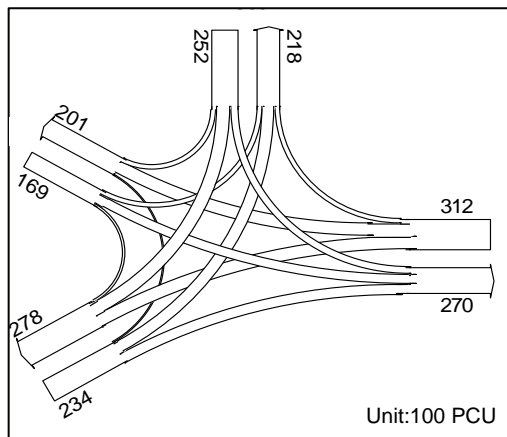
Nguồn: Đoàn Nghiên cứu VITRANSS 2

Hình 9.3.4 Dự báo lưu lượng giao thông xung quanh Đường nối phía Đông, 2030
(Đơn vị: 100pcu/ngày)

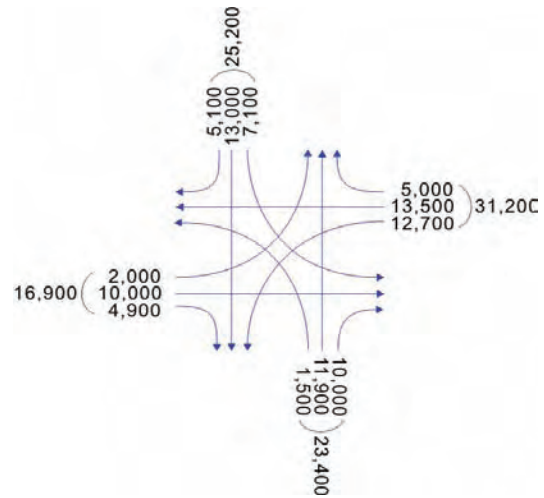


Nguồn: Đoàn Nghiên cứu VITRANSS 2

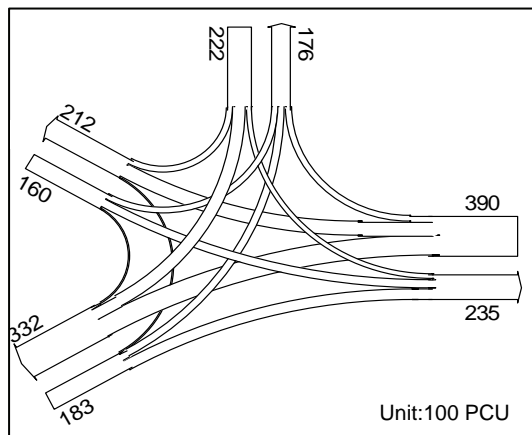
Hình 9.3.5 Lưu lượng giao thông qua nút giao An Phú, 2020 (K.bản 1)



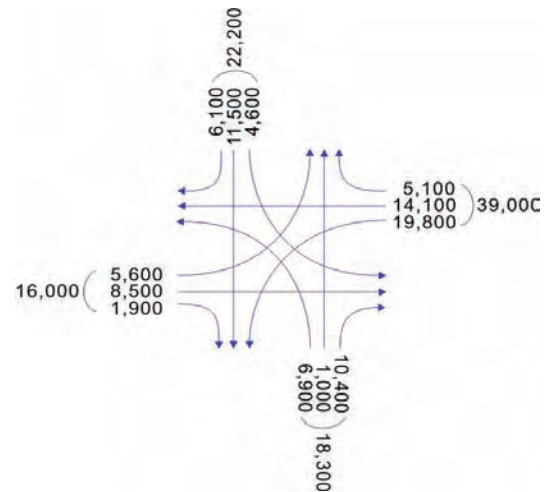
Nguồn: Đoàn Nghiên cứu VITRANSS 2



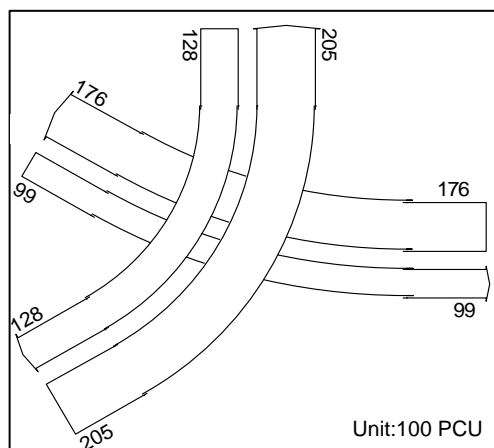
Hình 9.3.6 Lưu lượng giao thông qua nút giao An Phú, 2020 (K.bản2)



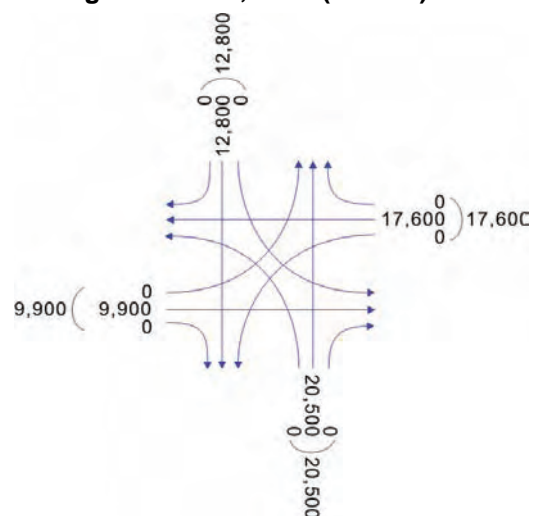
Nguồn: Đoàn Nghiên cứu VITRANSS 2



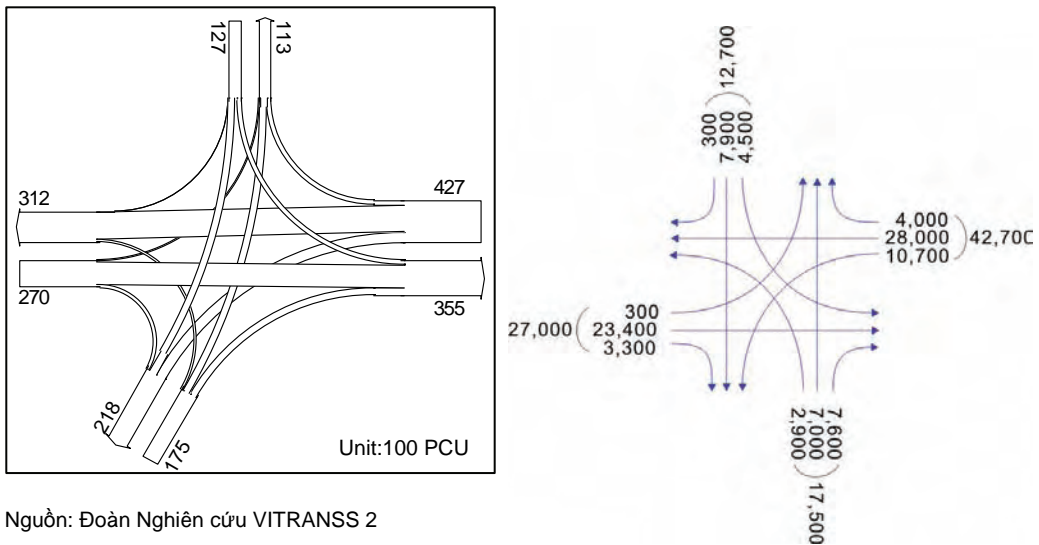
Hình 9.3.7 Lưu lượng giao thông qua nút giao An Phú, 2020 (K.bản3)



Nguồn: Đoàn Nghiên cứu VITRANSS 2

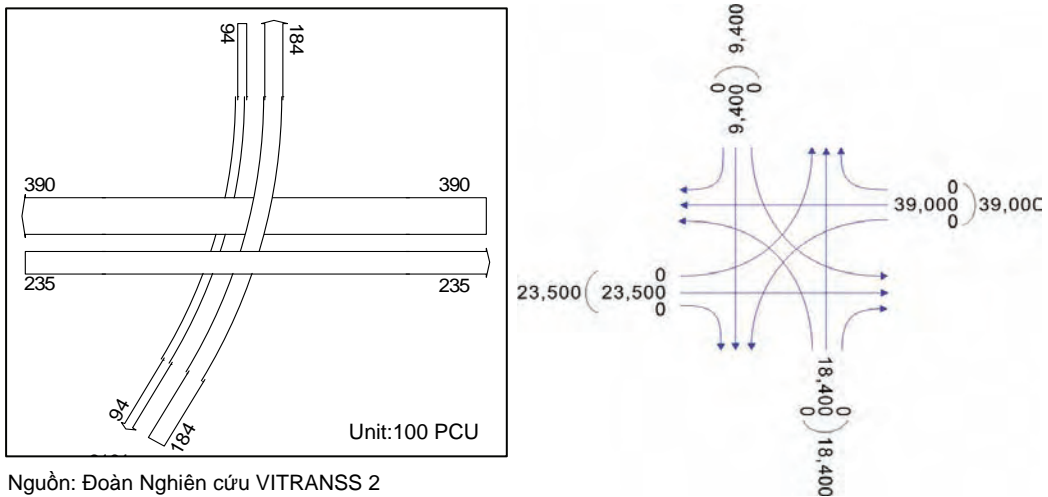


Hình 9.3.8 Lưu lượng giao thông qua nút giao Đường VĐ2, 2020 (K.bản1)



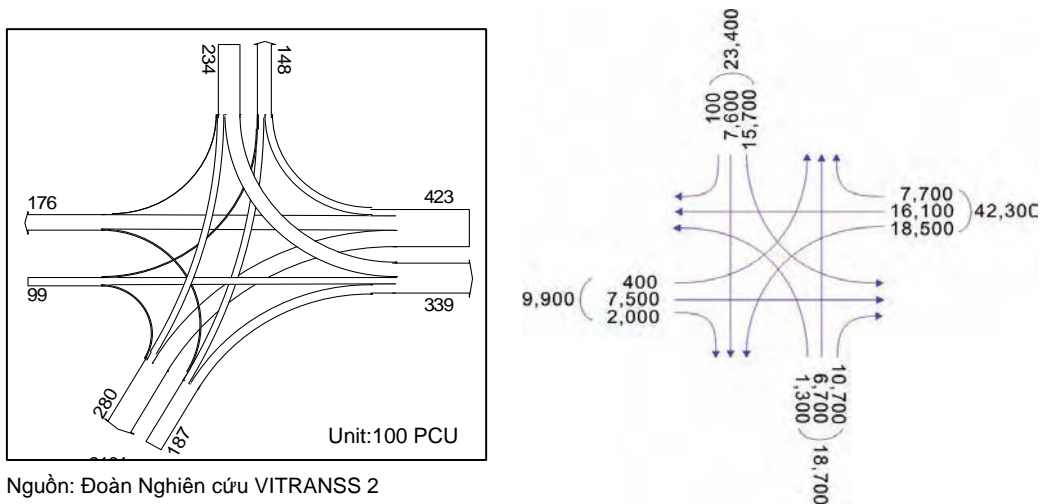
Nguồn: Đoàn Nghiên cứu VITRANSS 2

Hình 9.3.9 Lưu lượng giao thông qua nút giao Đường VĐ2, 2020 (K.bản2)



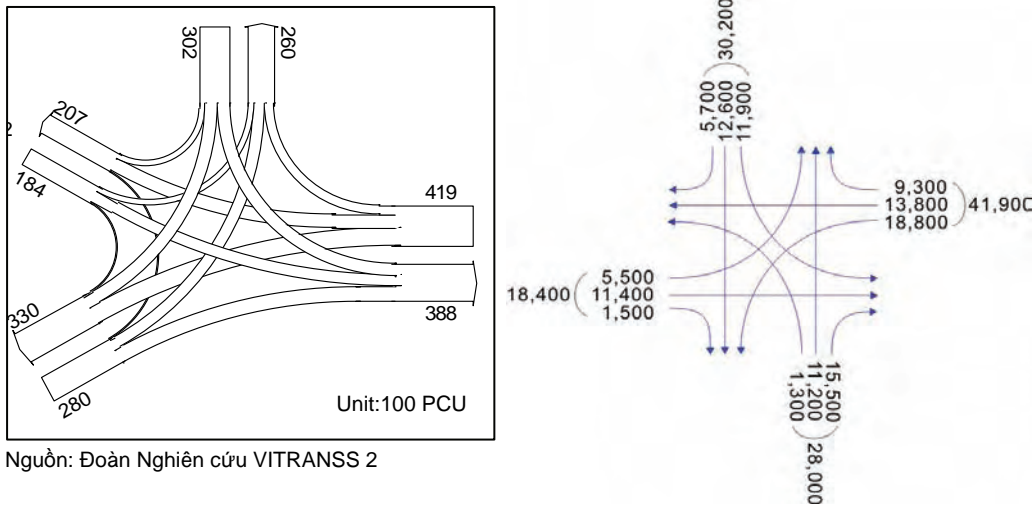
Nguồn: Đoàn Nghiên cứu VITRANSS 2

Hình 9.3.10 Lưu lượng giao thông qua nút giao Đường VĐ2, 2020 (K.bản3)



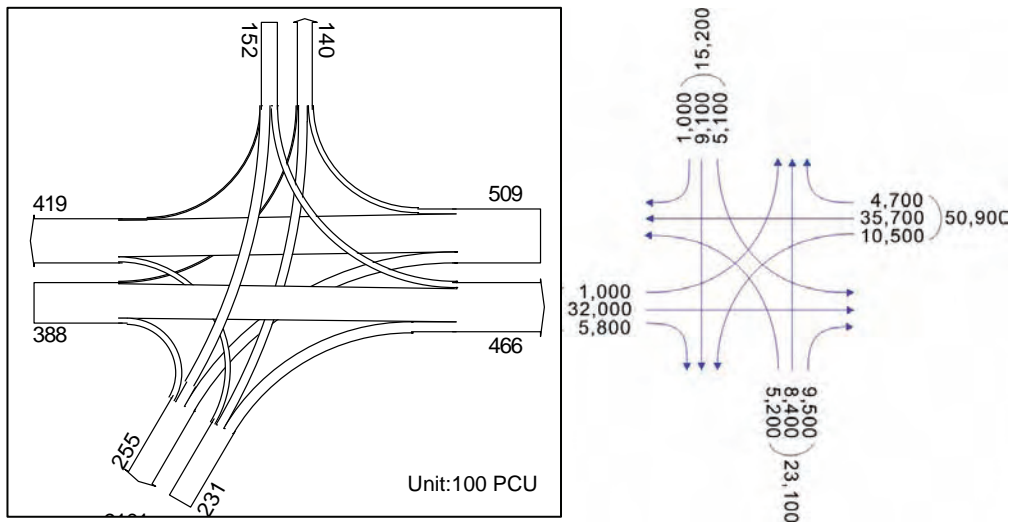
Nguồn: Đoàn Nghiên cứu VITRANSS 2

Hình 9.3.11 Lưu lượng giao thông qua nút giao An Phú, 2030



Nguồn: Đoàn Nghiên cứu VITRANSS 2

Hình 9.3.12 Lưu lượng giao thông qua nút giao An Phú, 2030



Nguồn: Đoàn Nghiên cứu VITRANSS 2

9.4 Khảo sát điều kiện tự nhiên

1) Khảo sát địa hình

Rà soát lại nghiên cứu khả thi 2009. Báo cáo khảo sát địa hình được chuẩn bị khá chi tiết, dựa trên hệ tọa độ quốc gia mới nhất (Trung tâm VN2000, 105 kinh độ 45 phút), sau đây là một số khảo sát:

Bảng 9.4.1 Quy mô khảo sát địa hình (NCKT 2009)

STT	Loại khảo sát địa hình	Tỉ lệ	Số lượng	Chú ý
1	Khảo sát điểm khống chế, GPS	-	9	Incl.646449
2	Khảo sát điểm khống chế, BM	-	72	Đài tưởng niệm
3	Khảo sát mặt bằng	1/5,000	-	KM0-KM4
4	Khảo sát trắc dọc	1/500	-	KM0-KM4
5	Khảo sát mặt cắt ngang	1/200	86	Rộng 100 m
6	Mặt cắt ngang, tuyến đường nổi	H=1/2,000, V=1/200		
	(1) Đường Nguyễn Thị Định		18	896.87 m
	(2) Đường Liên tỉnh 25		28	1,393.52 m
	(3) Đường Lương Đình Của		15	638.74 m
	(4) Phố Đỗ Xuân Hợp		28	Không có trắc dọc
7	Khảo sát sông Bình đồ, Mặt cắt ngang	1/1,000 H=1/1,000, V=1/100		
	(1) KM 0+350		3	Sông Rạch Ba Dai
	(2) KM 0+820		1	Rạch Miếu 1
	(2) KM 1+235		3	Dong Ngoai
	(3) KM 1+938		1	
	(4) KM 2+427		1	
	(5) KM 2+558		1	
	(6) KM 3+032		1	
	(7) KM 3+365		1	
	(8) KM 3+492		1	
	(9) KM 3+875		1	

Nguồn: Đoàn Nghiên cứu VITRANSS2

Báo cáo khảo sát được chuẩn bị khá tốt. Sau đây là một số đánh giá:

Bảng 9.4.2 Danh sách đánh giá (Khảo sát địa hình)

STT	Hạng mục nghiên cứu
TS-00	Nhìn chung khá tốt. Cần dịch sang T.A
TS-01	Bổ sung kế hoạch khảo sát điểm khống chế
TS-02	Bổ sung bình đồ khu vực nút giao An Phú
TS-03	Bổ sung khảo sát mặt bằng đối với khu vực có khả năng di dời của đường liên tỉnh 25
TS-04	Bổ sung khảo sát tìm đường hiện có
TS-05	Mặt cắt ngang của các tuyến đường hiện có bao gồm vị trí của các tường gần đó nhất
TS-06	Cần thể hiện vị trí của mặt cắt ngang trên bình đồ
TS-07	Mặt cắt ngang tại KM0+0820 chưa chính xác Không thể hiện kết cấu của đê
TS-08	Mặt cắt ngang tại KM1+235 chưa chính xác Không thể hiện kết cấu của đê
TS-09	Mặt cắt ngang tại KM1+938 chưa chính xác Không thể hiện kết cấu của đê
TS-10	Mặt cắt ngang tại KM2+427 chưa chính xác Không thể hiện kết cấu của đê
TS-11	Mặt cắt ngang tại KM2+558 chưa chính xác Không thể hiện kết cấu của đê
TS-12	Mặt cắt ngang tại KM3+875 chưa chính xác Không thể hiện kết cấu của đê
TS-13	Bổ sung trắc dọc của Phố Đỗ Xuân Hợp
TS-14	Bổ sung khảo sát tiện ích

Nguồn: Đoàn Nghiên cứu VITRANSS2

4) Khảo sát địa chất

Mặc dù đã có Nghiên cứu khả thi bản Tiếng Việt năm 2009, nhưng do thời gian hạn chế nên chỉ rà soát lại báo cáo năm 2007. Báo cáo này bao gồm tất cả các phần như báo cáo mới trừ vị trí chính xác của khu vực nút giao An Phú. Khảo sát địa chất có thể được tiến hành sau khi quyết định loại hình nút giao. Và cần thiết phải dịch báo cáo mới 2009.

5) Khảo sát thủy văn

Do không nhận được NCKT 2009 từ VEC nên Đoàn nghiên cứu đã tiến hành rà soát lại báo cáo 2007. Mục tiêu của khảo sát thủy văn là (1) xác định Mức lũ thiết kế (DFL) đối với việc xây dựng đường bộ và (2) xác định lượng nước thiết kế đối với các công trình/kết cấu thủy lực. Do đặc điểm tự nhiên của thủy văn nên các thông số kỹ thuật thiết kế có thể tương tự đối với các khu vực lân cận, ví dụ như Đại lộ Đông – Tây, Đường cao tốc Hồ Chí Minh – Dầu Giây.