

PHỤ LỤC 8A

**Biên bản Họp các bên liên quan
Nghiên cứu Phương án Phát triển đường sắt cho tuyến ĐSCT Bắc – Nam**

PHỤ LỤC 8A

Biên bản Họp các bên liên quan¹

Hội thảo các bên liên quan lần 1

Nghiên cứu Phương án Phát triển đường sắt cho tuyến ĐSCT Bắc - Nam

1. **Thời gian:** Ngày 9/12/2011 / 8:30-12:00
2. **Địa điểm:** Phòng hội thảo, Trung tâm Văn hóa – Thể thao – Du lịch đường sắt
3. **Người tham dự:**

- **Phía Việt Nam**

- | | |
|-----------------------------|---|
| 1) Ông Ngô Thịnh Đức | Thứ trưởng (Bộ GTVT) |
| 2) Ông Nguyễn Đạt Tường | Tổng giám đốc (ĐSVN) |
| 3) Ông Trần Quốc Đông | Phó Tổng giám đốc (ĐSVN) |
| 4) Ông Ngô Văn Tuyển | Phó ban (Ban Cơ sở hạ tầng, ĐSVN) |
| 5) Ông Bình | Phó ban (Ban Chuẩn bị đầu tư, ĐSVN) |
| 6) Ông Trần Việt Bản | Phó ban (Ban Khoa học – Công nghệ, ĐSVN) |
| 7) Bà Nguyễn Kim Dung | Phó ban (Ban Kinh doanh vận tải, ĐSVN) |
| 8) Ông Phạm Xuân Sắc | Phó ban (Ban Đầu tư xây dựng, ĐSVN) |
| 9) Ông Ngô Trung Kiên | Phó ban (Ban Chuẩn bị đầu tư, ĐSVN) |
| 10) Ông Trần Văn Quý | Phó ban (Ban Tài chính – Kế toán, ĐSVN) |
| 11) Ông Nguyễn Ngọc Chiến | Phó ban (Ban Đầu máy – Toa xe, ĐSVN) |
| 12) Bà Nguyễn Thị Thu Thành | Phó ban (Ban Hợp tác quốc tế, ĐSVN) |
| 13) Bà Nguyễn Bảo Vân | Chuyên viên (Ban Hợp tác quốc tế, ĐSVN) |
| 14) Ông Nguyễn Mạnh Hiền | Chuyên viên (Ban Hợp tác quốc tế, ĐSVN) |
| 15) Bà Trần Thu Thủy | Chuyên viên (Ban Chuẩn bị đầu tư, ĐSVN) |
| 16) Ông Thắng | Chuyên viên (Phòng Tổ chức nhân sự, ĐSVN) |
| 17) Ông Đỗ Văn Hạc | Tổng giám đốc (TRICC) |
| 18) Ông Nguyễn Tất Vinh | Phó tổng giám đốc (TRICC) |
| 19) Ông Khương Văn Tạo | Phó chánh văn phòng (Ủy Ban ANGT quốc gia) |
| 20) Ông Chu Mạnh Hùng | Vụ trưởng (Vụ Môi trường, Bộ GT-VT) |
| 21) Ông Nguyễn Việt Cường | Chuyên viên (Vụ Môi trường, Bộ GT-VT) |
| 22) Bà Khuê Anh | Vụ phó (Vụ KHCN, Bộ GT-VT) |
| 23) Ông Lê Anh Tuấn | Vụ phó (Vụ Kế hoạch – Đầu tư, Bộ GT-VT) |
| 24) Ông Nguyễn Hồng Trường | Chuyên viên (Vụ CSHT giao thông, Bộ GT-VT) |
| 25) Ông Ngô Xuân Lãng | (Vụ Hợp tác quốc tế, Bộ GT-VT) |
| 26) Ông Nguyễn Văn Doanh | Phó cục trưởng (Cục Đường sắt, Bộ GT-VT) |
| 27) Ông Vũ Đăng Hùng | Chuyên viên (Vụ QHKT, Bộ Xây dựng) |
| 28) Ông Hiếu | (Vụ Quy hoạch đất, Bộ TNMT) |
| 29) Bà Trần Thị Giáng Hương | (Cục Quản lý đất đai, Bộ TNMT) |
| 30) Ông Lưu Văn Thịnh | Phó cục trưởng (Cục Quản lý đất đai, Bộ TNMT) |
| 31) Ông Lê Nguyên Đạt | Chuyên viên (Vụ KHCN, Bộ NN&PTNT) |

¹ Lưu ý “Đánh giá Môi trường Chiến lược (ĐMC)” trong phụ lục này nhằm để so sánh các phương án (hướng tuyến và vị trí ga) như một quy trình trong “Nghiên cứu môi trường sơ bộ” và không mang ý nghĩa của ĐMC trong các trường hợp khác.

32) Ông Phạm Đức San	Liên hiệp Các hội KHKT Việt Nam
33) Bà Vũ Thu Hương	Chuyên viên (Viện Chiến lược phát triển GTVT)
34) Ông Khuất Việt Hùng	Giám đốc (TT Hợp tác NC-GD Quốc tế, ĐH GTVT)
35) Bà Thu Hương	Phóng viên (Báo Đường sắt Việt Nam)
36) Ông Lê Tiến Dũng	Phó chánh văn phòng (ĐSVN)
37) Ông Quang Hùng	Phóng viên (Báo Nhân dân)
38) Bà Hoàng Vân	Phóng viên (Báo Bạn đường)
39) Ông Phạm Anh Minh	Phóng viên (Báo Đầu tư)
40) Ông Đức Dũng	Phóng viên (Báo điện tử)
41) Bà Thủy Thủy	Phóng viên (Báo GTVT)
42) Ông Ngô Văn Thanh	Phóng viên (Báo GTVT)
43) Bà Vũ Điệp	Phóng viên (Vietnamnet)
44) Ông Nguyễn Giao Linh	Phóng viên (NTSC)
45) Ông Lê Hồng	Cán bộ (Văn phòng Quốc hội)
46) Ông Bùi Thanh Hải	Phóng viên (Báo Lao động)
47) Ông Phùng Minh Tuấn	Phóng viên (Báo Thanh niên)
48) Ông Khổng Bình Nguyên	(Sở GTVT Hà Nam)
49) Ông Nguyễn Hữu Mịch	Phó giám đốc (Sở GTVT Nam Định)
50) Ông Thái Đình Lâm	Phó phòng (Phòng Thẩm định, Sở GTVT Nam Định)
51) Ông Phạm Minh Cường	(Sở GTVT Ninh Bình)
52) Ông Nguyễn Duy Phong	(Sở GTVT Ninh Bình)
53) Ông Nguyễn Ngọc Hồi	Phó chủ tịch (UBND tỉnh Thanh Hóa)
54) Ông Trịnh Tuấn Thành	Phó giám đốc (Sở Xây dựng Thanh Hóa)
55) Ông Nguyễn Mạnh Thuần	Trưởng phòng (Phòng QLQH, Sở XD Thanh Hóa)
56) Ông Nguyễn Văn Khánh	Phó giám đốc (Sở GTVT Thanh Hóa)
57) Ông Nguyễn Văn Việt	(Phòng Kế hoạch, Sở GTVT Thanh Hóa)
58) Ông Nguyễn Văn Hạp	(Sở GTVT Hà Nam)
59) Bà Phạm Thảo Nguyên	Chuyên viên (Sở TNMT Nghệ An)
60) Ông Phạm Hồng Quang	Phó giám đốc (Sở GTVT Nghệ An)
61) Ông Trần Văn Hải	Phó phòng (Sở GTVT Ninh Thuận)
62) Ông Lê Huyền	Phó giám đốc (Sở GTVT Ninh Thuận)
63) Ông Nguyễn Hồng Hải	Phó giám đốc (Sở GTVT Bình Thuận)
64) Ông Quý	Phó giám đốc (Sở GTVT Đồng Nai)
65) Ông Nguyễn Văn Vỹ	Phó giám đốc (Sở GTVT Đồng Nai)

• **Phía Nhật Bản**

1) Ông Nagase TOSHIO	Phó Trưởng đại diện, Văn phòng JICA Việt Nam
2) Tiến sĩ Phan Lê Bình	Văn phòng JICA Việt Nam
3) Tiến sĩ Shizuo IWATA	Trưởng đoàn, Đoàn Nghiên cứu JICA
4) Tiến sĩ Kiyoharu TAKAGI	Phó đoàn, Đoàn Nghiên cứu JICA
5) Bà Yuko OKAZAWA	Chuyên gia, Phát triển vùng và đô thị
6) Ông Takanori SAKAI	Điều phối viên Dự án
7) Ông Tatsuyuki MATSUDA	Chuyên gia, Xây dựng ĐSCT
8) Ông Noboru TAKAHASHI	Chuyên gia, Xây dựng ĐSCT
9) Ông Yoshiyuki ISHIHARA	Chuyên gia, Quy hoạch hướng tuyến
10) Ông Toshiyuki UJIIE	Chuyên gia, Đánh giá tác động môi trường – xã hội
11) Ông Tetsuya SAITO	Chuyên gia, Đánh giá tác động môi trường

4. **Bà Nguyễn Thị Thu Thành** bắt đầu Hội thảo bằng tóm tắt hiện trạng giao thông Việt Nam nói chung và đường sắt quốc gia nói riêng, đồng thời giới thiệu các đại biểu quan trọng.
5. **Ông Ngô Thịnh Đức**, Thứ trưởng bộ GTVT, mở đầu bằng lời cảm ơn chân thành tới Tổ chức JICA và Đoàn nghiên cứu JICA (ĐNC) đã phối hợp chặt chẽ với ĐSVN trong việc chuẩn bị báo cáo cũng như Hội thảo ngày hôm nay. Ông cũng cảm ơn các đại biểu các bộ liên quan, các sở, ban, ngành, đơn vị các địa phương và các đại diện báo chí đã tham gia cuộc họp.
- 1) Ông Đức nhấn mạnh tầm quan trọng của việc đầu tư phát triển tuyến đường sắt Bắc – Nam trong giải quyết những vấn đề đáng chú ý hiện tại của tuyến đường sắt khổ 1.000m; ông nói rõ có thể sẽ mất nhiều thời gian để triển khai nghiên cứu Dự án trước khi đưa ra được một thỏa thuận chính thức giữa hai Chính phủ Việt Nam và Nhật Bản.
 - 2) Ông tỏ lòng biết ơn của mình đối với Chính phủ Nhật Bản đã cấp vốn và gửi những chuyên gia có kinh nghiệm sang Việt Nam để hợp tác với tư vấn Việt Nam thực hiện Nghiên cứu này.
 - 3) Ông đánh giá cao những nỗ lực của Đoàn nghiên cứu JICA trong quá trình tiến hành khảo sát tại các địa phương tuyến ĐSCT dự kiến có thể đi qua (nếu nó được xây dựng) để tiến hành nghiên cứu kỹ tất cả các khía cạnh, trong đó bao gồm cả nội dung “đánh giá tác động môi trường – xã hội” – là một trong những vấn đề quan trọng nhất.
 - 4) Ông cho rằng phương án tiếp cận của nghiên cứu nên bắt đầu từ mức thấp cho đến mức cao hơn để phải đánh giá tổng thể hệ thống đường sắt Việt Nam hiện hữu cho đến thời điểm hiện tại cũng như có những xem xét những phương án cải tiến, nâng cấp cụ thể và những kế hoạch có thể thực hiện để giải đáp một cách thỏa đáng những thắc mắc của người dân.
 - 5) ĐSVN và Đoàn nghiên cứu cần phải đưa ra phương án tối ưu nhất dựa trên việc so sánh giữa các phương án nâng cấp cải tiến đường sắt hiện tại với các phương án xây đường sắt mới trên quan điểm kỹ thuật và kinh tế. Phương án này có thể là xây dựng một đường đơn khổ 1.435mm hoặc đường đôi khổ 1.435mm; tuyến mới có thể sử dụng cho tàu chở hàng, tàu chở khách hay cả hai. Đó là nhiệm vụ đặt ra cho ĐNC và ĐSVN để tiến hành nghiên cứu tất cả các khía cạnh trên một cách kỹ càng và cẩn thận.
 - 6) Ông Đức cũng yêu cầu các cơ quan hữu quan của các địa phương – dự kiến tuyến đường sắt sẽ đi qua hỗ trợ ĐNC và ĐSVN trong thực hiện “đánh giá môi trường – xã hội” để xây dựng các kế hoạch và kịch bản phát triển.
 - 7) Hội thảo Các bên liên quan lần thứ nhất sẽ tập trung vào phương pháp tiếp cận và những “xem xét môi trường – xã hội”.
 - 8) Sau Cuộc họp, ĐSVN, Cục Đường sắt, Sở Tài nguyên – Môi trường và Bộ Kế hoạch – Đầu tư được giao nhiệm vụ thành lập một Ban chịu trách nhiệm tiếp nhận, tổng hợp các ý kiến của các tổ chức xã hội, công chúng nói chung liên quan đến “xem xét xã hội” – sẽ đưa vào trong nghiên cứu, để ĐSVN và ĐNC có thể có được những thông tin đầy đủ nhằm giải đáp thỏa đáng khi Dự án được phía Việt Nam trình Quốc hội và đưa lên các diễn đàn Trung ương.
 - 9) Ông cũng đề nghị Văn phòng JICA và ĐNC lập một Nhóm Tham vấn cộng đồng chuyên nhận và giải đáp các câu hỏi của cộng đồng. Ông bày tỏ hy vọng việc thảo luận trong hội thảo sẽ là nền tảng vững chắc cho Hội thảo tiếp theo và cung cấp nhiều thông tin hữu ích cho Nghiên cứu.
6. **Ông Nagase Toshio** tiếp tục Hội thảo bằng cách giới thiệu sơ qua về JICA:
- 1) Theo yêu cầu của Chính phủ Việt Nam, JICA đã triển khai hợp tác cấp vốn và hỗ trợ kỹ thuật cho một loạt các lĩnh vực ở Việt Nam; trong đó, giao thông vận tải được ưu tiên hàng đầu trong cấp vốn vay của JICA. Ông cũng dẫn dụ ra một số dự án đã hoàn thành như Quốc lộ 5, cảng Hải Phòng, cầu Bãi Cháy, cầu Cần Thơ, Đại lộ Đông Tây ở Tp.-HCM và nhiều dự án dự kiến khác (như Đường cao tốc Bắc – Nam, Cảng nước sâu, Đường sắt đô thị).
 - 2) Ngoài ra, trong khuôn khổ hợp tác kỹ thuật, JICA đã hỗ trợ Việt Nam trong nhiều dự án như: xây dựng các quy hoạch giao thông tổng thể cấp quốc gia, các quy hoạch giao thông tổng thể

cho các thành phố lớn như Hà Nội, Tp.HCM, đào tạo nguồn nhân lực cho tuyến đường sắt cao tốc, v.v....

- 3) Theo kết quả VITRANSS II – một trong những dự án hợp tác giữa Việt Nam và JICA, nhu cầu vận tải của Việt Nam trong năm 2030 sẽ tăng gấp ba lần so với năm 2008. Tốc độ tăng trưởng đòi hỏi Việt Nam cần phải phát triển cơ sở hạ tầng giao thông trong thời gian tới. Đặc biệt, trên trục Bắc – Nam có nhiều đô thị lớn như Hà Nội và Tp.HCM, nhu cầu giao thông rất cao. Để đáp ứng được nhu cầu trên, đường cao tốc Bắc – Nam sẽ được xây dựng từng phần. Hơn nữa, với địa hình dài và hẹp như của Việt Nam đặt ra nhu cầu vận tải đường dài cao, vì vậy cần phải phát triển đường sắt để chia sẻ gánh nặng giao thông vận tải.
- 4) Theo yêu cầu của Chính phủ Việt Nam, tháng 5/2011 JICA đã triển khai các phương án nghiên cứu nâng cấp tuyến đường sắt trên trục Bắc - Nam. Yêu cầu của Nghiên cứu này nhằm đưa ra được một kế hoạch cải thiện tốc độ và năng lực vận tải của tuyến đường sắt hiện tại, đồng thời phân tích sự cần thiết xây dựng những tuyến đường sắt mới nếu các phương án nâng cấp và cải tạo không đáp ứng được nhu cầu vận tải. Để hỗ trợ cho Nghiên cứu, JICA đã cử 30 chuyên gia có kinh nghiệm sang Việt Nam nhằm phối hợp chặt chẽ với ĐSVN, Bộ GTVT và các đơn vị liên quan.
- 5) Theo Hướng dẫn của JICA, đối với các dự án lớn, cần phải tổ chức những cuộc họp các bên liên quan về vấn đề “Xem xét môi trường – xã hội” để mời các cá nhân, đơn vị có thể bị ảnh hưởng bởi Dự án để thảo luận và xin ý kiến.

Kết thúc bài phát biểu, ông Nagase Toshio bày tỏ hy vọng cuộc họp sẽ có được những thảo luận và đóng góp hữu ích từ đại biểu.

7. Ông **Shizuo IWATA** tiếp tục Hội thảo bằng trình bày Tổng quan về Nghiên cứu và các kế hoạch phát triển tuyến đường sắt Bắc – Nam.

8. Phản thảo luận

- 1) **Tiến sĩ Khuất Việt Hùng** – Giám đốc Trung tâm Nghiên cứu và Giáo dục quốc tế, Đại học Giao thông vận tải Hà Nội – đóng góp ý kiến dựa trên bài phát biểu của Tiến sĩ Iwata:
 - (i) Ông và nhóm nghiên cứu của Đại học Giao thông vận tải Hà Nội ủng hộ cần phải nghiên cứu toàn diện các phương án khả thi phát triển tuyến đường sắt Bắc - Nam. Nếu dự án này được triển khai, sẽ mang đến một cơ hội hiếm có giúp điều chỉnh và hoàn thiện quy hoạch tổng thể cho phát triển kinh tế - xã hội và giao thông dọc tuyến hành lang Bắc – Nam.
 - (ii) Ông hoàn toàn đồng ý với quan điểm và phương án tiếp cận của Đoàn Nghiên cứu JICA, đồng thời đánh giá cao những nỗ lực của Đoàn Nghiên cứu JICA đã đưa ra những phương án lựa chọn trước khi đề xuất kế hoạch chi tiết để nghiên cứu sâu rộng hơn.
 - (iii) Các ý kiến của nhóm ông và Liên hiệp Các hiệp hội Khoa học – Kỹ thuật Việt Nam cho Báo cáo Đầu tư Đường sắt Bắc – Nam trước đây cũng đã được đưa vào Nghiên cứu này.
 - (iv) **Về chuyển giao công nghệ**, ông Hùng đặt câu hỏi về quy trình chuyển giao công nghệ giữa Nhật Bản và Việt Nam; công nghệ đường sắt nào sẽ được đề xuất chuyển giao để Việt Nam có thể làm chủ công nghệ đó (đường sắt tốc độ cao hay công nghệ để tàu đạt được tốc độ 350km/h hoặc 200km/h), mức độ Việt Nam có thể làm chủ công nghệ, liệu Việt Nam sẽ có công nghiệp đường sắt riêng của mình hay không, tỉ lệ đoạn ĐSCT còn lại Vinh – Tp. HCM Việt Nam có thể tự xây dựng sau khi Nhật Bản xây dựng xong đoạn thử nghiệm Hà Nội – Vinh. Theo ông Hùng đây là phần quan trọng của Nghiên cứu, bởi nó giúp người dân có cái nhìn rõ ràng hơn để Việt Nam sẵn sàng cũng như chuẩn bị tiếp nhận chuyển giao công nghệ trước khi tiến hành các bước tiếp theo. Lý do ông nêu ra câu hỏi này là vì một khi đường sắt đã được xây, nó sẽ được vận hành trong hàng

trăm năm. Ngoài ra, còn có một loạt các tuyến đường sắt khác như tuyến đường sắt từ Hà Nội đi các tỉnh, tuyến từ Tp.HCM đi Đồng bằng sông Cửu Long, Vũng Tàu,... Do đó, Việt Nam không thể cứ yêu cầu Nhật Bản hỗ trợ nghiên cứu, xây dựng, đầu tư, mua trang thiết bị mỗi khi cần xây dựng thêm một tuyến đường sắt mới mãi được.

- 2) **Ông Đỗ Văn Hạp** – Giám đốc TRICC, đóng góp ý kiến quy hoạch phát triển đường sắt và bổ sung thêm một số thông tin để nghiên cứu sâu hơn:
- (i) Trong số các phương án lựa chọn, ông ủng hộ Kịch bản 6 – Nâng cấp các tuyến đường sắt hiện tại kết hợp với xây dựng một tuyến ĐSCT mới. Về nâng cấp đường sắt hiện tại, ĐNC lựa chọn phương án điện khí hóa các tuyến đường sắt hiện tại và chuyển thành đường đôi, việc này sẽ gặp nhiều trở ngại và chỉ có thể thực hiện trong tương lai xa. Phương án lựa chọn không thể thực hiện được từ nay đến 2020 vì những lý do sau:
- **Về đoạn Vinh - Nha Trang:** Có nhiều dự án đã được triển khai. Một khi những dự án này hoàn thành, tàu có thể đạt được tốc độ 100km/h. Các dự án đang thực hiện bao gồm: Thay tà vẹt bê tông K1 và K2 bằng tà vẹt bê tông dự ứng, kéo dài đường ga và đặt ray thứ ba cho những ga mới chỉ có hai đường (gọi tắt là dự án K1, K2); dự án thông tin tín hiệu đoạn Vinh – Sài Gòn, nâng cấp các cầu yếu dọc tuyến đường sắt Bắc – Nam bằng một phần vốn của Dự án 44 cầu (của JICA) và một phần vốn của Dự án 132 cầu (vốn trong nước). Sẽ phải mất vài năm nữa để hoàn thành các dự án; và sẽ bất hợp lý khi phá hủy hoặc nâng cấp lại những công trình vừa mới được nâng cấp gần đây để đạt được tốc độ tàu là 120km/h. Vì vậy, trong tương lai gần – khoảng 10 – 15 năm, chúng ta phải đối diện với một thực tế rằng đoạn này chỉ có thể được vận hành ở tốc độ 100km/h.
 - **Về đoạn Hà Nội – Vinh và Tp.HCM – Nha Trang:** Mạng lưới đường sắt trên hai đoạn này không thể đáp ứng được nhu cầu. Do đó, cần phải xây thêm một đường ray nữa để chuyển những đoạn này thành đường đôi. Tuyến mới này có thể được xây dựng trước, trong khi vẫn duy trì các tuyến hiện tại để phục vụ nhu cầu vận tải hiện nay.
 - **Tóm lại,** cần phải làm đường đôi trên hai đoạn Hà Nội – Vinh và Tp.HCM – Nha Trang, đoạn Vinh – Nha Trang còn lại có thể vẫn tiếp tục là đường đơn trong 10 – 15 năm nữa. Như vậy, sẽ giảm được những tác động lên việc quy hoạch hướng tuyến đề xuất cho hai đoạn Hà Nội – Vinh và Tp.HCM – Nha Trang.
- (ii) Ông sẵn sàng cung cấp thêm thông tin về các dự án đang triển khai nếu ĐNC yêu cầu.
- 3) **Một đại biểu** hứa sẽ xem xét kỹ các phương án lựa chọn đề xuất của ĐNC và đóng góp ý kiến sau.
- (i) **Về quy hoạch ga:** Ông tập trung vào vấn đề quy hoạch ga trong quá trình nâng cấp, cải tạo đường sắt hiện tại. Hệ thống đường sắt Việt Nam đã có trên 100 năm; vì thế, trước khi nâng tốc độ chạy tàu, điều quan trọng là phải xem lại liệu khoảng cách giữa các ga hiện nay có còn phù hợp nữa hay không. Ngoài ra, cần phải lập quy hoạch kết nối giữa ga hành khách và ga hàng.
- (ii) **Về hậu cần và dịch vụ hỗ trợ:** Ông nhấn mạnh dịch vụ logistics đường sắt và dịch vụ hỗ trợ dọc tuyến đường sắt.
- (iii) **Về xem xét môi trường:** Trong tài liệu, ĐNC đưa ra hai loại báo cáo là “Đánh giá môi trường chiến lược” (ĐMC) và “Đánh giá tác động môi trường” (ĐTM). ĐNC cần phải phân biệt rõ hai vấn đề này. Theo ông, ĐMC là báo cáo cho cả tuyến, còn ĐTM chỉ thực hiện cho từng đoạn tuyến có giới thời gian và không gian. ĐMC và ĐTM phải được trình bày thành hai nội dung tách biệt và gắn với quy hoạch chiến lược cũng như quy cho từng đoạn tuyến.
- 4) **Ông Lê Anh Tuấn** – Vụ phó, Vụ Quy hoạch và Đầu tư (Bộ GTVT), đóng góp ý kiến cho phần trình bày của Tiến sĩ Iwata:

- (i) **Về dự toán kinh phí:** Theo ông, ĐNC nên tính toán lại kinh phí đầu tư của Phương án A1 và Phương án A2. Theo tính toán sơ bộ của Bộ GTVT, chi phí của Phương án A1 và A2 phải cao hơn 1,5 và 1,8 tỉ đô-la (USA). ĐNC cần phải tham khảo tài liệu và số liệu liên quan đến giải phóng mặt bằng cho dự án hành lang an toàn đường sắt. Đối với tuyến đường sắt Bắc – Nam, kinh phí sơ bộ cho thu hồi đất thậm chí còn cao hơn cả con số tính toán của ĐNC trình bày trong tài liệu (1,5 và 1,8 triệu đô-la).
- (ii) **Về nhu cầu giao thông vận tải:** Mặc dù VITRANSS II đã thu thập số liệu thống kê năm 2010, ĐNC vẫn cần phải cập nhật số liệu về nhu cầu giao thông (cả vận tải hành khách lẫn hàng hóa) trong thời gian tới.
- 5) **Ông Nguyễn Đạt Tường** – Tổng giám đốc ĐSVN, đóng góp ý kiến cho phần trình bày của Tiến sĩ Iwata:
- (i) **Về phương pháp tiếp cận:** Ông đồng ý với phương pháp tiếp cận mà ngài Thứ trưởng đã nêu ở trên. Để thực hiện phương pháp tiếp cận như vậy, cần phải đánh giá tổng thể hiện trạng các tuyến đường sắt hiện tại.
- (ii) **Về cơ sở hạ tầng trong Đánh giá Hiện trạng đường sắt hiện nay:** Đánh giá của ĐNC đã bao gồm cả số liệu về cơ sở hạ tầng và hướng tuyến; tuy nhiên, các số liệu này của ĐNC là chưa thuyết phục. Ví dụ, số liệu về giao cắt đồng mức trong Sile 4 là 1.047 mới chỉ nêu những điểm giao cắt chính; ngoài những nút giao chính này, còn có những đường ngang dân sinh và đường ngang trái phép vẫn chưa được cập nhật vào trong số liệu này.
- (v) **Về dự toán kinh phí:**
- Ông nhất trí với ý kiến của ông Tuấn rằng ĐNC cần tính toán lại kinh phí đầu tư. Theo ông, kinh phí phục hồi hành lang an toàn đường sắt và xây dựng các tuyến đường gom cho mục tiêu an toàn đường sắt phải vượt xa con số mà ĐNC đưa ra trong Phương án A1.
 - Theo như ông nghĩ, Phương án A1 là kịch bản “không tác động”, nên 1,5 triệu đô-la đó sẽ sử dụng cho mục đích gì. ĐNC không đưa ra bất cứ một cơ sở nào cho con số ước tính trên, nên ông không thể đóng góp ý kiến cho vấn đề này.
- (iii) **Về định nghĩa các thuật ngữ:** Ông muốn làm rõ từ “trains” trong cụm từ “32 trains”, “50 trains”, “116 trains” và “122 trains” mỗi ngày nghĩa là số tàu đơn hay đôi tàu.
- (iv) **Về vấn đề nâng cấp trong Phương án A2:** Ông muốn biết, một khi hướng tuyến và đường ngang đồng mức được nâng cấp theo Phương án A2, liệu có đạt được năng lực vận hành là 25 đôi tàu mỗi ngày hay không. Con số này đã từng được trình bày trong VITRANSS II trước đây, nhưng không có cơ sở tính toán và lập luận chứng minh cho tính chính xác của số liệu đó.
- (v) **Về năng lực vận hành:** Ông muốn làm rõ năng lực vận hành được tính toán theo vận hành tàu đơn (chỉ tàu khách hoặc tàu hàng) hay vận hành kết hợp (cả tàu khách và tàu hàng), vì vận tốc chạy tàu khách và tàu hàng là khác nhau.
- (vi) **Về lấn chiếm hành lang an toàn, thiên tai và biến đổi khí hậu:** Trong cả Phương án A1 và A2, tất cả các đường ngang đều là giao cắt đồng mức, ĐNC cần phải trình bày liệu có thể giải quyết tình trạng lấn chiếm lộ giới đường hay không, lồng ghép các vấn đề tác động của biến đổi khí hậu và lũ lụt, cũng như ưu – khuyết điểm của từng phương án trước khi lựa chọn phương án tối ưu.
- (vii) **Nâng cấp đường ray:** Có ba đề án nâng cấp ray như sau: giữ nguyên đường đơn khổ 1.000mm, đường đôi khổ 1.000mm và đường đôi khổ 1.435mm. ĐNC cần nghiên cứu sâu hơn phương án đường đôi; đặc biệt, cần chú ý những tác động môi trường – xã hội, thu hồi đất và tái định cư. Hiện tại, lộ giới của đường sắt đơn hiện tại thậm chí cũng không được đảm bảo, thì làm sao có thể mở rộng thành đường đôi.

- (viii) **Về nhu cầu vận tải hành khách trên hành lang Bắc - Nam:** Nêu rõ cơ sở tính toán chi tiết và công thức đối với từng mô hình phân chia phương thức để làm rõ các số liệu mà Đoàn nghiên cứu JICA đưa ra. Nhu cầu vận tải rất quan trọng để Đoàn Nghiên cứu JICA quyết định liệu việc nâng cấp đường sắt hiện tại có đáp ứng được nhu cầu hay không, và có cần phải xây một tuyến đường mới hay không. Nếu xây dựng tuyến đường sắt mới, nó sẽ được sử dụng để vận tải hành khách hoặc hàng hóa hay cả hai; và một khi tuyến đường mới được xây dựng, thì vai trò của đường sắt hiện tại trong phát triển hành lang đường sắt Bắc – Nam là gì.
- (ix) **Về dự toán kinh phí trong Phương án B2:** Theo Phương án B2, đường sắt hiện tại sẽ bị dỡ bỏ và xây một tuyến đường đôi mới khổ 1.435mm. Dự toán phải bao gồm cả kinh phí cho dỡ bỏ đường đơn khổ 1.000mm và kinh phí xây dựng đường đôi mới.
- (x) **Công cụ kỹ thuật số để lựa chọn phương án tối ưu:** Tuyến ĐSCT dự kiến sẽ đi qua nhiều tỉnh, thành; nên cần phải gắn kết quy hoạch của các địa phương. Do đó, ĐNC cần phải có công cụ kỹ thuật số hiện đại để tìm ra phương án tối ưu nhất trên quan điểm kỹ thuật và kinh tế - xã hội, dựa trên so sánh kỹ lưỡng những phương án lựa chọn có thể. Những công cụ này cũng sẽ hỗ trợ ĐNC đưa ra những phương án kịp thời khi có bất kỳ một thay đổi nào từ chính quyền các địa phương.

9. Ông Toshiyuki UJIE chuyển sang phần tiếp theo của Hội thảo với nội dung “Xem xét Môi trường – Xã hội”.

10. Thảo luận

- 1) Ông Nguyễn Viết Cường – Vụ Môi trường (Bộ GTVT) đề nghị ĐNC tham khảo quy hoạch cảng công-ten-nơ nội địa (cảng cạn - ICD) trong quá trình nghiên cứu để lựa chọn hướng tuyến tối ưu nhất.
- 2) Ông Khuất Việt Hùng đặt ra một loạt các câu hỏi liên quan đến phương pháp tiếp cận và nghiên cứu:
 - (i) **Về phương pháp tiếp cận:** Ông hoàn toàn đồng ý với phương án tiếp cận mà ĐNC trình bày trong Slide 7;
 - (ii) **Về Báo cáo ĐMC:** Nếu nghiên cứu chỉ thực hiện Báo cáo ĐMC theo Luật Việt Nam, ông đề nghị ĐNC cần chỉ rõ:
 - Những chỉ số nào sẽ được nghiên cứu;
 - Kết quả dự kiến là gì;
 - Những đánh giá nào mang tính định lượng, những đa;
 - Phương pháp gì được áp dụng trong nghiên cứu các chỉ số;
 - Những thông tin, tài liệu thứ cấp đã thu thập có thể hỗ trợ giải đáp cho những câu hỏi gì, xác định được những chỉ số nào;
 - Sẽ tiến hành nghiên cứu sâu hơn về vấn đề nào;
 Theo ông, chỉ cần trả lời được những câu hỏi này, ĐNC có thể xác định khối lượng công việc cần thiết phải tiến hành xử lý trong Nghiên cứu này.
 - (iii) Ông nói ông sẽ chuyển tài liệu liên quan đến Hội thảo này cho Nhóm Xem xét môi trường của Liên hiệp Các hội Khoa học – Kỹ thuật Việt Nam (VUSTA) để họ nắm bắt rõ Nghiên cứu này và cho ý kiến, nếu họ có cơ hội tham gia Hội thảo Các bên liên quan tiếp theo.

11. Tiến sĩ Shizuo IWATA tổng kết, gửi lời cảm ơn các ý kiến đóng góp của các đại biểu và giải đáp những vấn đề mà các đại biểu đưa ra.

- 1) Ông cảm ơn những ý kiến chỉ đạo Thứ trưởng Ngô Thịnh Đức về phương pháp tiếp cận, đồng thời bày tỏ sẽ đạt được kết quả hy vọng hữu ích vào cuối năm sau.
- 2) **Về chuyển giao công nghệ**
 - (i) Mức độ tiếp nhận chuyển giao công nghệ của Việt Nam phụ thuộc vào chính sách của Việt Nam; nói cách khác, Chính phủ Việt Nam sẽ lựa chọn loại công nghệ chuyển giao nào.

- (ii) Về các câu hỏi chi tiết liên quan đến công nghệ chuyển giao, ĐNC sẽ tiến hành nghiên cứu thêm và giải đáp sau.
 - (iii) Ngoài ra, các vấn đề kỹ thuật như mua sắm đầu máy, toa xe và phát triển nguồn nhân lực cũng sẽ được chú trọng.
 - (iv) Ông nhấn mạnh vào 3 vấn đề chính của Nghiên cứu bao gồm công nghệ, phát triển nguồn nhân lực (vận hành và bảo trì), gắn kết xây dựng đường sắt với phát triển các khu đô thị xung quanh. ĐNC cần nghiên cứu kỹ hơn những nội dung này trước khi ĐNC có thể giải đáp một cách cụ thể.
- 3) Về các ý kiến đại biểu đóng góp cho các phương án A1, A2, B1 và B2: ĐNC sẽ phản ánh các ý kiến đóng góp của các đại biểu về các phương án lựa chọn A1, A2, B1, B2 vào trong Nghiên cứu.
 - 4) Tiến sĩ IWATA yêu cầu ĐSVN và TRICC hỗ trợ ĐNC nhiều hơn nữa thông tin về cải tạo, nâng cấp các tuyến đường sắt hiện tại.
 - 5) **Về công thức và phương pháp tính toán:** Ông cam đoan rằng tất cả các phương pháp và công thức tính toán sẽ được trình bày trong Nghiên cứu và chuyển cho phía Việt Nam.
 - 6) Ông hy vọng Hội thảo Các bên liên quan lần 2, các đại biểu sẽ được phát một bản tóm tắt báo cáo giữa kỳ - sẽ là cơ sở cho thảo luận chi tiết hơn.
 - 7) **Về quy hoạch phát triển ICD:** Tiến sĩ IWATA cam kết ĐNC sẽ xem xét vấn đề này trong quá trình nghiên cứu.
 - 8) **Về Báo cáo ĐMC:** ĐMC là một phần không thể thiếu đối với công tác quy hoạch, đóng vai trò quan trọng trong xác định hướng tuyến và vị trí ga. Do đó, ĐNC sẽ đưa vào trong xem xét lựa chọn quy hoạch hướng tuyến tối ưu.
- 12. Ông Toshiyuki UJIIE** trả lời câu hỏi của các đại biểu:
- 1) **Về các chỉ tiêu cụ thể:** ĐNC đang xem xét 4 phương án lựa chọn. Ngay khi một phương án cụ thể được lựa chọn, ông và nhóm của mình sẽ tiến hành nghiên cứu các chỉ tiêu cụ thể này sâu hơn. Chỉ khi phương án hướng tuyến và vị trí ga cụ thể được đưa ra, ĐNC mới có thể tiến hành so sánh những tác động môi trường – xã hội một cách kỹ lưỡng.
 - 2) **Về Báo cáo ĐMC:** Chỉ có thể xác định khối lượng công việc cụ thể của Báo cáo ĐMC sau khi hướng tuyến đã được lựa chọn.
 - 3) **Về thông tin dữ liệu:** Việc thu thập tài liệu phụ thuộc vào hướng tuyến được lựa chọn cũng như nguồn tài liệu hiện có. Ông và nhóm của mình đã thu thập một loạt số liệu thống kê môi trường từ tháng 5 và sẽ tiếp tục thu thập thêm tài liệu từ các địa phương liên quan. Ông bày tỏ hy vọng các địa phương sẽ hỗ trợ Đoàn Nghiên cứu JICA về vấn đề này. Ngay khi Đoàn Nghiên cứu JICA thu thập được tất cả tài liệu của các địa phương liên quan, Đoàn Nghiên cứu JICA sẽ sắp xếp và xác định những tài liệu nào còn thiếu và sẽ phải tiến hành những cuộc khảo sát thực địa nào.
 - 4) Ông đánh giá cao ý kiến của Tiến sĩ Hùng về việc sẽ gửi tài liệu Hội thảo này đến VUSTA và mong muốn sẽ nhận được ý kiến đóng góp của họ.
- 13. Ông Trần Quốc Đông** chúc mừng kết quả tốt đẹp của Hội thảo và gửi lời cảm ơn những ý kiến đóng góp hữu ích của các đại biểu để tổng kết Hội thảo. Ông cũng kêu gọi các đơn vị ngoài Nhà nước đầu tư vào phát triển đường sắt Việt Nam vốn trước nay thuộc thẩm quyền quản lý của Nhà nước.

Họp các bên liên quan lần 2

BIÊN BẢN CUỘC HỌP: CÁC TỈNH PHÍA BẮC

Nghiên cứu lập Dự án cho các Dự án Đường sắt cao tốc Đoạn Hà Nội – Vinh và Hồ Chí Minh - Nha Trang

Thành phố Hà Nội

Ngày:	Ngày 30/7/ 2012
Địa điểm:	Trung tâm Văn hóa – Thể thao – Du lịch Công đoàn Đường sắt, 65 Quán Sứ, Hà Nội.
Mục đích Cuộc họp:	Báo cáo tình hình nghiên cứu môi trường cho Dự án Đường sắt Bắc – Nam đề xuất
Đại biểu tham dự:	44 người (38 nam, 6 nữ)

A. Phát biểu chào mừng: Ông Nguyễn Mạnh Hiền – Ban Hợp tác quốc tế, Tổng công ty Đường sắt Việt Nam

Ông Nguyễn Minh Hiền phát biểu chào mừng và giới thiệu thành phần đại biểu tham dự và người điều phối chính Hội thảo.

B. Phát biểu khai mạc: Ông Trần Quốc Đông – Phó giám đốc, Tổng công ty Đường sắt Việt Nam

Ông Đông giải thích mục đích của Hội thảo là để báo cáo những cập nhật mới nhất của Nghiên cứu Đường sắt cao tốc (ĐSCT) về hướng tuyến và vị trí ga. Ông Đông nhấn mạnh rằng, khả năng vận chuyển hành khách của các mô hình vận tải khác đều ít hơn so với ĐSCT, đồng thời ĐSCT có thể giảm thiểu tình trạng tắc nghẽn và tai nạn giao thông. Cho đến nay, vận hành ĐSCT của Nhật Bản vẫn chưa xảy ra một tai nạn nào. Nếu có thể giảm được tỷ lệ tai nạn (chỉ trong phạm vi thành phố Hà Nội thôi đã có 4.000 tai nạn mỗi năm), sẽ là một thành công lớn cho ngành giao thông vận tải. Ông mong các đại biểu tham gia đóng góp ý kiến để nâng cao công tác quy hoạch ĐSCT.

C. Nội dung

Các bài phát biểu được tiến hành theo trình tự chương trình Cuộc họp. Tài liệu trình bày và thông tin Dự án cùng với một bảng câu hỏi được phát cho các đại biểu tham dự, các đại biểu tham dự có thể đóng góp ý kiến theo bảng câu hỏi. Bài phát biểu được trình bày với các nội dung chính sau:

Phần 1: Đề cương Nghiên cứu do Tiến sĩ Dr. Iwata Shizuo trình bày.

Phần 2: Phương án lựa chọn dựa trên Đánh giá Môi trường chiến lược (ĐMC) do ông Ujie Oshiyuki trình bày (Phụ lục A)

Mục D dưới đây là phần thảo luận và đóng góp ý kiến của các đại biểu.

D. Nội dung thảo luận và giải đáp của Đoàn nghiên cứu JICA (ĐNC)

Thảo luận		Giải đáp của ĐNC
Đại biểu	Ý kiến đóng góp	
Ông Dũng – Công ty Tư vấn đường sắt	<p>Ông bày tỏ lòng biết ơn của mình đối với sự hỗ trợ của Chính phủ Nhật Bản và nhất trí với quan điểm sự cần thiết xây dựng ĐSCT. Ông cho rằng cơ sở hạ tầng giao thông đường bộ đã quá tải, dẫn đến ùn tắc giao thông và tai nạn. Vì vậy, ĐSCT rất quan trọng đối với Việt Nam. Ông hy vọng việc phát triển cơ sở hạ tầng trong tương lai sẽ tạo điều kiện thuận lợi cho các đơn vị, doanh nghiệp phát triển. Ông chia sẻ rằng, đường sắt hiện tại chưa hoàn toàn đáp ứng được nhu cầu của người dân cũng như các ngành công nghiệp, đầu tư vào đường sắt hiện tại chưa phù hợp với nhu cầu hiện nay. Ông có một số góp ý về Nghiên cứu như sau:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Ga ĐSCT nên bố trí tại Ngọc Hồi. • Hiện tại, có một tuyến đường sắt từ Ngọc Hồi đi về phía Tây và chạy lên Lào Cai. Có một tuyến đường sắt đi Lạng Sơn từ ga Yên Viên. Một Dự án tiểu vùng sông Mê Kông (do Ngân hàng Phát triển châu Á tài trợ), trong đó bao gồm một tuyến đường sắt Hà Nội – Lào Cai. Có thể, tuyến sẽ xuất phát từ Hà Đông, chạy qua Sân bay Nội Bài tới Vĩnh Phúc, Yên Bái và cuối cùng là đến Lào Cai. Vì vậy, ĐSCT có thể chạy từ Lào Cai về Hà Nội và vào Tp.HCM. Do đó, Hà Đông sẽ là vị trí thuận lợi kết nối Hà Nội với Lào Cai trong tương lai, nếu ĐSCT được xây dựng thêm về phía Bắc. 	
Đại biểu đại diện Phòng Công nghệ, HAUPA (Phòng)	<p>Ông cũng đồng ý sự cần thiết xây dựng ĐSCT. ĐSCT rất khó cạnh tranh với các mô hình giao thông vận tải khác như xe buýt, giao thông đường bộ và đường sắt thường hiện nay. Năm 2008, Hà Nội sát nhập với Hà Tây; và, Định hướng Phát triển không gian đô thị Hà Nội được đã được phê duyệt vào tháng 7/ 2011. Quy hoạch Phát triển chung Tp. Hà Nội trình bày các đặc điểm và chỉ tiêu kinh tế - xã hội của Thành phố; đây là những thông tin quan trọng cho Nghiên cứu. Trong Quy hoạch tổng thể Tp. Hà Nội đã được phê duyệt, hướng tuyến ĐSCT và các đô thị vệ tinh của thành phố cần phải được xem xét.</p> <ul style="list-style-type: none"> • Hướng tuyến ĐSCT phù hợp là chạy về phía Tây. • Hướng tuyến ĐSCT dự kiến không được phá vỡ các định hướng và quy hoạch phát triển của thành phố. • Hà Nội đang nghiên cứu Quy hoạch Phát triển giao thông vận tải để cụ thể hóa Quy hoạch Ngành giao thông – vận tải (thuộc Quy hoạch Tổng thể thành phố Hà Nội) như ga đường sắt quốc gia, đường sắt đô thị và quỹ đất dành cho đường sắt nối chung. Vì vậy, ga ĐSCT nên được bố trí tại Ngọc Hồi. • Về thiết kế kỹ thuật của tuyến UMRT 1, không có sự cạnh tranh giữa UMRT và ĐSCT, vì thế cần phải có sự phối hợp với ngành giao thông vận tải. • Cần phối hợp với Tp. Hà Nội để xác định rõ nhằm nghiên cứu thêm về quỹ đất dành cho ĐSCT. 	ĐNC xác nhận sẽ phối hợp với các nhà hoạch định của Thành phố.
Ông Minh – PGĐ Sở Giao thông – Vận tải Hà Nội	<p>Ông chia sẻ kinh nghiệm ĐSCT mà ông đã học hỏi được qua chuyến tham quan học tập ở Nhật Bản. Ông nhấn mạnh tầm quan trọng của ĐSCT đối với các nước nói chung và Việt Nam nói riêng. Dựa trên kinh nghiệm, ông đóng góp một số ý kiến cho quy hoạch ĐSCT như sau:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Đoạn Hà Nội – Vinh nên áp dụng tiêu chuẩn quốc tế, như: đường sắt điện khí hóa khổ 1.435mm. • Khoảng cách (dặm) lý tưởng của ĐSCT khoảng từ 500 - 600km (như: từ Hà Nội đến Đà Nẵng). • Vị trí ga Ngọc Hồi phù hợp với quy hoạch đã phê duyệt và kết nối GTVT. Ga cách đường vành đai 4 1km, gần vành đai 3, QL1 và đường vành đai đường sắt. • Cần phải chú trọng vào các quy hoạch đã phê duyệt. Hướng tuyến cần phải cách trạm điện 500m, thị trấn Thường Tín, KCN Phú Thượng, chùa Dâu, thị trấn Phú Xuyên. 	

Thảo luận		Giải đáp của ĐNC
Đại biểu	Ý kiến đóng góp	
	<ul style="list-style-type: none"> Cần nghiên cứu thêm về khả năng kết nối của ĐSCT với các mô hình giao thông vận tải khác, phù hợp với quy hoạch đường bộ và đường biển... Việc triển khai Dự án phụ thuộc vào ngân sách của Chính phủ và địa phương. Nghiên cứu hướng tuyến và hành lang an toàn phải bao gồm quy mô đất cần thiết để tránh lấn chiếm đất cũng như đảm bảo quỹ đất. 	
Ông Doanh – Cục Đường sắt (Bộ GTVT)	<p>Hướng tuyến của JICA khá phù hợp và đảm bảo không ảnh hưởng đến chùa Dâu. ĐNC đã cố gắng giảm ảnh hưởng đến khu vực xung quanh và các quy hoạch hiện có. Không nên kết hợp vận hành cả ĐSCT và UMRT, vì sẽ gây ra tắc nghẽn trong giờ cao điểm. ĐSCT nên được bố trí đi ngầm tại một số khu vực.</p> <p>Đoạn từ ga Ngọc Hồi – ga Hà Nội, tuyến đường sắt số 1 hiện tại sẽ được sử dụng cho mục đích vận tải hành khách. Như vậy, lượng hành khách sử dụng ĐSCT sẽ giảm 2 - 3%.</p>	
Đại diện Sở TN - MT	<p>Nhìn chung, bà nhất trí với việc ĐSCT, vì nó sẽ góp phần vào phát triển kinh tế - xã hội và kết nối vùng. Về tác động môi trường do ĐSCT, ĐNC cần tiến hành Đánh giá Môi trường chiến lược (ĐMC), Dự án cần trình bày đánh giá tác động đối với từng phương án hướng tuyến và vị trí ga.</p> <ul style="list-style-type: none"> Phương án 1 là phương án phù hợp nhất, vì chi phí xây dựng thấp và ít tác động môi trường. Về lựa chọn hướng tuyến tối ưu, ĐNC cần xem xét các quy hoạch khác như: quy hoạch sử dụng đất, quy hoạch phát triển du lịch và quy hoạch giao thông vận tải. 	ĐNC giải thích, ĐTM sẽ do phía Việt Nam thực hiện sau khi Dự án được phê duyệt.

E. Phần kết luận: Tiến sĩ Shizuo Iwata - Trưởng đoàn, ĐNC JICA

Tiến sĩ Iwata chân thành cảm ơn các đại biểu vì những đóng góp hữu ích của họ. Ông nói ĐNC sẽ tiếp tục cập nhật thông tin các quy hoạch khác của Thành phố.

F. Kết thúc: Ông Trần Quốc Đông – Phó giám đốc, Tổng công ty Đường sắt Việt Nam

Ông Đông đánh giá cao sự tham gia của đại biểu. Ông đề nghị ĐNC cần làm việc chặt chẽ với các cơ quan hữu quan địa phương, vì nguồn thông tin hiện có chủ yếu dựa vào các dữ liệu thứ cấp và cóp từ bản đồ vệ tinh. Do đó, ĐNC cần phải phối hợp với chính quyền địa phương để phù hợp với các quy hoạch địa phương; và cập nhật những quy hoạch của các địa phương và xin ý kiến của chính quyền địa phương.

Hội thảo kết thúc vào 17:20.

G. Danh sách đại biểu và ảnh

Hà Nội, ngày 30/7/2012

STT	Họ tên	Đơn vị	Chức danh
1	Nguyễn Tất Vinh	TRICC	Phó tổng giám đốc
2	Hoàng Anh Dũng		Chuyên viên
3	Vũ Anh Dũng	Phòng Thương mại – Công nghiệp Việt Nam	Vụ trưởng
4	Phạm Trường Thắng	Trung tâm KHCN Giao thông đô thị & Đường sắt	Giám đốc
5	Nguyễn Thị Thu Thành	Ban Hợp tác quốc tế - Tổng công ty Đường sắt Việt Nam	Phó ban
6	Trần Viết Bản		Phó ban
7	Đặng Xuân Thùy	Công ty Tư vấn đường sắt	Tổng giám đốc
8	Nguyễn Kim Phượng	Tổng công ty Đường sắt Việt Nam	Phó ban
9	Phạm Quốc Cường	Cục đường sắt	Trưởng phòng
10	Nguyễn Văn Hòa	Ban Kinh doanh vận tải – Tổng công ty Đường sắt Việt Nam	Phó ban
11	Đặng Thị Hạnh	Phòng Thẩm định, Sở Tài nguyên – Môi trường	Phó phòng
12	Hồ Thụy Thủy	Báo Giao thông	Phóng viên

Nghiên cứu lập dự án cho các dự án đường sắt cao tốc đoạn Hà Nội – Vinh và TPHCM – Nha Trang

BÁO CÁO CUỐI KỲ

Tập III Nghiên cứu Môi trường – Xã hội

STT	Họ tên	Đơn vị	Chức danh
13	Lê Ngọc Minh	Trung tâm Xúc tiến đầu tư, Sở Kế hoạch – Đầu tư	Giám đốc
14	Đỗ Hữu Thắng	Viện KHCN Giao thông – Vận tải	Phó giám đốc
15	Trần Quang Đăng	Phòng Thẩm định, Sở Giao thông – Vận tải	Phó phòng
16	Ngô Văn Tuyến	Ban Cơ sở hạ tầng đường sắt	Phó ban
17	Ngô Quý Tuấn	HAUPA	Phó giám đốc
18	Đào Minh Tâm	Phòng Hạ tầng, HAUPA	Phó phòng
19	Trần Vũ Hải	Viện Quy hoạch xây dựng	Chuyên viên
20	Mai Hoa	Đài Truyền hình Hà Nội	Phóng viên
21	Chiến Sơn		Phóng viên
22	Bá Trình		Phóng viên
23	Xuân Thu		Phóng viên
24	Nguyễn Thiên Thịnh	Phòng Kế hoạch – Đầu tư, Cục Đường sắt	Phó phòng
25	Công Trình	Báo Kinh tế đô thị	Phóng viên
26	Nguyễn Vũ Diễm	Phòng Quản lý đô thị, UBND quận Hoàng Mai	Cán bộ
27	Ngô Đặng Hoàng Anh	Phòng Kinh tế đường sắt – Giao thông đô thị, TEDI	Phó phòng
28	Nguyễn Tiến Minh	Sở Giao thông – Vận tải	Phó giám đốc
29	Trần Quốc Đông	Tổng công ty Đường sắt Việt Nam	Phó giám đốc
30	Phan Tiến Dũng	Tổng công ty Đường sắt Việt Nam	Chuyên viên
31	Nguyễn Ngọc Hải	Vụ Kế hoạch – Đầu tư, Bộ Giao thông vận tải	Chuyên viên
32	Nguyễn Mạnh Hiển	Tổng công ty Đường sắt Việt Nam	Chuyên viên
33	Trần Văn Trường	Phòng Quy hoạch đô thị, Ban quản lý khu đô thị	Trưởng phòng
34	Doãn Đức Hải	TEDI	Chuyên viên
35	Lê Hồng Kỳ	Phòng Kỹ thuật, Ban Đường sắt đô thị Hà Nội	Phó phòng
36	Trần Thanh Sơn	Tổng công ty Đường sắt Việt Nam	Chuyên viên
37	Nguyễn Anh Thiệp	Báo giao thông vận tải	Phóng viên
38	Nguyễn Văn Doanh	Cục Đường sắt	Phó cục trưởng
39	Nguyễn Văn Diệp	Phòng Kế hoạch, Sở Giao thông – Vận tải	Chuyên viên
40	Bùi Tuấn Lương	Báo Hà Nội	Phóng viên
41	Nguyễn Ngọc Viên	Ban Đầu máy toa xe, Tổng công ty Đường sắt Việt Nam	Phó ban
42	Đỗ Việt Quân	Ban Kế hoạch	Phó ban
43	Mai Chi	Báo Đường sắt	Phó tổng biên tập
44	Vũ Trọng Thuật	Khoa Đầu tư hạ tầng giao thông, Đại học Giao thông – Vận tải	Giảng viên



Ông Trần Quốc Đông phát biểu khai mạc



Tiến sĩ Iwata Shizuo trình bày tổng quan Nghiên cứu



Ông Ujiie Toshiyuki trình bày Nghiên cứu Môi trường – Xã hội



Đại biểu xem bản đồ hướng tuyến



Đại biểu HAUPA chất vấn Đoàn Nghiên cứu JICA



Ông Trần Quốc Đông kết thúc Hội thảo

Tỉnh Hà Nam

Ngày:	27/7/2012
Địa điểm:	Ủy ban nhân dân tỉnh Hà Nam
Mục đích buổi họp:	Trình bày Nghiên cứu Môi trường và các Phương án Phát triển về Đường sắt Bắc Nam đề xuất
Số lượng đại biểu:	34 (30 nam; 4 nữ)

A. Phát biểu chào mừng: Ông Trần Quốc Đông, Phó Tổng Giám đốc, Đường sắt Việt Nam

Ông Trần Quốc Đông, Phó tổng giám đốc, Tổng công ty Đường sắt Việt Nam phát biểu chào mừng và giới thiệu đại biểu. Ông Trần Quốc Đông nhấn mạnh tầm quan trọng của nghiên cứu đề xuất ưu tiên các đoạn tuyến ĐSCT Bắc – Nam HCM-Nha Trang và Hà Nội – Vinh.

B. Phát biểu khai mạc: Ông Phạm Sỹ Lợi, Phó Chủ tịch, Ủy ban Nhân dân tỉnh

Ông Lợi chào mừng đoàn nghiên cứu tới tỉnh Hà Nam để tổ chức cuộc họp các bên liên quan lần thứ hai. Ông trình bày sơ lược về quy hoạch phát triển của tỉnh.

Hà Nam được coi là cửa ngõ phía bắc của thành phố Hà Nội. Trong những năm gần đây, tỉnh Hà Nam đã lập quy hoạch xây dựng và phát triển kinh tế xã hội của tỉnh cũng như của vùng. Nhiều quy hoạch ngành được cập nhật, trong đó có một số quy hoạch giao thông, đặc biệt là quy hoạch đường bộ và phát triển mạng lưới đường thủy. Liên quan đến ngành đường sắt, tỉnh mong muốn được nghe thông tin về hướng tuyến đi qua địa bàn tỉnh do hướng tuyến sẽ liên quan đến kế hoạch quản lý cũng như công tác phân bổ đất ở tỉnh Hà Nam.

Ông cũng hi vọng hội thảo sẽ đạt được nhiều kết quả mong đợi để phát triển công tác quản lý đường sắt cao tốc một cách có hiệu quả trong tương lai. Ông cũng thông báo tới các đại biểu của cuộc họp bao gồm các lãnh đạo tỉnh, lãnh đạo cấp quận, huyện lắng nghe thông tin về việc phát triển đường sắt cao tốc.

C. Các hoạt động

Buổi họp tuân theo các hoạt động và chương trình đề ra ở tỉnh Hà Nam cũng như các tỉnh khác. Các bài phát biểu được tiến hành theo trình tự chương trình Cuộc họp. Tài liệu trình bày và thông tin Dự án cùng với một bảng câu hỏi được phát cho các đại biểu tham dự, các đại biểu tham dự có thể đóng góp ý kiến theo bảng câu hỏi. Bài phát biểu được trình bày với các nội dung chính sau:

Phần 1: Đề cương Nghiên cứu do Tiến sĩ Dr. Iwata Shizuo trình bày.

Phần 2: Phương án lựa chọn dựa trên Đánh giá Môi trường chiến lược (ĐMC) do ông Ujie Oshiyuki trình bày (Phụ lục A)

Bảng dưới đây là các ý kiến đóng góp và tham gia thảo luận của đại biểu.

D. Nội dung thảo luận và phản hồi của Đoàn Nghiên cứu

Đại biểu	Thảo luận	Phản hồi từ Đoàn Nghiên cứu JICA
	Các vấn đề/Ý kiến nhận xét	
Lê Văn Quý Giám đốc, Sở Xây dựng	Trình bày ngắn gọn về Quy hoạch tỉnh, sử dụng bản đồ phát triển của tỉnh, bao gồm các khu vực phát triển hiện tại và được quy hoạch, quy hoạch này do Viện Kiến trúc, Quy hoạch Đô thị và Nông thôn lập đến năm 2030 và tầm nhìn đến năm 2050 Diện tích đất Hà Nam khoảng 842 km ² . Phía bắc giáp với Thành phố Hà Nội. Phía đông giáp với Hưng Yên và Thái Bình, phía nam tiếp giáp Nam Định, Ninh Bình và phía tây giáp với Hòa Bình. Một số tuyến đường mới đi qua thành phố Phủ Lý như đường cao tốc Pháp Vân – Cầu Giẽ – Ninh Bình mới đi vào hoạt động; Quốc lộ 1A (có 4 làn xe) sẽ được thông xe vào ngày 30/12/2012, Quốc lộ 38 nối Hưng Yên và Hải Dương ở	

Thảo luận		Phản hồi từ Đoàn Nghiên cứu JICA
Đại biểu	Các vấn đề/Ý kiến nhận xét	
	<p>phía bắc. Khu vực kéo dài từ QL1 đến đường cao tốc sẽ được phát triển, phục vụ cho phát triển đô thị, công nghiệp và dịch vụ.</p> <p>Ngoài ra tỉnh có 1000 ha đất công nghiệp dành cho khu công nghiệp Đồng Văn I, II, III và 1000ha đất dành cho trường đại học. Tỉnh hiện đang ủng hộ Hà Nội di chuyển các trường đại học ở Hà Nội xuống Hà Nam.</p> <p>Theo tư vấn Pháp, đường sắt cao tốc nên đặt ở phía đông của đường cao tốc hiện tại. Khoảng 30ha đất đã được dự trù cho nhà ga mới. Nhà ga này được kì vọng sẽ thu hút lượng khách từ đường 21 và từ Nam Định đi Phủ Lý. Đường 499 chạy ngang qua ga về hướng đông, kéo dài đến Thái Bình.</p> <p>In the Alt 1 and 2, the high speed railway is located in the West of the NH1A, which will destroy all the plans of the province. In this area, the new administrative building will also be constructed.</p> <p>Trong PA1 và 2, đường sắt cao tốc nằm ở phía Tây đường QL1A, sẽ phá vỡ quy hoạch tỉnh. Trong khu vực này, một trụ sở hành chính mới cũng sẽ được xây dựng.</p> <p>Đường khổ rộng 68m dự kiến sẽ được xây dựng, vốn do Ngân hàng Thế giới hỗ trợ. Tuyến đường này sẽ kết nối với ga ĐSCT mới.</p> <p>Lượng khách tiếp cận nhà ga của PA1 và PA2 ít hơn lượng khách của PA3. Sau khi tóm tắt, Ông Quý đề xuất đoàn nghiên cứu nên xem xét PA3 và nhà ga mới nên được xây dựng ở khu vực Liêm Tuyền..</p>	
Phó Chủ tịch, Ủy ban Nhân dân Huyện Duy Tiên	<p>Huyện Duy Tiên đóng vai trò quan trọng trong sự nghiệp phát triển của tỉnh Hà Nam. Trong quá trình lập quy hoạch tỉnh và quy hoạch huyện, chúng tôi đã bố trí quỹ đất dành cho phát triển đường sắt cao tốc, và nhận thấy rằng đường sắt cao tốc nên nằm ở phía đông của đường cao tốc hiện tại, để hài hòa với quy hoạch huyện và tỉnh. Dự kiến 300m đất dành cho đường sắt cao tốc và hành lang an toàn, và sẽ không có công trình nào được phép xây dựng trong khu vực đã phân chia. Đường sắt cao tốc nếu chạy qua khu vực này sẽ không gây tác động lên môi trường và khu vực dân cư. Trong khi đó, PA1 và PA2 sẽ chạy qua khu vực dân cư và các khu công nghiệp.</p>	
Phó chủ tịch Ủy ban Nhân dân thành phố	<p>Thành phố hiện đang phát triển theo hướng của quy hoạch đã được duyệt. Các kế hoạch cũng như các dự án hiện tại cần nghiên cứu kĩ lưỡng để tránh ảnh hưởng đến quy hoạch đã được duyệt. Trong 3 phương án, PA3 có lẽ là PA tối ưu nhất do PA1 và PA2 đều chạy qua khu vực đô thị và khu vực phát triển đã được quy hoạch. Liên quan đến vị trí nhà ga, PA1 và PA2 sẽ gây tác động đến các công trình văn hóa của tỉnh. Chúng tôi kiến nghị hướng tuyến của đường sắt cao tốc nên đi theo hướng đông của đường cao tốc. Hiện tại, tỉnh và thành phố đang xây dựng đường nối với nhà ga mới.</p>	
Phó chủ tịch Ủy ban Nhân dân huyện Bình Lục	<p>Rất đồng tình với đồng chí Phó chủ tịch Ủy ban Nhân dân thành phố.</p> <p>Tốc độ cao góp phần giảm áp lực lên đường bộ và các phương tiện giao thông khác.</p> <p>Đoạn đi qua Bình Lục, đề xuất đường sắt hiện tại nên kết nối với nhà ga đường sắt cao tốc mới.</p>	
Giám đốc Sở Giao thông Vận tải	<p>Đồng thuận với phương án phát triển đường sắt cao tốc và đồng góp ý kiến như sau:</p> <p>PA3 tác động lên môi trường xã hội ít hơn PA1 và PA2 do PA1 và PA2 sẽ chạy qua nhiều khu đô thị và khu công nghiệp.</p> <p>Liên quan đến vấn đề thu hồi đất, PA3 cũng có ít tác động hơn PA1 và 2.</p> <p>Liên quan đến vị trí nhà ga, nhà ga của PA1 và 2 cách ga đường sắt hiện tại 2km còn PA3 cách 4km. Do đó nhà ga trong PA3 sẽ thu hút được một lượng lớn hành khách từ tỉnh Thái Bình.</p> <p>Liên quan đến chi phí xây dựng, PA1 và 2 đòi hỏi nhiều vốn hơn do phải xây dựng cầu cạn chạy qua các khu dân cư.</p> <p>Ở PA3, đề nghị điều chỉnh hoặc sửa lại hướng tuyến để tránh cắt đường bộ cao tốc 2 lần. Diện tích đất giữa đường cao tốc và đường sắt cao tốc cần hạn</p>	

Nghiên cứu lập dự án cho các dự án đường sắt cao tốc đoạn Hà Nội – Vinh và TPHCM – Nha Trang

BÁO CÁO CUỐI KỲ

Tập III Nghiên cứu Môi trường – Xã hội

Thảo luận		Phản hồi từ Đoàn Nghiên cứu JICA
Đại biểu	Các vấn đề/Ý kiến nhận xét	
	<p>chế nhất có thể.</p>	
Phó Giám đốc, Sở Tài nguyên Môi trường	<p>Giám đốc sở TNMT cũng khẳng định và bổ sung cho góp ý từ các sở khác: Liên quan đến quy hoạch sử dụng đất năm 2020, và tầm nhìn tới năm 2030, tỉnh Hà Nam đã bố trí dành quỹ đất ở phía đông đường cao tốc Cầu Giẽ – Ninh Bình, cho việc phát triển đường sắt cao tốc. Khoảng cách từ mép ngoài đường cao tốc đến đường sắt cao tốc là 300m, do đó sẽ không có công trình nào được phép xây dựng trên khu vực này. PA3 có hướng tuyến phù hợp nhất, tuy nhiên cần điều chỉnh tuyến sang phía đông của đường cao tốc Cầu Giẽ – Ninh Bình. Đã dành quỹ đất cho việc phát triển đường sắt cao tốc và chi phí thu hồi đất sẽ thấp hơn PA1 và 2.</p> <p>Ùn tắc giao thông là vấn đề đáng quan tâm nhất hiện nay. Nếu vị trí nhà ga giống như đề xuất của PA1 và 2 thì hành khách phải sử dụng đường đô thị trong thành phố, gây ra tắc nghẽn giao thông. Trong khi đó, nếu PA3 được lựa chọn, hành khách sẽ sử dụng đường quốc lộ và đường cao tốc để tiếp tục hành trình do đó sẽ giảm thiểu tối đa tình trạng tắc nghẽn giao thông xảy ra trong thành phố.</p> <p>Đúng trên quan điểm về môi trường, PA1 và 2 sẽ gây ra tác động lớn lên khu vực của các trường đại học và khu đô thị của Phủ Lý. Ảnh hưởng đáng kể là tiếng ồn, đặc biệt từ 8 giờ tối đến 5 giờ sáng, là giờ nghỉ ngơi của người dân. Hơn nữa, việc xây dựng cầu cạn sẽ gây ảnh hưởng đến cảnh quan thành phố và chi phí xây dựng sẽ rất cao. Trong khi đó PA3 lại giảm thiểu những tác động về môi trường.</p> <p>Chúng tôi kiến nghị xây dựng đường sắt cao tốc ở phía đông đường cao tốc.</p>	
Đại diện Sở Văn hóa Thể thao và Du lịch	<p>Nhấn mạnh vào sự cần thiết phải phát triển đường sắt cao tốc, góp phần vào sự phát triển kinh tế xã hội, giảm tai nạn giao thông, cải thiện tính kết nối giữa các vùng và các khu vực lân cận.</p> <p>Đóng góp thêm ý kiến ủng hộ PA3:</p> <p>PA3 tương đối tuân thủ theo quy hoạch tỉnh và không có tác động lớn đến công trình văn hóa và lịch sử.</p> <p>Vị trí nhà ga mới khá thuận lợi, tạo ra tính kết nối giữa Phủ Lý và các khu vực khác.</p> <p>PA3 phù hợp với sự phát triển của ngành du lịch.</p>	
Phó Giám đốc, Sở Công thương	<p>Nhất trí về sự cần thiết của việc xây dựng đường sắt cao tốc đi qua thành phố Phủ Lý. Ông nhấn mạnh rằng việc xây dựng đường sắt cao tốc cũng như nhà ga mới sẽ góp phần vào sự phát triển kinh tế xã hội và tăng tính kết nối với các khu vực khác. Vị trí ga đặt ở thành phố Phủ Lý sẽ hỗ trợ cho công tác vận chuyển vật tư cho các ngành và vận chuyển hàng hóa.</p>	
Phó Giám đốc, Sở Lao động Thương binh và Xã hội	<p>Bổ sung ý kiến lựa chọn hướng tuyến của PA3:</p> <ul style="list-style-type: none"> • PA3 phù hợp với xây dựng, vận hành và quản lý do PA này thống nhất với quy hoạch tỉnh và không ảnh hưởng đến khu dân cư cũng như các cơ sở khác trong tỉnh. • Chi phí thu hồi đất ở PA3 cũng thấp hơn PA1 và 2. • Công tác vận hành và bảo trì đường sắt cao tốc cũng hiệu quả hơn. 	
Giám đốc, Sở Khoa học và Công nghệ	<p>Ủng hộ lựa chọn hướng tuyến của PA3 và đề xuất nên điều chỉnh hướng tuyến của PA3 để chạy song song với đường cao tốc về phía đông, và xem xét kĩ lưỡng hơn khía cạnh môi trường cũng như công tác quản lý trong nghiên cứu này.</p>	
Đại biểu từ Liên hiệp Thanh niên	<p>Nhất trí với PA3. Vì PA3 không phá vỡ quy hoạch tỉnh và thành phố. Chi phí xây dựng của PA3 thấp nhất so với 2 phương án còn lại.</p>	

E. Phát biểu bế mạc: Phó chủ tịch Ủy ban Nhân dân tỉnh.

Phó chủ tịch bày tỏ sự cảm ơn sâu sắc về những ý kiến đóng góp quý báu của các đại biểu. Ông đánh giá cao nghiên cứu và báo cáo của Đoàn Nghiên cứu JICA và Đường sắt Việt Nam đã thu hút được rất nhiều ý kiến đóng góp của đại biểu tham dự. Ông cho rằng chính phủ cần quan tâm và đầu tư vào đường sắt cao tốc ở Việt Nam. Rất khó để cải tạo đường sắt hiện tại và chuyển thành đường sắt cao tốc. Ông nhấn mạnh quan điểm của mình về việc cải tạo đường sắt hiện có song song với việc phát triển đường sắt cao tốc một cách riêng biệt.

Ông yêu cầu Đường sắt Việt Nam có kế hoạch cải tạo đường sắt hiện tại đi qua tỉnh Hà Nam, đặc biệt đoạn qua thành phố Phủ Lý. Ví dụ như xây dựng cầu cạn, cải thiện hành lang an toàn đường sắt, vv.

Liên quan đến các phương án của đường sắt cao tốc, ông đồng ý với hướng tuyến và vị trí ga của PA3 nhưng cần điều chỉnh. Cụ thể là, đề xuất hướng tuyến nằm ở phía đông và vị trí ga đặt ở khu vực Liêm Tuyền.

Cần xem xét lại một số thay đổi trong đánh giá của Đoàn Nghiên cứu JICA. Đánh giá về sự thuận tiện trong PA3 phải là “A”. Xem xét môi trường và xã hội của PA3 phải là “A” do PA này sẽ hạn chế tác động lên dân cư cũng như sẽ góp phần vào sự phát triển của các khu vực lân cận, quan trọng hơn nữa, PA này sẽ không phá vỡ quy hoạch và dự án đã được duyệt. Liên quan đến tính kết nối, ông khẳng định rằng PA3 là phương án phù hợp nhất. Chi phí xây dựng ở PA3 cũng thấp hơn các phương án khác cả về chi phí xây dựng lẫn thu hồi đất.

Ông nhấn mạnh rằng hướng tuyến nên chạy dọc đường cao tốc về phía đông. Phó chủ tịch hứa sẽ cung cấp cho đoàn nghiên cứu bản đồ phát triển để làm cơ sở cập nhật và quy hoạch đường sắt cao tốc phù hợp hơn.

Phó chủ tịch hi vọng đường sắt cao tốc sẽ sớm được triển khai xây dựng, cũng như mong muốn đoạn Hà Nội – Vinh sẽ được ưu tiên triển khai.

F. Kết luận: TS. Shizuo Iwata, Trưởng đoàn, Đoàn Nghiên cứu JICA

Tiến sĩ Iwata bày tỏ cảm ơn về những ý kiến đóng góp và sự tham gia nhiệt tình của các đại biểu tham dự. Ông phát biểu rằng không thể có ý kiến nào đóng góp rõ ràng hơn nữa, những giải thích về quy hoạch của tỉnh rất thuyết phục và chứng tỏ sự chuẩn bị sẵn sàng cho đường sắt cao tốc. Các ý kiến đã rất nghiêm túc và đoàn nghiên cứu sẽ thảo luận chi tiết với các sở ban ngành có liên quan. Ông Iwata cũng yêu cầu được cung cấp các quy hoạch vùng của tỉnh để đảm bảo quy hoạch đường sắt cao tốc sẽ phù hợp với quy hoạch địa phương. Theo kinh nghiệm quy hoạch địa phương, vấn đề khó khăn nhất là thu hồi đất, làm chậm tiến độ thực hiện dự án. Xong Hà Nam đã chuẩn bị rất tốt. Ông Iwata cũng nhấn mạnh rằng Hà Nam là tỉnh đầu tiên đưa ra quy hoạch thực tế của tỉnh và điều này sẽ được ghi nhận trong báo cáo.

G. Phát biểu bế mạc: Ông Trần Quốc Đông, Phó Tổng Giám đốc, Đường sắt Việt Nam

Ông Đông có ý kiến rằng đoàn nghiên cứu đã dựa trên bản đồ vệ tinh để trình bày, do đó thông tin không phù hợp với quy hoạch của địa phương. Tuy nhiên, sau khi lãnh đạo các sở đóng góp ý kiến thì kết luận đã rõ ràng. “Không có lựa chọn nào tốt hơn PA3”. Ông Đông đánh giá cao thông tin đầu vào, đặc biệt là công tác điều hành hội thảo của Phó chủ tịch UBND tỉnh đã làm cho hội thảo rất hiệu quả, thu hút được nhiều ý kiến đóng góp của các sở ban ngành có liên quan.

Cuộc họp kết thúc lúc 11 giờ.

H. Danh sách đại biểu và hình ảnh

Tỉnh Hà Nam, 27/7/2012

STT	Họ và tên	Cơ quan	Chức vụ
1	Nguyễn Văn Tiến	UBND Huyện Phủ Lý	Phó Chủ tịch
2	Nguyễn Minh Tiến	Ban quản lý khu công nghiệp Hà Nam	Trưởng ban
3	Bùi Xuân Thanh	Công ty điện lực	Phó Giám đốc
4	Trần Danh Hưng		Phó trưởng phòng, phòng kỹ thuật
5	Phạm Hoàng Thanh	UBND Huyện Duy Tiên	Phó Chủ tịch
6	Phạm Văn Hòa	UBND tỉnh	Phó chánh văn phòng
7	Trần Văn Tiến	Sở Văn hóa	Phó giám đốc
8	Nguyễn Hải Long	Liên hiệp thanh niên tỉnh	Phó bí thư
9	Lê Văn Quý	Sở Xây dựng	Giám đốc
10	Đàm Trọng Phúc	Sở Công Thương	Phó Giám đốc
11	Nguyễn Mạnh Tiến	Sở Khoa học và Công nghệ	Giám đốc
12	Trần Xuân Dương	Ban quản lý khu công nghiệp Hà Nam	Giám đốc
13	Nguyễn Văn Lương		Trưởng phòng, Phòng Quy hoạch Xây dựng
14	Trịnh Ngọc Sinh	Sở Tài nguyên Môi trường	Phó trưởng phòng, phòng quy hoạch
15	Lại Thị Quế	Sở Tài chính	Phó trưởng phòng, Phòng Tài chính và Đầu tư
16	Phạm Minh Thành	Cao đẳng nghề	Phó hiệu trưởng
17	Nguyễn Văn Khoái	Sở GTVT	Giám đốc
18	Lê Trường Thọ	Sở GTVT	Trưởng phòng, Phòng quy hoạch
19	Trần Văn Khanh	Ga Phủ Lý	Trưởng ga
20	Phạm Văn Sơn	UBND huyện Bình Lục	Phó Chủ tịch
21	Vũ Văn Diễn	Sở Thông tin và Truyền thông	Phó giám đốc
22	Nguyễn Thị Phúc Thảo	Sở Xây dựng	Trưởng phòng
23	Lê Văn Quý		Giám đốc
24	Nguyễn Quang Hùng	UBND tỉnh	Trưởng phòng, phòng Giao thông
25	Nguyễn Thị Hà	Sở KHĐT	Phó trưởng phòng
26	Nguyễn Thành Nam	Sở TNMT	Phó giám đốc
27	Bùi Văn Tâm	Sở GDĐT	Phó giám đốc
28	Phạm Hùng	Sở Lao động Thương binh xã hội	Phó Giám đốc
29	Phạm Ngọc Anh	TV	Phóng viên
30	Nguyễn Thị Phương		
31	Nguyễn Duy Hải		
32	Vũ Xuân Hồng		
33	Vũ Thị Hoàng Anh	UBND tỉnh	Trưởng phòng Nông nghiệp
34	Nguyễn Văn Bình		Trưởng phòng Giao thông



Phát biểu khai mạc
Ông Trần Quốc Đông, Phó Tổng giám đốc Đường
sắt Việt Nam



Bài trình bày của TS. Iwata Shizuo, Trưởng đoàn,
Đoàn Nghiên cứu JICA



Họp các bên liên quan lần hai tại Hà Nam



Đại biểu từ Hà Nam phát biểu ý kiến



Đại biểu từ Hà Nam phát biểu ý kiến



Ông Ishikawa Makoto trả lời câu hỏi

Tỉnh Nam Định

Ngày: 26/7/2012
Địa điểm: Sở Giao thông Vận tải tỉnh Nam Định
Mục đích buổi họp: Trình bày Nghiên cứu Môi trường và các Phương án Phát triển về Đường sắt Bắc Nam đề xuất
Số lượng đại biểu: 55 (44 Nam; 11 Nữ)

A. Phát biểu chào mừng: Ông Trần Quốc Đông, Phó Tổng Giám đốc, Đường sắt Việt Nam

Ông Trần Quốc Đông, Phó Tổng Giám đốc, Đường sắt Việt Nam phát biểu chào mừng và giới thiệu đại biểu. Ông Trần Quốc Đông nhấn mạnh tầm quan trọng của nghiên cứu đường sắt cao tốc ưu tiên các đoạn HCM-Nha Trang và Hà Nội – Vinh.

B. Các hoạt động

Giống như các cuộc họp đã tổ chức tại các tỉnh khác, sau phần mở đầu là phần thuyết trình. Các đại biểu tham dự đều nhận được một phiếu câu hỏi điều tra để đóng góp ý kiến nhận xét, và các thông tin chung về dự án và tài liệu thuyết trình. Nội dung trình bày bao gồm:

Phần 1: Đề cương Nghiên cứu do Tiến sĩ Dr. Iwata Shizuo trình bày.

Phần 2: Phương án lựa chọn dựa trên Đánh giá Môi trường chiến lược (ĐMC) do ông Ujie Oshiyuki trình bày (Phụ lục A)

Mục C là phần thảo luận và ý kiến đóng góp của các đại biểu tham dự.

C. Nội dung thảo luận và phản hồi của Đoàn Nghiên cứu

Thảo luận		Phản hồi của Đoàn Nghiên cứu JICA
Đại biểu	Các vấn đề/Ý kiến nhận xét	
Le Nguyễn Khánh Giám đốc, Sở Giao thông Vận tải	<ul style="list-style-type: none"> Qua 2 bài trình bày, các đại biểu tham dự đã có được thông tin chi tiết về nghiên cứu dựa trên cách tiếp cận khoa học. Tôi đồng ý với lộ trình và đánh giá sự phát triển của A1 khi nâng cấp lên thành A2, cũng như việc phát triển đường sắt cao tốc rất phù hợp với điều kiện tài chính của Việt Nam. Cần phải tiến hành lập quy hoạch đường sắt cao tốc song song với công tác sửa chữa và nâng cấp đường sắt hiện tại để đáp ứng nhu cầu tăng cao của người dân. Ở các nước đã và đang phát triển, đường sắt cao tốc đóng vai trò quan trọng trong việc tạo ra sự thuận tiện phục vụ nhu cầu đi lại của người dân. Việc lập quy hoạch đường sắt cao tốc cho toàn tuyến Bắc – Nam là rất quan trọng, không chỉ dành cho 2 đoạn tuyến ưu tiên. Chính phủ cần đưa ra chính sách quản lý đường sắt cao tốc. Hướng tuyến chạy thẳng vì vậy cần có quỹ đất lớn để xây dựng nhà ga. Nếu chính phủ không có chính sách quản lý quỹ đất hợp lý, sẽ phải đối mặt với rất nhiều khó khăn trong công tác thu hồi đất. Vì vậy chúng tôi đề xuất quy hoạch quản lý đường sắt cao tốc phải thật hợp lý và hiệu quả. Cần phải nâng cấp đường sắt hiện tại (A1) nhằm giảm thiểu giao cắt đường ngang do Nam Định là tỉnh có nhiều đường ngang nhất cả nước. Do đó, để giảm thiểu số lượng đường ngang, cần phải xây dựng đường gom. Chỉ bằng cách này, chúng ta mới có thể tăng tốc độ chạy tàu và cải thiện an toàn giao thông. Liên quan đến hướng tuyến, đặc biệt đoạn miền bắc, hướng tuyến đi qua tỉnh Nam Định rất quan trọng do hướng tuyến này không chỉ hỗ trợ cho sự phát triển của Nam Định và còn hỗ trợ cho các tỉnh khác như Thái Bình, vv và hỗ trợ cho lưu lượng giao thông vốn đã rất cao ở khu vực này. Về nhà ga, không cần thiết phải có quá nhiều ga chạy dọc tuyến. Tàu cao tốc có thể dừng ở một vài ga sau đó tàu trung chuyển sẽ đưa hành khách tới ga cần đến. 	

Thảo luận		Phản hồi của Đoàn Nghiên cứu JICA
Đại biểu	Các vấn đề/Ý kiến nhận xét	
	<p>Theo ý kiến cá nhân, liên quan đến hướng tuyến và nhà ga, tôi đồng ý với đề xuất của phương án 1. PA2 và 3 quá gần đường sắt hiện tại, tức là quá gần đường quốc lộ, nơi có mật độ dân số rất cao. Do đó chi phí bồi thường sẽ rất lớn. Tốt hơn hết nên đặt ga ở Đặng Xá, rất phù hợp và thuận lợi với phát triển trong tương lai.</p> <p>Sẽ rất thuận lợi nếu ga được đặt gần trung tâm thành phố để đảm bảo sự thuận tiện của người dân. Thông thường, xây dựng nhà ga sẽ đòi hỏi quỹ đất tương đối lớn, vì vậy rất khó để thu hồi đất trong thành phố hay các khu dân cư.</p>	
<p>Nguyễn Việt Dũng Phó Chủ tịch, Ủy ban Nhân dân Thành phố</p>	<p>Liên quan đến đường sắt cao tốc Hà Nội – Hồ Chí Minh, tôi đồng ý với đánh giá của Đoàn nghiên cứu JICA. Đường sắt cao tốc lẽ ra phải được thực hiện từ nhiều năm trước đây. Do chiều dài của Việt Nam khoảng 3.000km và chiều dài đường bộ gần 2000km nên việc đầu tư vào đường sắt đóng vai trò rất quan trọng trong sự phát triển kinh tế cũng như cảnh quan của Việt Nam.</p> <p>Mặc dù đường sắt cao tốc đòi hỏi một số vốn khổng lồ xong đây là phương tiện giao thông hiệu quả và thuận lợi trong tương lai, và cũng là đầu tư hợp lý với chi phí thấp.</p> <p>Phát triển đường sắt sẽ kết nối các thành phố với nhau và tạo điều kiện thuận lợi để phát triển kinh tế. Đường sắt ở Nam Định đóng vai trò rất quan trọng trong việc kết nối các tỉnh miền bắc của khu vực đồng bằng sông Hồng. Tôi đồng ý với đề xuất của JICA về việc cải tạo nâng cấp A2-B1 và xây dựng đường sắt cao tốc đoạn tuyến Hà Nội – Vinh và Nha Trang - HCM Các phương án này đều phù hợp với khả năng về nguồn vốn của Việt Nam và Quốc hội sẽ đồng ý. Liên quan đến hướng tuyến và vị trí ga, tôi đồng ý với phương án 1. Sẽ thuận lợi hơn nếu vị trí ga được đặt ở khu vực Đặng Xá để phù hợp với quy hoạch Nam Định đến năm 2025, đã được Thủ tướng chính phủ phê duyệt, và ga Đặng Xá sẽ trở thành khu vực phát triển trong tương lai.</p> <p>Về tuyến đường sắt hiện tại đi qua trung tâm thành phố, khó để có thể phát triển ga do quỹ đất bị hạn chế. Xung quanh nhà ga là các khu đã xây dựng và có nhiều đường ngang giao cắt vì vậy an toàn giao thông sẽ có nhiều rủi ro. Nên điều chỉnh hướng tuyến ở khu vực đề xuất</p>	
<p>Trần Thị Thanh Thủy Sở Tài nguyên và Môi trường</p>	<p>Tôi rất quan tâm đến tác động xã hội vì khi chúng ta phát triển đường sắt cao tốc sẽ tác động đến nhiều vấn đề về xã hội. Bài trình bày đã nhắc đến các vấn đề về xã hội và các lợi ích, ví dụ như sự thuận tiện và phát triển kinh tế xã hội, vv. Trong 3 phương án, thì phương án 1 có ít tác động tiêu cực nhất lên môi trường xã hội. Đề xuất đoàn nghiên cứu trình bày cụ thể hơn nữa về tác động môi trường của các phương án.</p>	<p>Liên quan đến tác động xã hội, chúng tôi xem xét để giảm thiểu tối đa việc tái định cư. Từ quan điểm sử dụng đất, chúng tôi tránh đi qua các khu công nghiệp, nghĩa trang, chúng tôi cũng đã kiểm tra xem hướng tuyến có đi qua khu vực văn hóa và khu vực dân tộc thiểu số đang sinh sống hay không. Bước kiểm tra này ở giai đoạn tiền khả thi dựa trên bản đồ địa hình tỉ lệ 1:10.000. Chúng tôi cũng quan tâm đến cấu trúc xây dựng để giúp người dân có thể băng qua đường sắt.</p> <p>Đây là bước chuẩn bị của giai đoạn giữa kỳ. Chúng tôi đang đi đến bước thực hiện và sẽ xác định những vấn đề quan trọng hơn nữa. Đoàn nghiên cứu sẽ tiến hành đánh giá mức độ ảnh hưởng đến điều kiện sinh sống của người dân.</p>

Thảo luận		Phản hồi của Đoàn Nghiên cứu JICA
Đại biểu	Các vấn đề/Ý kiến nhận xét	
		Nếu sử dụng đường sắt cao tốc, bạn sẽ mất 30 phút đi từ Nam Định lên Hà Nội. Tuy nhiên giá vé sẽ cao. Mức vé hợp lý sẽ được nghiên cứu để đảm bảo lợi ích của người dân. Chúng tôi dự kiến mức giá của đường sắt cao tốc bằng một nửa giá vé máy bay và gấp 2 lần giá vé xe khách. Chúng tôi cũng đã tiến hành điều tra tham khảo ý kiến người dân về mức giá mà một người dân bình thường có thể chi trả hoặc sẵn sàng chi trả. Giá vé đề xuất sẽ không chỉ dành cho những người thường sử dụng hàng không mà còn dành cho toàn bộ dân chúng.
Trịnh Duy Dương Phó phòng – Phòng Cảnh sát giao thông Đường bộ và Đường sắt	Theo ý kiến của giám đốc sở GTVT và sở xây dựng, tôi đồng ý với phương án 1. Về tính kết nối, điều kiện môi trường và văn hóa xã hội, tôi cho rằng PA1 rất phù hợp. Trong tương lai, đường sắt cao tốc là phương tiện giao thông vận tải an toàn và đáng tin cậy, rất phù hợp với điều kiện của Việt Nam. Tôi cho rằng đường sắt cao tốc không nên thay thế cho đường sắt hiện tại. Theo tôi, 2 hình thức này nên bổ sung và chạy song song với nhau. Vì vậy tôi đồng ý đề xuất cải tạo nâng cấp đường sắt hiện tại từ A2 lên B1. Nếu lựa chọn PA2, sẽ ảnh hưởng nhiều đến người dân. Xin lưu ý rằng ở Nam Định có 495 đường giao cắt ngang và có rất nhiều đường gom. Đường sắt Bắc – Nam chạy song song với đường QL 10 và QL 21. Các đường giao cắt ngang không đáp ứng được tiêu chuẩn kĩ thuật. Khi thực hiện A2, cần phải xem xét tính an toàn của các đường giao cắt ngang và cần phải xây dựng cầu cạn hoặc các đường trung chuyển. Nhin chung, về hạ tầng cho ĐSCT, nên sử dụng cầu cạn để hạn chế tác động lên môi trường và thu hồi đất.	Đây là những thông tin rất quan trọng. Chúng tôi sẽ bố trí hoặc di chuyển hướng đường sắt hiện tại từ trung tâm thành phố ra khu vực khác. Đây chỉ là đề xuất ý tưởng do chúng tôi tập trung vào đường sắt cao tốc. Điều chúng tôi quan tâm là làm sao để gắn kết đường sắt hiện tại với đường sắt cao tốc.

Hầu hết các đại biểu đều đồng tình với hướng tuyến và vị trí ga đề xuất. TS. Iwata đặt câu hỏi: “Đường sắt hiện tại đang chạy qua thành phố, vậy đường sắt hiện tại có gây ảnh hưởng gì không?”

Trả lời: Ga hiện tại (đường nét gạch) đang đi qua trung tâm thành phố. Khu vực xung quanh ga cũng đã phát triển. Người dân trong thành phố phải chịu đựng tiếng ồn, và đối mặt với nhiều vấn đề về các đường ngang, vì vậy nên bố trí tổ chức lại trong khu vực đề xuất.

D. Kết luận: TS. Shizuo Iwata, Trưởng đoàn, Đoàn Nghiên cứu JICA

TS. Iwata kết luận một số điểm quan trọng mà đoàn nghiên cứu cần xem xét và nhấn mạnh rằng hầu hết các đại biểu tham dự đều đồng tình với phương án 1 do Đoàn Nghiên cứu JICA đề xuất. Giải đáp về tác động xã hội sẽ được phản ánh trong báo cáo cuối kì. Đoàn nghiên cứu sẽ tiếp tục phối hợp với chính quyền địa phương và với bất kì ý kiến đóng góp thêm, xin vui lòng gửi về Đường sắt Việt Nam.

E. Phát biểu bế mạc: Ông Trần Quốc Đông, Phó Tổng Giám đốc, Đường sắt Việt Nam

Ông Đông bày tỏ cảm ơn đến đại biểu tham dự. Ông nhấn mạnh về sự đồng tình và hỗ trợ của tỉnh đối với hướng tuyến và vị trí ga đề xuất của đoàn nghiên cứu. Ông đề nghị Đoàn Nghiên cứu JICA phối hợp với chính quyền địa phương nhiều hơn để thu thập thông tin liên quan đến quy hoạch tỉnh và cập nhật bản đồ. Đường sắt Việt Nam và Đoàn Nghiên cứu JICA cần phối hợp chặt

chế để nâng cao chất lượng của nghiên cứu. Đồng thời ông thông báo về cuộc họp các bên liên quan lần thứ ba sẽ được tổ chức và tập trung vào ba vấn đề: chi phí đường sắt cao tốc, nguồn vốn và quản lý. Báo cáo về tính khả thi của các đoạn tuyến ưu tiên sẽ được chuẩn bị nhằm thu hút sự tham gia của các nhà đầu tư dưới hình thức liên kết liên danh.

Hội thảo kết thúc lúc 11.15.

F. Danh sách đại biểu và hình ảnh

Tỉnh Nam Định, 26/7/2012

STT	Họ và tên	Cơ quan	Chức vụ
1	Phạm Đình Hiếu	XN Vận tải Đường sắt Hà Ninh	Giám đốc
2	Đặng Văn Hải		Trưởng phòng Dịch vụ Kỹ thuật
3	Nguyễn Đức Cường		Trưởng ga Nam Định
4	Phạm Trọng Hiếu		Phó trưởng ga Nam Định
5	Chu Văn Linh		Phó TP Tài chính kế toán
6	Trịnh Duy Dương	Phòng CSGT Đường sắt	Phó Trưởng phòng
7	Nguyễn Hữu Minh	Sở GTVT	Phó giám đốc
8	Lã Văn Hiên	Tỉnh đoàn TN	Trưởng ban
9	Đỗ Thị Thu Hà		Cán bộ
10	Nguyễn Hữu Thiều	Sở Văn hóa Thể thao và Du lịch	Phó trưởng phòng Công nghiệp Hạ tầng
11	Hà Lan Anh	Sở KHĐT	Phó trưởng phòng công nghiệp hạ tầng
12	Trịnh Xuân Lộc	Đài Truyền hình	
13	Phan Ngọc Linh	Sở Xây dựng	Trưởng phòng quy hoạch
14	Nguyễn Ngọc Đạt		Phó trưởng phòng quy hoạch
15	Phạm Văn Lành	Công ty QL ĐS Hà Ninh	Trưởng phòng kỹ thuật
16	Nguyễn Đức Toàn		Phó giám đốc
17	Trần Quốc Hùng	Sở TNMT	Phó phòng quy hoạch
18	Trần Minh Hoan	Ban QL khu công nghiệp	Phó trưởng ban
19	Bùi Văn Phong		Cán bộ
20	Vũ Đình Khoa		Phó chủ tịch
21	Phan Phương Đông	Ban an toàn giao thông	
22	Phan Thu Thủy		
23	Trần Linh		
24	Nguyễn Xuân Vũ		
25	A Quốc Hưng		
26	Lê Ngọc Khánh	Sở GTVT	Giám đốc
27	Nguyễn Hữu Mịch		Phó giám đốc
28	Nguyễn Thế văn	Đài Truyền hình	
29	Mai Văn Hiếu	Nam Dinh Television Station	
30	Phan Văn Anh	Liên đoàn Lao động	Phó chủ tịch
31	Phạm Văn Khôi	Sở KH công nghệ	Phó giám đốc
32	Vũ Anh Cao	UBND tỉnh	Trưởng phòng xây dựng công nghiệp
33	Nguyễn Chí Linh	UBND Huyện Ý Yên	Phó trưởng phòng công thương
34	Phạm Xuân Ngà		Phó Chủ tịch
35	Nguyễn Việt Dũng	UBND Thành phố	Phó chủ tịch
36	Đỗ Huy Dũng		Phó trưởng phòng nông nghiệp và kinh tế
37	Nguyễn Văn Chuyên		Phòng quản lý đô thị
38	Nguyễn Thanh Sơn		Phòng Tài nguyên Môi trường
39	Nguyễn Văn Thành		Phòng Lao động thương binh và xã hội
40	Nguyễn Khắc Sung	UBND huyện Vụ Bản	Phó chủ tịch
41	Nguyễn Minh Thuận		Phó phòng tài nguyên môi trường
42	Phạm Công Uẩn		Phó phòng nông nghiệp
43	Hoàng Văn Xứng		Phó phòng công thương
44	Trần Phạm Nghệ		Phòng Thương binh xã hội
45	Trần Thanh Thủy	Sở TNMT	Phòng kiểm soát ô nhiễm

Nghiên cứu lập dự án cho các dự án đường sắt cao tốc đoạn Hà Nội – Vinh và TPHCM – Nha Trang

BÁO CÁO CUỐI KỲ

Tập III Nghiên cứu Môi trường – Xã hội

STT	Họ và tên	Cơ quan	Chức vụ
46	Đặng Văn Mịch	UBND huyện Mỹ Lộc	Phòng nông nghiệp
47	Trần Tất Nguyên		Phó chủ tịch
48	Hà Xuân Huyền		Phòng TNMT
49	Lê Anh Tuấn		Phòng LĐ, TB và xã hội
50	Nguyễn Văn Thành	Hội nông dân	Chủ tịch
51	Bùi Ngọc Lại	Hội cựu chiến binh	Chánh văn phòng
52	Phạm Thị Lam	Hội Phụ nữ	Chủ tịch
53	Nguyễn Khắc Xung	UBND huyện Vụ Bản	Phó chủ tịch
54	Triệu Thị Hiền	Sở GTVT	
55	Nguyễn Thị Thanh Thủy		



Phát biểu chào mừng
 Ông Trần Quốc Đông, Phó Tổng giám đốc, Đường sắt Việt Nam



TS. Shizuo Iwata trình bày, Trưởng đoàn, Đoàn Nghiên cứu JICA



Bài trình bày của ông Ujiie Toshiyuki, Đoàn Nghiên cứu JICA



Triển lãm ở Nam Định



Đại biểu tỉnh Nam Định đặt câu hỏi



Ông Ishikawa Makoto trả lời câu hỏi

Tỉnh Ninh Bình

Ngày: 25/7/2012
Địa điểm: Khách sạn Hoàng Sơn, tỉnh Ninh Bình
Mục đích buổi họp: Trình bày Nghiên cứu Môi trường và các Phương án Phát triển về Đường sắt Bắc Nam đề xuất
Số lượng đại biểu: 21 (19 nam; 2 nữ)

A. Phát biểu chào mừng: Ông Trần Quốc Đông, Phó Tổng Giám đốc, Đường sắt Việt Nam

Ông Trần Quốc Đông, Phó Tổng Giám đốc, Tổng công ty Đường sắt Việt Nam phát biểu chào mừng và giới thiệu đại biểu. Ông Trần Quốc Đông nhấn mạnh tầm quan trọng của nghiên cứu đường sắt cao tốc ưu tiên các đoạn HCM-Nha Trang và Hà Nội – Vinh

B. Phát biểu khai mạc: Ông Phạm Minh Cường, Phó Giám đốc Sở Giao thông Vận tải Ninh Bình

Ông Cường gửi lời chào mừng đến toàn bộ đại biểu tham dự cuộc họp các bên liên quan lần thứ hai của dự án hỗ trợ kĩ thuật Nghiên cứu Lập Dự án Đường sắt cao tốc Bắc – Nam phối hợp với Đường sắt Việt Nam dưới sự phân công của Bộ Giao thông Vận tải, và Ủy ban Nhân dân tỉnh Ninh Bình.

Ông Cường nhấn mạnh đường sắt cao tốc là phát triển hạ tầng quan trọng, cũng như lập quy hoạch chi tiết cho đoạn Hà Nội – Vinh, HCM – Nha Trang, tương ứng với chiến lược phát triển kinh tế xã hội tầm nhìn năm 2011-2020 và định hướng quy hoạch phát triển 5 năm giai đoạn 2011-2015. Như đã thảo luận trong Quốc hội khóa XI, tập trung vào nguồn lực phát triển và quy hoạch hệ thống hạ tầng của cả nước và hoàn thiện hệ thống giao thông chủ chốt được ưu tiên cho phát triển quốc gia. Ninh Bình được coi là tỉnh chiến lược. Tỉnh hiện đang có đường sắt Bắc – Nam chạy qua và kì vọng vào lợi ích từ đường sắt cao tốc sau khi hoàn thành. Vì vậy đường sắt cao tốc được coi là chiến lược quan trọng đối với tỉnh Ninh Bình. Đường sắt cao tốc được xem là phương tiện nhanh và thuận lợi cho những chuyến đi có khoảng cách xa, cung cấp sự thuận tiện và tạo điều kiện phát triển bền vững và nhanh chóng nhằm đáp ứng yêu cầu hiện đại hóa và công nghiệp hóa của thời đại mới.

Đại diện cho tỉnh, ông Cường cũng cam kết Ninh Bình sẽ tạo điều kiện thuận lợi cho đoàn nghiên cứu, cho Bộ Giao thông, Đường sắt Việt Nam và JICA cũng như tạo điều kiện tiến hành công tác giải phóng mặt bằng, an ninh, quản lý, vận hành, vv và đảm bảo chất lượng cũng như nỗ lực phối hợp với bộ GTVT trong suốt quá trình thực hiện dự án.

C. Các hoạt động

Giống như các cuộc họp đã tổ chức tại các tỉnh khác, sau phần mở đầu là phần thuyết trình. Các đại biểu tham dự đều nhận được một phiếu câu hỏi điều tra để đóng góp ý kiến nhận xét, và các thông tin chung về dự án và tài liệu thuyết trình. Nội dung trình bày bao gồm:

Phần 1: Đề cương Nghiên cứu do Tiến sĩ Dr. Iwata Shizuo trình bày.

Phần 2: Phương án lựa chọn dựa trên Đánh giá Môi trường chiến lược (ĐMC) do ông Ujie Oshiyuki trình bày (Phụ lục A)

Mục D là các ý kiến đóng góp và tham gia thảo luận của các đại biểu.

D. Nội dung thảo luận và phản hồi của Đoàn Nghiên cứu

Thảo luận		Phản hồi của Đoàn Nghiên cứu JICA
Đại biểu	Các vấn đề/Ý kiến nhận xét	
Giám đốc Sở GTVT	<p>Đây là cuộc họp thứ hai tại Ninh Bình. Ông yêu cầu đại biểu đóng góp ý kiến qua phiếu câu hỏi, và gửi lại cho Đoàn Nghiên cứu JICA.</p> <p>Ông đồng ý với 4 tiêu chí lựa chọn hướng tuyến. Tuy nhiên, ông đề xuất rằng Đoàn nghiên cứu và Đường sắt Việt Nam cần gửi yêu cầu chính thức để thu thập các ý kiến đóng góp từ các sở ban ngành của tỉnh.</p> <p>Ông yêu cầu Đoàn nghiên cứu JICA xem xét các vấn đề sau đây:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Phương án đề xuất phải phù hợp với các quy hoạch của tỉnh. Quy hoạch Phát triển Kinh tế Xã hội của tỉnh Ninh Bình đã được Thủ tướng chính phủ phê duyệt năm 2011. Đoàn Nghiên cứu JICA cần phải nghiên cứu và cập nhật quy hoạch này và các quy hoạch ngành đã điều chỉnh khác như quy hoạch phát triển giao thông và quy hoạch sử dụng đất. Đường sắt cao tốc đề xuất phải làm thế nào để gắn kết với quy hoạch phát triển ngành của tỉnh. • Nhiều chuyên gia của Ninh Bình đã đến thăm các nước châu Âu và Đông Á và đã quen thuộc với cách thức vận hành của đường sắt cao tốc. Đây là phương tiện giao thông tiên tiến hiện nay. Đề xuất JICA và Đường sắt Việt Nam khẩn trương xúc tiến phát triển đường sắt cao tốc Bắc – Nam. Lộ trình đề xuất cần được tiến hành trước năm 2020. 	JICA và Đường sắt Việt Nam sẽ gửi công văn để thu thập ý kiến từ các sở ban ngành liên quan. Tuy nhiên, chúng tôi đánh giá cao các ý kiến đóng góp về các vấn đề được trình bày ở trên.
Ông Chu Thanh Hà, Giám đốc Sở Tài nguyên và Môi trường	<p>Giám đốc Sở Tài nguyên và Môi trường đồng tình với sự cần thiết và tầm quan trọng của đường sắt cao tốc đối với sự phát triển của tỉnh.</p> <ul style="list-style-type: none"> • Hướng tuyến: tổng chiều dài tỉnh Ninh Bình là 20 km. Phương án 1 cắt xã Khánh An, huyện Yên Khánh và PA2 và 3 đi qua xã Ninh An thuộc thị xã Hoa Lư, phường Tân Bình, phường Bảo Sơn, xã Quang Sơn và cả 2 PA này đều gây tác động đến khu vực dân số có mật độ cao. Do đó PA1 là phù hợp hơn cả do PA này tác động đến địa phương và các khía cạnh kỹ thuật ít hơn và khả thi hơn. • Sử dụng đất: Đoàn Nghiên cứu JICA chưa nghiên cứu về sự phát triển kinh tế xã hội và quy hoạch sử dụng đất trong đánh giá đường sắt cao tốc. Nếu dự án được phê duyệt thì vấn đề thu hồi đất là một vấn đề quan trọng. Bộ GTVT và ĐSVN sẽ phê duyệt đường sắt cao tốc và tỉnh sẽ kiểm tra chỉ đạo trong khuôn khổ các quy hoạch ngành và quy hoạch tỉnh. • Đề xuất đoàn nghiên cứu cần phối hợp với Sở TNMT để chuẩn bị ĐMC tuân theo Luật bảo vệ môi trường, Nghị định số 29 và Thông tư số 26. 	
Ông Phạm Trí Thúc, Phó Giám đốc Ban Quản lý Khu công nghiệp Ninh Bình	<ul style="list-style-type: none"> • Hướng tuyến: đồng ý với phương án 1 có điểm đầu ở phía đông khu công nghiệp của tỉnh. PA này khá thuận lợi cho công nhân làm việc ở khu công nghiệp khi tiếp cận. Khu công nghiệp Khánh Phú dự kiến có 10.000-15.000 công nhân. Điểm cuối của PA1 thuộc khu vực Quan Sơn, khu vực dự kiến sẽ trở thành khu công nghiệp trong tương lai và điểm này sẽ tạo điều kiện cho công nhân của khu công nghiệp dễ dàng tiếp cận. • Có 3 ga đường sắt (Ninh Bình, Cầu Yên và Đồng Giáo) cần được cân nhắc để đảm bảo tính kết nối giữa đường sắt hiện tại và đường sắt cao tốc. • PA1 có hướng tuyến thẳng tuy nhiên cần phải lưu ý đến sự phát triển của sân bay Ninh Bình. Tỉnh nghiên cứu phát triển sân bay Cát Xí, diện tích 400 ha, để bổ trợ thêm cho hệ thống đường sắt cao tốc • Đoàn nghiên cứu JICA chưa nghiên cứu Quy hoạch sử dụng đất. Phát triển đường sắt cao tốc cần liên kết với quy hoạch phát triển kinh tế xã hội của tỉnh • Mặc dù quy hoạch đường sắt cao tốc là tầm nhìn dài hạn, xong lộ trình dự án nên được thực hiện sớm hơn. 	
Ông Lương Xuân Bằng Phó Giám đốc, Sở Công	<p>Đoàn nghiên cứu xác định 4 tiêu chí lựa chọn hướng tuyến, tuy nhiên, không nhắc đến tính kết nối liên vùng giữa đường sắt cao tốc và các công trình</p>	

Thảo luận		Phản hồi của Đoàn Nghiên cứu JICA
Đại biểu	Các vấn đề/ý kiến nhận xét	
Thương	<p>hiện có khác. Đề nghị nghiên cứu tinh kết nối liên vùng với các công trình khác trong mục tiêu chỉ bổ sung.</p> <p>Giám đốc Sở Công thương nhấn mạnh rằng PA2 thuận tiện hơn do PA này được quy hoạch trên cao. PA1 và 3 phức tạp hơn.</p> <p>So sánh chi phí nhằm đánh giá điểm tối ưu của mỗi phương án. Chi phí PA1 có thể cao hơn do PA này đòi hỏi diện tích lớn.</p>	
Ông Lưu Đức Cẩn Phó giám đốc Sở Xây dựng	<p>Có 3 phương án cần nghiên cứu, PA1 (đề xuất của JICA), PA2 (đề xuất của Bộ GTVT) và PA3 (NC tiền khả thi KOICA). Xin lưu ý rằng Quy hoạch Phát triển Đô thị Ninh Bình tới năm 2020 đã được Ủy ban Nhân dân tỉnh phê duyệt, trong đó đề xuất 2 thành phố quy mô lớn, là Ninh Bình và Tam Điệp. Điểm đầu của đường sắt cao tốc sẽ không ảnh hưởng đến quy hoạch tương lai của thành phố Ninh Bình xong đoạn cuối kéo dài từ ga đến điểm cuối của tuyến đường sắt cao tốc sẽ gây tác động đáng kể đến sự phát triển của thành phố Tam Điệp khi hướng tuyến đi qua trung tâm thành phố. Đề xuất đoàn nghiên cứu xem xét phương án rẽ sang hướng phải phía sau thành phố Ninh Bình như PA2 để tránh khu vực dân cư đông đúc. Điểm giao cắt với đường cao tốc chưa được xem xét đến. Dự án đề xuất đều cắt qua đường bộ cao tốc, cả đường sắt cao tốc và đường cao tốc đều là phương tiện vận tải tốc độ cao. Cần phải đảm bảo các tiêu chuẩn kỹ thuật dưới các điều kiện này và phải có các biện pháp giảm thiểu.</p>	
Ông Nguyễn Văn Hiền, Trưởng phòng Hạ tầng, Sở GTVT	<p>Dựa trên 3 năm kinh nghiệm công tác trong ngành đường sắt, ông Hiền đồng ý với ý kiến của sở TNMT, tuy nhiên, cần phải cập nhật hiện trạng, tình hình đang triển khai và tương lai của tuyến đường bộ chính, và các quy hoạch khu công nghiệp của tỉnh gắn kết với quy hoạch phát triển. 3 phương án cần chú ý để tránh các khu vực quan trọng của tỉnh. Tuy nhiên, ông nhất trí với phương án 1 hơn cả.</p> <ul style="list-style-type: none"> • Điểm giao cắt với đường sắt hiện tại hầu hết sẽ trùng với giao cắt chéo của đường cao tốc trong tương lai. Khu vực này còn là khu công nghiệp của huyện Mai Sơn. • Đoạn qua Tam Điệp cũng cắt ngang hầu hết toàn bộ khu đô thị và khi đó, công tác giải phóng mặt bằng cũng sẽ là vấn đề. • Vị trí nhà ga: tính cho rằng nhà ga nên đặt ở phía đông của thành phố, điều này cũng đã được nêu rõ trong các văn bản của thành phố, tương tự với PA1. Trong quy hoạch giao thông Ninh Bình (2020), chúng tôi cũng quy hoạch khu vực này cho đường sắt cao tốc. 	
Ông Trần Quốc Đông, Đường sắt Việt Nam	<p>Có 3 đề xuất từ 3 đoàn khác nhau trong đó 2 phương án (đỏ và xanh) là PA của 2 tư vấn đã từng làm việc với tỉnh. Quy trình diễn ra có hệ thống và chuyên nghiệp, trong khi cách tiếp cận của đoàn JICA chỉ dựa trên bản đồ vệ tinh mà thiếu sự thăm khảo với chính quyền địa phương, vì vậy có nhiều khác biệt khi nghiên cứu đối mặt với điều kiện thực tế của địa phương. Đề nghị đoàn JICA phối hợp chặt chẽ với các cơ quan địa phương để giải quyết những khác biệt trên.</p>	

E. Kết luận: TS. Shizuo Iwata, Trưởng đoàn, Đoàn Nghiên cứu JICA

Ông Iwata cảm ơn các đại biểu tham dự vì những ý kiến đóng góp tích cực và nhấn mạnh rằng đây mới chỉ là đánh giá ban đầu. Đoàn nghiên cứu sẽ tiếp tục làm việc với tỉnh và phối hợp để lập chủ trương trong thời gian tới đây. Ông Iwata nhấn mạnh rằng bài trình bày đã cung cấp được thông tin khá phong phú ở giai đoạn khởi đầu. Hơn nữa, mạng lưới giao thông đường bộ, đường sắt thông thường, vv sẽ được gắn kết với đường sắt cao tốc.

Liên quan đến hướng tuyến và vị trí nhà ga, đoàn nghiên cứu cũng đã nhận được nhiều ý kiến quý báu. Đoàn sẽ cố gắng hết sức để phản ánh các ý kiến này vào bản báo cáo chỉnh sửa. Tuy nhiên, vị trí nhà ga và hướng tuyến sẽ cân nhắc cùng yêu cầu của tỉnh khác, có thể không giải

quyết được hết tất cả các mong muốn của mỗi địa phương xong Đoàn nghiên cứu sẽ cố gắng hết sức để phản ánh mọi đề xuất khi cần thiết.

F. Phát biểu bế mạc: Ông Trần Quốc Đông, Phó Tổng Giám đốc, Đường sắt Việt Nam

Ông Đông bày tỏ rằng các đại biểu đã rất lắng nghe bài trình bày của Đoàn JICA về đường sắt cao tốc và đoàn cũng nhận được rất nhiều ý kiến đóng góp quý báu. Ông cũng đề xuất rằng tư vấn cần phối hợp với tình chặt chẽ hơn nữa để cập nhật và nghiên cứu đề xuất của tỉnh. Ông nhấn mạnh rằng để đáp ứng yêu cầu về mặt thủ tục, tư vấn cần xin ý kiến chính quyền địa phương, thu thập thông tin và làm việc với các sở ban ngành liên quan, các ủy ban, và các cơ quan đơn vị thay vì sử dụng hình ảnh hoặc bản đồ vệ tinh, vì vậy ông đề nghị đoàn JICA phải tuân theo quy trình thủ tục này.

G. Danh sách đại biểu và hình ảnh

Ninh Bình, 25/7/2012

STT	Họ và tên	Cơ quan	Chức vụ
1	Lê Bá Giao	Ga Ninh Bình	Trưởng ga
2	Nguyễn Văn Hiến	Sở Giao thông Vận tải	Trưởng phòng hạ tầng
3	Chu Thanh Hà	Sở Tài nguyên Môi trường	Phó giám đốc
4	Điền Thị Hà		Phó phòng quy hoạch
5	Chu Bằng	Sở Công thương	Phó giám đốc
6	Nguyễn Trọng Hùng		Phòng quản lý công nghiệp
7	Lê Xuân Đán	UBND thành phố	Phó phòng Quản lý đô thị
8	Phạm Thế Thúc	Ban Quản lý khu công nghiệp	Phó ban
9	Trần Văn Trịnh		Trưởng phòng đầu tư
10	Lưu Đắc Tại	Sở Xây dựng	Phó giám đốc
11	Đặng Hoàng Phương		
12	Phạm Ngọc Minh	Sở GTVT	Chuyên viên phòng Quản lý giao thông
13	Lê Văn Đắc	Sở Kế hoạch Đầu tư	Trưởng phòng Công nghiệp và xây dựng nông thôn
14	Hoàng Quốc Tuấn	Sở GTVT	Trưởng phòng giao thông
15	Phạm Minh Cường	DOT	Phó Giám đốc
16	Nguyễn Xuân Tuyển	DOT	Trưởng phòng tài chính kế hoạch
17	Trần Đức Hoạt	DOT	Chuyên viên
18	Phạm Ngọc Quý	UBND Huyện Yên Khánh	Phó chủ tịch
19	Tô Văn Lưu		Phó phòng TNMT
20	Vũ Anh Tuấn		Phó phòng công thương
21	Ngô Tôn Quyền	Sở Nông nghiệp Phát triển Nông thôn	Chuyên viên



Phát biểu chào mừng
 Ông Trần Quốc Đông, Phó tổng giám đốc Đường sắt Việt Nam



Bài trình bày của TS. Iwata Shizuo, Trưởng đoàn, Đoàn Nghiên cứu JICA



Bài trình bày của ông Ujiie Toshiyuki, Đoàn Nghiên cứu JICA



Bài phát biểu của đại diện tỉnh Ninh Bình



Đại biểu nghiên cứu hướng tuyến ở Ninh Bình



Đại biểu tỉnh Ninh Bình đặt câu hỏi

Tỉnh Thanh Hóa

Ngày:	24/7/2012
Địa điểm:	Sở Giao thông Vận tải tỉnh Thanh Hóa
Mục đích buổi họp:	Trình bày Nghiên cứu Môi trường và các Phương án Phát triển về Đường sắt Bắc Nam đề xuất
Số lượng đại biểu:	36 (36 Nam; 0 Nữ)

A. Phát biểu chào mừng: Ông Trần Quốc Đông, Phó tổng Giám đốc, Đường sắt Việt Nam

Bài phát biểu chào mừng của ông Đông nhấn mạnh vào tầm quan trọng của việc phát triển đường sắt cao tốc và đoạn tuyến ưu tiên phía bắc. Do đó cần sự hỗ trợ từ phía Ủy ban nhân dân tỉnh về dự án đề xuất. Ông nhắc lại sự cần thiết phải hỗ trợ và mong muốn hội thảo sẽ thành công tốt đẹp và dự án sẽ được triển khai thực hiện sớm, để sớm đạt được những mục tiêu của hội thảo.

B. Hoạt động

Giống như các cuộc họp đã tổ chức tại các tỉnh khác, sau phần mở đầu là phần thuyết trình. Các đại biểu tham dự đều nhận được một phiếu câu hỏi điều tra để đóng góp ý kiến nhận xét, và các thông tin chung về dự án và tài liệu thuyết trình. Nội dung trình bày bao gồm:

Phần 1: Đề cương Nghiên cứu do Tiến sĩ Dr. Iwata Shizuo trình bày.

Phần 2: Phương án lựa chọn dựa trên Đánh giá Môi trường chiến lược (ĐMC) do ông Ujie Oshiyuki trình bày (Phụ lục A).

Sau đó là phần thảo luận và phản hồi của các đại biểu, các nội dung này được nêu trong mục C.

C. Nội dung thảo luận và phản hồi của Đoàn Nghiên cứu

Đại biểu	Thảo luận	
	Các vấn đề/Ý kiến nhận xét	Phản hồi từ Đoàn Nghiên cứu JICA
Ông Nguyễn Đức Trung Phó Giám đốc Sở Giao thông Vận tải	<p>Sở giao thông đã nghiên cứu phương án của KOICA về nghiên cứu khả thi đường sắt cao tốc tháng 11 năm 2007. Phương án 3 của nghiên cứu này phản ánh phương án của KOICA.</p> <p>Liên quan đến hướng tuyến, có một số góp ý sau:</p> <p>(i) PA1 đi qua nhiều trung tâm dân cư và điều kiện địa lý không thuận lợi, cắt vùng đồng bằng, ảnh hưởng đến đất canh tác. Do đó chi phí bồi thường sẽ cao hơn rất nhiều.</p> <p>(ii) (2) PA3: đoạn phía bắc Hàm Rồng chạy dọc ranh giới với tỉnh Ninh Bình, đi qua khu đô thị mới Hàm Trung và Hàm Sơn cũng như khu vực dân cư đông đúc, đòi hỏi phải thu hồi đất, việc này tương đối khó.</p> <p>(iii) (3) PA2: đoạn phía bắc Hàm Rồng của PA2 là phù hợp nhất. Đề nghị lựa chọn hướng tuyến đoạn phía bắc Hàm Rồng theo PA2.</p> <p>(iv) Đoạn phía nam Hàm Rồng từ ga Thanh Hóa đến Trường Lâm và Nghệ An, PA1 là phù hợp nhất. Càng dịch về phía tây sẽ càng thuận lợi hơn do cao độ khu vực này cao.</p> <p>Đồng thời đề xuất kết hợp PA2 và 3 để lập hướng tuyến. PA2 cho đoạn phía bắc Hàm Rồng, PA3 cho đoạn phía nam Hàm Rồng.</p> <p>Liên quan đến vị trí nhà ga: PA1 đề xuất đặt vị trí nhà ga ở gần cầu Hàm Rồng, PA2 đề xuất vị trí ga đặt ở phía bắc đường sắt hiện tại và khu công nghiệp, PA3 vị trí ga ở phía đông núi Rừng Thông. PA2 chỉ cách ga đường sắt hiện tại 6km và sẽ tác động nặng nề đến khu công nghiệp ở phía bắc.</p> <p>PA3 là PA tối ưu nhất do nằm gần đường cao tốc Bắc – Nam, thuận tiện để vào trung tâm thành phố Thanh Hóa, chỉ 4km.</p> <p>Hơn nữa, đề xuất xây dựng một ga khác ở Trường Lâm để kết nối với</p>	<p>Trong nghiên cứu JICA, hướng tuyến được xem là đảm bảo điều kiện thuận tiện nhất cho hành khách khi tiếp cận đường sắt cao tốc.</p> <p>Kết quả so sánh cho thấy phương án vị trí ga của KOICA đặt xa trung tâm thành phố và ga đường sắt hiện tại. Hơn nữa, hướng tuyến đã được nghiên cứu kĩ lưỡng nhằm đáp ứng bán kính cong nhỏ nhất 6.000m khi vận hành tàu cao tốc. JICA đề xuất hướng tuyến tránh đi qua núi, nhằm tránh việc xây dựng đường hầm và cầu dài.</p>

Thảo luận		Phản hồi từ Đoàn Nghiên cứu JICA
Đại biểu	Các vấn đề/Ý kiến nhận xét	
	khu công nghiệp Nghi Sơn và Hoàng Mai.	
Ông Lê Thất Thiệp Sở Xây dựng	<p>Phát triển đường sắt cao tốc đóng vai trò vô cùng quan trọng đối với phát triển kinh tế xã hội, đặc biệt là Việt Nam phải vượt 1.700km từ miền bắc đến miền nam theo hình chữ S. Phát triển đường sắt cao tốc cũng sẽ giúp giảm thời gian di chuyển còn 1 tiếng đi từ Hà Nội – Vinh và 1,5 tiếng đi từ HCM ra Nha Trang cũng như 5.4 tiếng giữa miền bắc và miền nam, cho những trường hợp mà không thể sử dụng đường hàng không. Hơn nữa, đường sắt cao tốc sẽ giúp cải thiện dịch vụ giao thông tổng thể.</p> <p>Đề xuất rằng Đoàn Nghiên cứu cần làm rõ hơn nữa việc lựa chọn PA1 về khía cạnh (1) tác động của đường cao tốc Hà Nội – Vinh; (2) đối với ĐSCT, phát triển cầu cạn ở các khu vực dân cư đông đúc, đặc biệt là lô giới đường, hành lang an toàn và đoạn trên cao sẽ ảnh hưởng đến phát triển đô thị tỉnh; và (3) tác động lên các khu đô thị mới của Thanh Hóa, đặc biệt là thị trấn Bim Sơn (đô thị cấp III), thị trấn Hà Trung (đô thị cấp IV) và thành phố Thanh Hóa (đô thị loại I) cũng như một số khu vực ở Bim Sơn nơi đường sắt cao tốc đi qua.</p> <p>1. Vị trí ga: vị trí ga đề xuất gần trung tâm thành phố xong sẽ bị đường sắt hiện tại chặn lại. Đoàn nghiên cứu cần xem xét vấn đề này để cải thiện sự thuận tiện cho hành khách. Vị trí ga trong PA3 thuận lợi hơn do kết nối phù hợp với hành lang đô thị chính (phố Lê Lợi), là tuyến phố sẽ được mở rộng phục vụ cho vị trí ga quy hoạch.</p> <p>2. Hướng tuyến: Đồng ý với ý kiến của Sở GTVT kết hợp 2 phương án: phía bắc sông Mã theo PA2 và phía nam theo PA3.</p>	<p>Vị trí ga đang được xem xét để tối ưu hóa sự thuận tiện cho hành khách. Đường sắt hiện tại sẽ đóng vai trò là phương tiện trung chuyển của đường sắt cao tốc cũng như phục vụ cho những chuyến đi ngắn. Dự báo nhu cầu trong tương lai đã được phân tích kỹ lưỡng. Sự thuận tiện và khả năng tiếp cận là ưu điểm lớn nhất của đường sắt cao tốc so với hàng không vì vậy nhà ga dự kiến sẽ được đặt ở gần trung tâm thành phố. Kinh nghiệm của Nhật Bản cho thấy nếu nhà ga phát triển xa trung tâm thành phố thì sẽ làm chậm xu hướng và tiến trình phát triển, kể cả việc phát triển các khu vực xung quanh nhà ga. Hơn thế nữa, đường sắt cao tốc là dự án dài hạn dự kiến tiến hành sau năm 2020 do đó tính có thời gian để dự trữ quỹ đất.</p> <p>Thêm vào đó, phương án đề xuất tránh đi qua các đoạn sông và núi để rút ngắn chiều dài toàn bộ tuyến đường.</p> <p>Báo cáo cuối kỳ sẽ ước tính chi phí cho mỗi phương án để so sánh.</p>
Ông Trần Quốc Đông Đường sắt Việt Nam	<p>Tôi đánh giá cao ý kiến đóng góp của các bên liên quan. Đường sắt cao tốc đóng vai trò khác biệt, phục vụ cho giao thông đường dài. Hàng không thường ở xa trung tâm thành phố còn nhà ga đường sắt cao tốc sẽ không cách trung tâm thành phố 30-40km. Và khoảng cách 3-4km từ trung tâm thành phố là chấp nhận được. Vị trí nhà ga đặt gần trung tâm thành phố sẽ tiết kiệm thời gian đi lại cho hành khách. Hơn thế nữa, hướng tuyến càng thẳng thì chiều dài tuyến càng ngắn, sẽ tiết kiệm thời gian cho hành khách, cũng sẽ giúp giảm bớt diện tích đất thu hồi, góp phần giảm chi phí xây dựng.</p> <p>Kinh nghiệm Đài Loan cho thấy đường sắt cao tốc có thể đầu tư dưới hình thức BOT. Do đó, các nhà đầu tư từ các ngành kinh tế có thể tham gia đường sắt cao tốc. Họ sẽ được phép kinh doanh trên khu vực đất xung quanh nhà ga. Do đó, nhà ga nên được đặt ở vị trí phù hợp cho phát triển đô thị, tạo điều kiện thuận lợi cho các nhà đầu tư nâng cao tính khả thi của đường sắt cao tốc. Một số khu đô thị mới sẽ được phát triển xung quanh nhà ga vì vậy khu vực đất trống xung quanh nhà ga đề xuất sẽ trở thành khu dân cư đông đúc trong tương lai.</p> <p>Địa phương sẽ cân nhắc xem đâu là chỉ tiêu quan trọng nhất để lựa chọn hướng tuyến và nhà ga hợp lý.</p>	
Ông Lê Văn Dũng Phó phòng Quy hoạch, Sở GTVT	<p>Đường sắt cao tốc sẽ được phát triển theo hướng dài hạn, sau năm 2020. Địa phương sẽ dành quỹ đất để thực hiện dự án trong tương lai. Đề xuất Đoàn Nghiên cứu JICA cần cập nhật các quy hoạch liên quan của tỉnh.</p> <p>Liên quan đến vị trí nhà ga, Thủ tướng chính phủ đã phê duyệt quy hoạch xây dựng thành phố Thanh Hóa đến năm 2020, tầm nhìn đến năm 2025 dựa theo quyết định số 84/2009. Thành phố Thanh Hóa sẽ phát triển về phía đông, kết hợp với thị xã Sầm Sơn dọc sông Mã, kéo dài 19km. 3 vị trí ga đề xuất không nằm trong trung tâm thành phố và tính kết nối của 3 phương án này đến trung tâm thành phố là giống nhau. Tuy nhiên, phương án 3 sẽ không ảnh hưởng tới quy hoạch</p>	

Thảo luận		Phản hồi từ Đoàn Nghiên cứu JICA
Đại biểu	Các vấn đề/Ý kiến nhận xét	
	<p>thành phố. PA2 và 1 sẽ phá vỡ quy hoạch thành phố và các công trình hiện trạng, đặc biệt là ảnh hưởng đến quy hoạch xây dựng thành phố đến năm 2020. Tính kết nối của PA3 cần phải cập nhật để cải thiện khả năng tiếp cận nhà ga cho người dân, bao gồm các trục đường vành đai phía tây, QL47 và các trục đường phía đông.</p> <p>Đề nghị Đường sắt Việt Nam và Đoàn Nghiên cứu JICA gửi công văn chính thức giải trình về phương án đề xuất đến tỉnh Thanh Hóa để dựa vào đó, các sở ban ngành liên quan sẽ đóng góp ý kiến chính thức.</p>	
<p>Ông Nguyễn Mạnh Tuấn Phó phòng Hạ tầng, Sở GTVT</p>	<p>(1) Hướng tuyến đường sắt cao tốc: đề nghị đoàn nghiên cứu so sánh với các kịch bản phát triển đường bộ cao tốc, phát triển đường sắt cao tốc và phát triển hàng không để làm rõ mức độ cần thiết của phát triển đường sắt cao tốc. Theo tôi hiểu thì đường sắt cao tốc chỉ cung cấp dịch vụ vận tải hành khách. Vì vậy nên nghiên cứu phương án B2 để phát triển cả vận tải hành khách và hàng hóa.</p> <p>(2) Đoàn nghiên cứu cần xem xét tính kinh tế của dự án. Chi phí cho phương án B2 là 27,7 tỉ USD trong khi chi phí sơ bộ của phát triển đường sắt cao tốc là 38 tỉ USD, chưa bao gồm chi phí đầu máy toa xe.</p> <p>(3) Chi phí vận hành sẽ được xem xét cùng với chi phí xây dựng.</p> <p>(4) Đoàn nghiên cứu nhấn mạnh tầm quan trọng của tính kết nối giữa đường sắt hiện tại (đường sắt thường) với đường sắt cao tốc. Song thực tế là đường sắt thường chỉ chiếm 7-8% nhu cầu đi lại ở Việt Nam vì vậy nhu cầu sử dụng đường sắt không đáng kể so với nhu cầu đường bộ, đường cao tốc và hàng không.</p>	<p>PA B1 sẽ nâng cấp đường sắt hiện tại để vận hành với tốc độ 120 km/h và phục vụ cả hành khách và hàng hóa.</p> <p>PA B2 sẽ nâng cấp đường sắt hiện tại để vận hành với tốc độ 150 km/h nhưng không được coi là đường sắt cao tốc do tốc độ của đường sắt cao tốc tối thiểu phải đạt 200 km/h. Vì vậy phương án này không thỏa mãn nhu cầu giao thông trong tương lai và không có tính cạnh tranh với đường cao tốc và đường hàng không nhưng mang ý nghĩa hỗ trợ và bổ trợ.</p> <p>Đường sắt cao tốc sẽ được phát triển trong khi đường sắt hiện tại sẽ được chuyển thành đường trung chuyển phục vụ và đáp ứng nhu cầu cho những chuyến đi có khoảng cách ngắn. Chi phí ước tính trình lên quốc hội chiếm khoảng 40% GDP. JICA sẽ nghiên cứu sâu hơn về thời gian thực hiện xây dựng hợp lý.</p> <p>Bài học kinh nghiệm của Đài Loan, Trung Quốc và Hàn Quốc là cần sớm phát triển đường sắt cao tốc. Vì vậy chúng tôi đề xuất thực hiện dự án từ năm 2020. Tuy nhiên, công tác chuẩn bị cần phải được tiến hành càng sớm càng tốt.</p>

D. Kết luận: Ông Shizuo Iwata, Trưởng đoàn, Đoàn Nghiên cứu JICA

Ông Iwata cảm ơn và đánh giá cao các ý kiến đóng góp quý báu của đại biểu tham dự. Đoàn nghiên cứu JICA sẽ phản ánh các ý kiến vào báo cáo cuối cùng. Vị trí nhà ga sẽ góp phần lớn cho sự phát triển đô thị của thành phố và phải phù hợp với quy hoạch địa phương. Đề nghị địa phương cần cung cấp các quy hoạch mới nhất để đoàn nghiên cứu có thể cập nhật báo cáo. Chúng tôi cũng sẽ xem xét và tiến hành nghiên cứu sâu hơn sau đó sẽ thảo luận để giải quyết các vấn đề đang tồn tại.

E. Phát biểu bế mạc: Ông Trần Quốc Đông, Phó tổng Giám Đốc, Đường sắt Việt Nam

Ông Trần Quốc Đông cảm ơn các ý kiến đóng góp tích cực của tỉnh. Cuộc họp các bên liên quan của tỉnh là một trong 6 cuộc họp sẽ được tổ chức ở 6 tỉnh miền bắc nơi có đoạn tuyến ưu tiên đi qua. Ông Đông nhấn mạnh rằng sự tham gia tích cực của các sở ban ngành liên quan đã chứng tỏ sự thành công của cuộc họp. Dựa trên những ý kiến đóng góp, đoàn nghiên cứu và Đường sắt Việt Nam sẽ hoàn thiện báo cáo đề nộp cho Quốc hội vào năm 2013.

Cuộc họp kết thúc lúc 11 giờ 20.

F. Danh sách đại biểu và hình ảnh

Tỉnh Thanh Hóa, 24/7/2012

STT	Họ và tên	Cơ quan	Chức vụ
1	Nguyễn Mạnh Tuấn	Sở xây dựng	Phó phòng quản lý hạ tầng kĩ thuật
2	Hồ Hữu Thiết	Công ty Mai Linh	Giám đốc
3	Trần Nam Hải		Trợ lý
4	Lê Trọng Hùng	UBND huyện Nông Cống	Phó Chủ tịch
5	Trần Văn Huệ		Phó phòng Công thương
6	Bùi Khắc Hùng	Công ty Vinh Nguyên	Phó giám đốc
7	Trần Văn Thu		Phó phòng quy hoạch và kĩ thuật
8	Hoàng Ngọc Thanh		Trưởng phòng kinh doanh
9	Lê Đình Thịnh	Sở Tài nguyên Môi trường	Chuyên viên
10	Nguyễn Văn Khánh	Vinh Nguyen Company	Chuyên viên
11	Trần Xuân Việt	UBND huyện Bỉm Sơn	Phó phòng quản lý đô thị
12	Mai Xuân Liêm	Sở GTVT	Phó giám đốc
13	Nguyễn Đức Trung		Phó giám đốc
14	Lê Tuấn Dũng		Trưởng phòng tổ chức tài chính
15	Phạm Văn Chung		Chuyên viên
16	Nguyễn Hữu Hùng	Viện quy hoạch	Chuyên viên
17	Vương Khả Sơn	Ga Bỉm Sơn	Giám đốc
18	Đặng Văn Thọ		Phó phòng quy hoạch và kinh tế
19	Lê Minh Tuấn	Công ty quản lý đường sắt Thanh Hóa	Phó giám đốc
20	Đỗ Xuân Thành		Trưởng phòng kĩ thuật
21	Phan Tiến Dũng		Phó phòng kĩ thuật
22	Nguyễn Thanh Hải	Xí nghiệp đường sắt Thanh Hóa	Giám đốc
23	Nguyễn Đức Cường		Phòng quy hoạch
24	Lê Hồng Sơn	Hội nông dân	Trưởng ban xã hội
25	Dương Văn Giang	UBND huyện Hà Trung	Phó chủ tịch
26	Ngô Xuân Nhân	Phòng công nghiệp và thương mại Việt Nam	Giám đốc chi nhánh
27	Lê Văn Luyện	Hội Du lịch tỉnh	Chủ tịch
28	Lê Văn Nhuận	UBND huyện Hoàng Hóa	Phó chủ tịch
29	Lê Văn Toán	UBND thành phố	Trưởng phòng quản lý đô thị
30	Nguyễn Minh Tố	UBND tỉnh	Phó phòng công nghiệp
31	Lê Bá Ứng	UBND huyện Đông Sơn	Trưởng phòng công thương
32	Lê Đình Khoa	UBND huyện Quảng Xương	Trưởng phòng công thương
33	Trịnh Ngọc Toàn	Ga Thanh Hóa	Giám đốc
34	Nguyễn Thị Liên	Hội liên hiệp phụ nữ tỉnh	Trưởng ban gia đình xã hội
35	Nguyễn Văn Đồng		Chuyên viên
36	Tú Thiệp	Viện quy hoạch xây dựng	Giám đốc

	
<p>Đại biểu từ tỉnh Thanh Hóa</p>	<p>Bài trình bày của TS.Iwata Shizuo, Trưởng đoàn, Đoàn Nghiên cứu JICA</p>
	
<p>Bài trình bày của Ujiie Toshiyuki, Đoàn Nghiên cứu JICA</p>	<p>Đại biểu nghiên cứu hướng tuyến ở Thanh Hóa</p>
	
<p>Đại biểu Thanh Hóa đặt câu hỏi</p>	<p>Phát biểu bế mạc Ông Trần Quốc Đông, Phó Tổng giám đốc, Đường sắt Việt Nam</p>

Tỉnh Nghệ An

Ngày:	23/7/2012
Địa điểm:	Sở Giao thông Vận tải tỉnh Nghệ An
Mục đích buổi họp:	Công bố Nghiên cứu Môi trường và các Phương án Phát triển về Đường sắt Bắc Nam đề xuất
Số lượng đại biểu:	52 (50 Nam; 2 Nữ)

A. Phát biểu chào mừng: Ông Trần Quốc Đông, Phó tổng Giám đốc, Đường sắt Việt Nam

Ông Đông phát biểu chào mừng và giới thiệu các đại biểu chính. Ông nhấn mạnh tầm quan trọng của nghiên cứu tuyến đường sắt cao tốc ưu tiên các đoạn HCM – Nha Trang và Hà Nội – Vinh. Ông khuyến khích các đại biểu lắng nghe và cho ý kiến để làm cơ sở đầu vào cho quy hoạch đường sắt cao tốc.

B. Phát biểu khai mạc: Ông Huỳnh Thanh Hiền, Phó Chủ tịch, Ủy ban Nhân dân tỉnh Nghệ An

Phó chủ tịch chào mừng và hoan nghênh đoàn nghiên cứu. Ông nhấn mạnh tầm quan trọng của việc nắm rõ các chính sách và vấn đề của tỉnh liên quan đến đường sắt cao tốc. Ông cho rằng đường sắt cao tốc là câu trả lời cho nhu cầu của người dân về một phương tiện giao thông nhanh hơn và hiệu quả hơn. Theo kì họp Quốc hội năm ngoái, tỉnh vẫn luôn hi vọng đường sắt cao tốc sẽ sớm thực hiện. Ông giới thiệu ngắn gọn về tình hình giao thông của tỉnh. Hiện tại, tuyến Hà Nội-Vinh, chỉ có đường sắt khổ hẹp và tàu đi từ Hà Nội đến Vinh thường xuyên quá tải. Việc đặt vé mất rất nhiều thời gian và thường xuyên hết vé, điều đó chứng tỏ nhu cầu đi lại rất cao. Về giao thông đường bộ, có khoảng 100 xe khách, chạy 2 chiều đi Hà Nội và 3 chuyến bay một ngày. Xe khách, máy bay và tàu hỏa đều bị quá tải. Vị trí của Nghệ An là vị trí chiến lược gần 2 tỉnh Thanh Hóa và Hà Tĩnh, nơi có các khu công nghiệp phát triển nhanh chóng và là điểm thu hút được nhiều du khách. Sự phát triển này sẽ góp phần vào sự phát triển kinh tế xã hội và khi đó lượng du khách cũng như dân số cũng tăng lên, gây áp lực cho hệ thống đường bộ và giao thông. Ở Nghệ An, có nhiều bãi biển nổi tiếng thu hút hàng triệu lượt khách, và 13 khu sinh thái ở phía tây đã được UNESCO công nhận.

Xét về đặc điểm địa phương, cải tạo đường sắt hiện tại sẽ không đủ để đáp ứng nhu cầu đi lại trong tương lai. Tầm quan trọng của đường sắt cao tốc đóng vai trò then chốt trong sự phát triển kinh tế của khu vực miền trung. Phó chủ tịch cũng chia sẻ kinh nghiệm của ông khi sử dụng đường sắt cao tốc ở Nhật. Tiết kiệm thời gian (2,5 giờ để di chuyển 450 km) được coi là yếu tố quan trọng trong giao thông và là một loại phương tiện giao thông mà tỉnh mong muốn có trong tương lai.

Bước khởi đầu liên quan đến phát triển đường sắt cao tốc đã được tỉnh thực hiện bằng các cam kết với Bộ GTVT và Đường sắt Việt Nam liên quan đến vị trí ga và hướng tuyến được quy hoạch về phía đông.

Phó chủ tịch cảm ơn đoàn Nghiên cứu JICA về những hoạt động của hội thảo và cam kết sẽ hỗ trợ cho dự án.

C. Hoạt động

Giống như các cuộc họp đã tổ chức tại các tỉnh khác, sau phần mở đầu là phần thuyết trình. Các đại biểu tham dự đều nhận được một phiếu câu hỏi điều tra để đóng góp ý kiến nhận xét, và các thông tin chung về dự án và tài liệu thuyết trình. Nội dung trình bày bao gồm:

Phần 1: Đề cương Nghiên cứu do Tiến sĩ Dr. Iwata Shizuo trình bày.

Phần 2: Phương án lựa chọn dựa trên Đánh giá Môi trường chiến lược (ĐMC) do ông Ujie Oshiyuki trình bày (Phụ lục A)

Sau đó là phần thảo luận và phản hồi của các đại biểu, các nội dung này được nêu trong mục D.

D. Nội dung thảo luận và phản hồi của Đoàn Nghiên cứu

Thảo luận		Phản hồi của Đoàn Nghiên cứu JICA
Đại biểu	Các vấn đề/Ý kiến nhận xét	
Ông Huỳnh Thanh Hiền Phó Chủ tịch UBND tỉnh	Hướng tuyến của phương án lựa chọn: (1) Lựa chọn hướng tuyến đã được cân nhắc và quyết định kỹ lưỡng thông qua thảo luận với Bộ GTVT và các cơ quan khác. Hướng tuyến sẽ đi qua khu vực đồi núi và một số đoạn sẽ đi qua khu công nghiệp. Nhìn chung, hướng tuyến đi qua một số khu vực đồi núi không ảnh hưởng đến quy hoạch hiện có của tỉnh. Một số đoạn phía tây của đường sắt hiện tại đi qua khu vực đồng lúa trũng. (2) Sẽ có một số đoạn đi qua khu vực bị ảnh hưởng ngập lụt vì vậy yêu cầu xây dựng cầu cạn. Phương án 1 đòi hỏi diện tích đất lớn vì sẽ phải quy hoạch xây dựng một bến xe khách mới để kết nối với ga đường sắt. (3) PA1 và 2 sẽ ảnh hưởng đến người dân và quy hoạch hiện tại. Mặt khác, chi phí thu hồi đất ở phương án 3 thấp hơn nhiều do đất bị thu hồi chủ yếu là đất đồi núi, chi phí bồi thường sẽ thấp hơn. (4) Cần xem lại phần phân tích các yếu tố của slide 25 do không phản ánh đúng điều kiện địa phương vì vậy yêu cầu JICA nghiên cứu sâu hơn về điều kiện thực địa để đưa ra phân tích đúng đắn hơn.	Chỉ tiêu quan trọng nhất khi Đoàn Nghiên cứu lựa chọn phương án tuyến là tính kết nối với đường sắt hiện tại. Ở Nhật, khi dời đường sắt cao tốc, hành khách có thể sử dụng đường sắt thường để tiếp tục di chuyển theo đúng hành trình. Quy hoạch đường sắt cao tốc ở Nhật sẽ không quy hoạch các nhà ga xa đường sắt thường. Đoàn nghiên cứu đã đi khảo sát bằng ô tô dọc tuyến đường sắt Hà Nội – Vinh để điều tra và nghiên cứu phân tích bản đồ. Khu dân cư, khu nghĩa trang và các khu công nghiệp đã được tránh khi đi theo hướng tuyến đề xuất. Hướng tuyến màu xanh yêu cầu đường hầm dài 3km, đó là lí do tại sao đoàn nghiên cứu lựa chọn hướng tuyến màu đỏ để tránh điều này.
	(1) Hướng tuyến màu đỏ (của JICA) có nhiều đoạn cong dài. Do đó chi phí xây dựng sẽ cao hơn. (2) Thời gian di chuyển từ Hà Nội đi Vinh là 6 tiếng, trong khi đó đường sắt cao tốc đề xuất đi khoảng 2 tiếng, tiết kiệm được 4 tiếng thời gian di chuyển. chúng ta có thể tính toán thời gian tiết kiệm được bằng cách chia tổng số thời gian cho 4, kết quả thu được sẽ là lượng thời gian tiết kiệm mỗi giờ (3) Nếu hướng tuyến phá vỡ quy hoạch hiện tại, kinh phí sẽ cao hơn rất nhiều. (4) Trong tương lai, đường sắt cao tốc sẽ mở rộng ra phía nam, do đó quyết định lựa chọn đường sắt ở ngoại ô không phải là yếu tố gây cản trở.	Trong lịch sử phát triển ở Nhật Bản, chưa có một nhà ga đường sắt cao tốc nào cách quá xa khu vực đô thị. Khi tàu cao tốc đến bến, khoảng 1.000 hành khách sẽ xuống tàu, vậy liệu khối lượng xe taxi và các phương tiện giao thông khác có đủ để đón số lượng hành khách này hay không?
	(1) Vị trí ga rất thuận lợi cho việc kết nối với 3 trục đường ở thành phố Vinh và đường sắt cao tốc có thể đón và phục vụ được một số lượng lớn hành khách mà không gặp khó khăn gì. Nếu hành khách đến Vinh và muốn đi về phía bắc, họ có thể đi bằng xe khách. (2) Nếu chúng ta điều chỉnh hướng tuyến và vị trí nhà ga ở trong thành phố, sẽ rất tốn kém để mở rộng hướng tuyến ra phía nam trong tương lai.	Tất cả các chỉ tiêu của tỉnh sẽ được xem xét khi chúng tôi lựa chọn vị trí nhà ga. Liên quan đến di tích lịch sử, hướng tuyến đã tránh đi qua đền thờ An Dương Vương. Liên quan đến quy hoạch phát triển công nghiệp, do không có thông tin về lĩnh vực này vì vậy tình vui lòng cung cấp cho chúng tôi.
Sở Văn hóa Thể thao và Du lịch	Tuyến sẽ đi về phía tây ở đường sắt hiện tại nên không ảnh hưởng. Nếu tuyến đi về phía đông của đường sắt hiện tại, sẽ có nhiều giao cắt và khó khăn về thu hồi đất, và sẽ phải giải quyết nhiều vấn đề xã hội. Cần có thông tin so sánh giữa đường sắt cao tốc với đường bộ, hàng không và đường thủy. Tính kết nối giữa đường bộ cao tốc Bắc – Nam và đường sắt cao tốc cần phải được nghiên cứu hợp lý để xem xét công tác thu hồi đất và tính kết nối liên vùng. Dự án cần được ưu tiên do thời gian nghiên cứu đường sắt cao tốc sẽ yêu cầu nhiều nhân lực, công nghệ và vốn. (khoảng 38 tỉ đồng). Rất khó khăn để thực hiện tất	Liên quan đến công tác thu hồi đất hoặc các vấn đề về môi trường, chúng tôi sẽ cố gắng để giảm thiểu tối đa. So sánh với các phương tiện giao thông khác, đường sắt cao tốc là phương tiện thân thiện với môi trường nhất và gây ít tác động đến môi trường nhất. Chúng tôi cũng đã đưa ra phân tích về nhu cầu vận tải cho các phương thức khác nhau trên tuyến Bắc Nam, ngoài đường sắt cao tốc, việc phát triển các phương thức khác cũng là rất cần thiết

Thảo luận		Phản hồi của Đoàn Nghiên cứu JICA Đại biểu
Đại biểu	Các vấn đề/Ý kiến nhận xét	
	cả các công việc cùng một thời điểm, vì vậy đề xuất đường cao tốc Bắc – Nam cần được ưu tiên tiến hành	
Công ty Quản lý Đường sắt Nghệ An	Kiến nghị đường sắt cần đi trên cao để tránh vật cản trở như động vật đi trên đường. PA2 được xem là phương án tối ưu nhất. Tuy nhiên, tỉnh đã có quyết định liên quan đến phương án. Với những đoạn không đi trên cao, hành lang an toàn phải có các phương pháp phòng vệ để tránh vật cản.	
Liên hiệp khoa học tỉnh	Liên quan đến biến đổi khí hậu, mực nước biển sẽ dâng lên 0.5cm, vậy các nhà tư vấn đã xem xét vấn đề này hay chưa? JICA đánh giá cao tác động môi trường và xã hội, và PA3 là phương án tối ưu nhất đã phản ánh những tác động này, vậy tại sao không đề xuất PA3 có thể kết hợp cả đề xuất PA1 và PA3.	Đường hầm kéo dài 25m trên mực nước biển vì vậy dự án sẽ không gây ảnh hưởng. Đoàn nghiên cứu JICA giải thích rằng PA3 sử dụng hình ảnh vệ tinh để xem xét và đã đếm bao nhiêu tòa nhà bị ảnh hưởng để lựa chọn phương án tối ưu. Hướng tuyến được nghiên cứu dựa trên nhiều khía cạnh, không chỉ địa hình và vị trí, mà việc lựa chọn vị trí ga còn tính đến cách liên kết với toàn bộ hệ thống giao thông nữa. Đoàn Nghiên cứu JICA sẽ lưu ý những đề xuất để kết hợp 2 phương án.
Tiếp tục các ý kiến khác	Liệu có cần phải xem xét đến một 1 ga khác giữa Thanh Hóa và Vinh? Tỉnh nằm trong khu vực phát triển công nghiệp trọng điểm của Việt Nam, tỉnh đã xây dựng trục đường lớn đến thị xã Thái Hòa, nếu ga được xây dựng ở đây sẽ đóng góp nhiều cho sự phát triển khu vực này, và vị trí sẽ rất thuận lợi cho tuyến Thanh Hóa – Vinh (ga Hồng Mai). Trong khu vực này, có một nhà máy thép Kobe của Nhật Bản và 2 khu công nghiệp cho Thanh Hóa. Ở đây còn có nhà máy xi măng Nghi Sơn Nhật Bản, và 4 nhà đầu tư Nhật Bản khác vừa kí cam kết đầu tư vào khu vực này, vậy đặt ga ở khu vực này rất thuận lợi.	Đoàn nghiên cứu JICA sẽ xem xét những đề xuất và nghiên cứu sâu hơn để lựa chọn phương án tối ưu.

E. Kết luận: TS. Shizuo Iwata, Trưởng đoàn, Đoàn Nghiên cứu JICA

Ông Iwata cảm ơn ý kiến đóng góp và sự tham gia tích cực của đại biểu. Ông tổng kết ngắn gọn rằng nhu cầu đường sắt cao tốc đã tính đến chi phí và các vấn đề khác cần phải giải quyết. Nhiệm vụ của đoàn nghiên cứu là làm cách nào để đạt được phương án tối ưu cho dự án này. Quy trình này mang tính chiến lược và đòi hỏi sự tuân thủ luật pháp của Việt Nam. Vì vậy mọi ý kiến sẽ được đoàn nghiên cứu phản ánh vào bước tiếp theo. Và vấn đề quan trọng là vị trí của nhà ga phải tối đa hóa khả năng kết nối với đường sắt cao tốc và lợi ích của khu vực có ga đường sắt cao tốc đi qua..

F. Phát biểu bế mạc: Ông Trần Quốc Đông, Phó tổng Giám Đốc, Đường sắt Việt Nam

Ông Trần Quốc Đông, Phó Tổng giám đốc, Đường sắt Việt Nam đánh giá cao sự tham gia của các đại biểu và đảm bảo rằng đoàn nghiên cứu sẽ tiếp tục phối hợp với tỉnh để cập nhật báo cáo.

Cuộc họp kết thúc lúc 17 giờ 30.

G. Danh sách đại biểu và hình ảnh

Tỉnh Nghệ An, 23/7/2012

STT	Họ và tên	Cơ quan	Chức vụ
1	Nguyễn Hữu Tuy	UBND huyện Quỳnh Lưu	Phó chủ tịch
2	Nguyễn Sơn Hà		Trưởng phòng công thương
3	Phạm Văn Hảo		Phó phòng tài nguyên môi trường
4	Hoàng Xuân Trường	Liên hiệp các hội KH kĩ thuật	Phó chủ tịch
5	Nguyễn Văn Hưng	Công ty tín hiệu đường sắt Vinh	Phó giám đốc
6	Nguyễn Nam Đình	Sở Kế hoạch Đầu tư	Phó giám đốc
7	Hồ Anh Thắng	Phòng tài chính kế toán	
8	Võ Minh Đức	Ban an toàn giao thông	Chánh văn phòng
9	Trần Khắc Xuân	Sở GTVT	Trưởng phòng quản lý hạ tầng
10	Nguyễn Hồng Sơn	Hội nông dân	Phó chủ tịch
11	Nguyễn Hồng Nhị	Mặt trận tổ quốc	Chủ tịch
12	Lê Vinh Hùng	UBND thành phố	Phó phòng kinh tế
13	Lê Ngọc Mai	Đài truyền hình	
14	Lê Văn Đào	Liên đoàn Lao động tỉnh	Phó chủ tịch
15	Đình Văn Nam	Sở GTVT	Trưởng phòng phương tiện người lái
16	Phan Duy Hải	Sở Kế hoạch Đầu tư	Phó phòng công nghiệp
17	Huỳnh Thanh Điền	UBND tỉnh	Phó chủ tịch
18	Nguyễn Hồng Kỳ	Sở GTVT	Giám đốc
19	Nguyễn Duy Biểu	UBND huyện Nghi Lộc	Phó phòng công thương
20	Nguyễn Đức Hoàng	Sở Xây dựng	Chuyên viên
21	Hồ Viết Vinh	Sở GTVT	Phó giám đốc, PMU
22	Đình Thị Quyên		Chuyên viên
23	Mai Thị Ngải		
24	Nguyễn Sĩ Đồng		
25	Nguyễn Hoàng Nam		
26	Tam Văn Luyện	UBND huyện Diễn Châu	Phó chủ tịch
27	Hoàng Văn Ba		Trưởng phòng công thương
28	Lê Văn Thuận		Trưởng phòng tài nguyên môi trường
29	Trần Bá Hạ	Công ty đường sắt Nghệ Tĩnh	Phó giám đốc
30	Cao Tiến Hùng	"	Trưởng phòng kĩ thuật
31	Đoàn Văn Hồng	"	Phó phòng kĩ thuật
32	Trần Quốc Toàn	XN toa xe Vinh	Phó giám đốc
33	Nguyễn Minh Nhuận	Sở GTVT	Phó phòng hạ tầng
34	Trần Thanh Tùng	Ga Vinh	Giám đốc
35	Phạm Hồng Nam	Công ty đường sắt Nghệ Tĩnh	Giám đốc
36	Đoàn Văn Nam	Sở Văn hóa Du lịch	Trưởng phòng
37	Trần Ngọc Thấu	Xí nghiệp đầu máy toa xe Vinh	Trưởng phòng kĩ thuật
38	Nguyễn Anh Ta	Viện quy hoạch kiến trúc	Phó giám đốc
39	Trần Quốc Thọ	UBND thành phố	Phòng lao động
40	Trần Quốc Tuấn	Sở Lao động	Phó phòng
41	Nguyễn Đức Đình	Sở Y tế	Chánh văn phòng
42	Phạm Huy Trâm	Sở GTVT	Trưởng phòng quy hoạch
43	Mai Xuân Sơn	Ban quản lý đường bộ 4	Phó Tổng giám đốc
44	Lưu Hùng Sơn		Phó phòng kĩ thuật
45	Lê Hồng Vinh	Sở GTVT	Phó giám đốc
46	Hồ Khắc Thành	DOT	Phó phòng thẩm định
47	Hồ Quang Cảnh	DOT	Phó phòng thẩm định
48	Bùi Thanh Lê	Báo Nghệ An	
49	Phan Thị Như Quỳnh	Sở GTVT	
50	Nguyễn Thanh Hải	UBND huyện Nghi Lộc	Phó chủ tịch
51	Nguyễn Văn Thắng	Sở GTVT	Chuyên viên
52	Lê Huy Hoàng	Sở GTVT	Phòng an toàn giao thông



Đại biểu tỉnh Nghệ An



Bài trình bày của ông Iwata Shizuo, Trưởng đoàn, Đoàn Nghiên cứu JICA



Bài trình bày của ông Ujiie Toshiyuki, Đoàn Nghiên cứu JICA



Họp các bên liên quan lần thứ hai, tỉnh Nghệ An



Đại biểu tỉnh Nghệ An đặt câu hỏi



Phát biểu kết luận của ông Trần Quốc Đông, Phó Tổng giám đốc, Đường sắt Việt Nam

BIÊN BẢN CUỘC HỌP: CÁC TỈNH PHÍA NAM
Nghiên cứu lập Dự án cho các Dự án Đường sắt cao tốc
Đoạn Hà Nội – Vinh và Hồ Chí Minh - Nha Trang

Thành phố Hồ Chí Minh

Ngày: 10/08/2012
Địa điểm: Sở Giao thông Vận tải
Mục đích cuộc họp: Trình bày Nghiên cứu Môi trường và các Phương án đề xuất phát triển Đường sắt Bắc – Nam (Đoạn Hà Nội – Vinh và Hồ Chí Minh – Nha Trang)
Số đại biểu: 49 (47 nam; 2 nữ)

A. Phát biểu chào mừng: Ông Trần Quốc Đông, Phó tổng Giám đốc, ĐSVN

Ông Trần Quốc Đông chào mừng tất cả các đại biểu có mặt và giới thiệu mục đích của cuộc họp là báo cáo các kết quả đã thực hiện của nghiên cứu hướng tuyến và vị trí nhà ga. Ông hy vọng các đại biểu sẽ đóng góp ý kiến nhận xét cho nghiên cứu.

B. Phát biểu khai mạc: Ông Bùi Xuân Cường, Phó Giám Đốc, Sở Giao thông Vận tải

Ông Bùi Xuân Cường giới thiệu mục đích của cuộc họp và bày tỏ hy vọng sẽ nhận được các ý kiến nhận xét quý báu từ phía đại biểu để đóng góp cho đoàn nghiên cứu. Ông cho biết thành phần tham dự cuộc họp rất đa dạng, bao gồm các khu vực tư nhân, các đại diện đến từ quận 2, quận 9, các trường đại học và các cơ quan đại chúng.

C. Các hoạt động trong cuộc họp

Giống như các cuộc họp đã tổ chức tại các tỉnh khác, sau phần mở đầu là phần thuyết trình. Các đại biểu tham dự đều nhận được một phiếu câu hỏi điều tra để đóng góp ý kiến nhận xét, và các tài liệu liên quan đến dự án và tài liệu thuyết trình. Nội dung trình bày bao gồm:

Phần 1: Đề cương Nghiên cứu – do Tiến sỹ Shizuo Iwata trình bày

Phần 2: Nghiên cứu các phương án thông qua Đánh giá Môi trường Chiến lược (ĐMC) - do ông Ujje Toshiyuk trình bày (Tham khảo Phụ lục A)

Sau đó là phần thảo luận và phản hồi của các đại biểu, các nội dung này được nêu trong mục D.

D. Nội dung thảo luận và phản hồi của Đoàn Nghiên cứu

Thảo luận		Phản hồi của Đoàn Nghiên cứu JICA
Đại biểu	Các vấn đề/Ý kiến nhận xét	
Ông Trương Lợi Khuê Viện Quy hoạch Phát triển	Trong Phương án (PA) 1 và 2, hướng tuyến và vị trí ga Thủ Thiêm phù hợp với quy hoạch đã được duyệt. Trong PA2, đã có quy hoạch phát triển ga Hòa Hưng. Nên sử dụng một nhà ga nằm ở phía Tây và cần nhắc xem liệu có thể sử dụng chung một tuyến dành cho cả vận tải hành khách và hàng hóa được không. Về lộ trình: nên chia lộ trình ra thành các giai đoạn ngắn hơn. Nên cân nhắc lộ giới (ROW) của tuyến metro và Đường sắt cao tốc (ĐSCT).	
Ông Phạm Ngọc Trường Hiệp hội Khoa học và Kỹ thuật Tp. HCM Trường ĐH Giao thông vận tải Tp. HCM	Ông cho biết ông cũng đã tham gia vào dự án của KOICA. Sau năm 1975, ông đã tham gia một nghiên cứu cải tạo tuyến ĐS từ Đà Nẵng đi Tp. HCM. Trước khi trình báo cáo lên Quốc hội, Bộ GTVT có gửi một bộ báo cáo tới Hiệp hội Khoa học và Kỹ thuật, và Hiệp hội đã gửi một tài liệu phản hồi dài 15 trang. Dưới đây là một số thông tin: <ul style="list-style-type: none"> Quốc hội không phản đối dự án ĐSCT. Trên thực tế, Quốc hội đã đề nghị 	

Thảo luận		Phản hồi của Đoàn Nghiên cứu JICA
Đại biểu	Các vấn đề/Ý kiến nhận xét	
	<p>Bộ GTVT nên nghiên cứu sâu hơn về dự án ĐSCT. Các lý do Quốc hội không phê duyệt dự án ĐSCT có là (i) Bộ trưởng Bộ GTVT không nhấn mạnh vào tính cần thiết của ĐSCT và thời gian xây dựng thích hợp. Bộ trưởng trình bày rằng công tác xây dựng sẽ được triển khai vào năm 2020, và thời điểm đó là không khả thi. Ước tính chi phí xây dựng mà Bộ trưởng đưa ra là khoảng 57 triệu đô.</p> <ul style="list-style-type: none"> • Đoàn Nghiên cứu nên tham khảo các kinh nghiệm của năm 2010. • Thời gian xây dựng phù hợp là năm 2040 • Đến năm 2020, sẽ hoàn thành mức cải tạo A1 và A2, và sau năm 2020, sẽ nâng cấp lên mức B1. Ông kiến nghị rằng sau khi cải tạo ĐS hiện tại thì nên xây dựng ĐSCT. • Số lượng hành khách từ Nha Trang đi Hồ Chí Minh là khá cao, do đó đoạn tuyến này nên được ưu tiên nâng cấp để đạt vận tốc 170 km/h. • ĐS hiện tại, đoạn từ Nha Trang đi Sài Gòn có thể nâng cấp lên mức B1 và B2. Thủ tướng đã phê duyệt nâng cấp đoạn từ Sài Gòn đi Cần Thơ để đạt tốc độ chạy tàu 200km/h đối với cả tàu khách và tàu hàng. • Bộ GTVT sẽ trình quy hoạch đường sắt đầu mối lên chính phủ. • Thành phố đã giữ 25ha đất để xây dựng ga Thủ Thiêm, nhưng hiện nay diện tích đất chỉ còn 17ha. Liệu diện tích đó có đủ để xây dựng ĐSCT không? • Tại sao chi phí xây dựng 37 tỷ đô lại gồm bao gồm đầu máy toa xe? Đến 2030, chi phí xây dựng sẽ tăng lên đến 100 tỷ đô. • Đoàn Nghiên cứu và ĐSVN cần làm rõ hơn về lộ trình <p>Ông nhất trí với phương án ĐSCT chạy qua sân bay Long Thành.</p> <ul style="list-style-type: none"> • Trên đoạn từ Long Thành đi Phan Thiết, nên bổ sung thêm một nhà ga do khoảng cách từ Long Thành đi Phan Thiết khá xa. 	
Ủy ban Nhân dân, Quận 3	<p>Trong tương lai, ĐSCT sẽ thay thế ĐS hiện tại do du cầu tăng cao. Giá vé ĐSCT nên mức vừa phải. Nếu giá vé cao, người dân sẽ chọn đường bộ thay vì ĐSCT, do đó, tắc nghẽn giao thông sẽ xảy ra.</p>	
Ông Quang, Trưởng ĐH Giao thông vận tải, TP. HCM	<p>Việc xây dựng ĐSCT là rất quan trọng. Theo phần trình bày của Đoàn Nghiên cứu JICA, một số đoạn sẽ được nâng cấp lên mức A1 và A2, và một số đoạn lên mức B1. Đoạn Nha Trang – Hồ Chí Minh và Hà Nội – Vinh là hai đoạn cần ưu tiên. Ông cho biết nên cân nhắc GDP của Việt Nam để xây dựng các đoạn ưu tiên phù hợp. Dưới đây là một số kiến nghị khác:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Đoàn Nghiên cứu JICA nên cung cấp một số ví dụ về ĐSCT của Nhật Bản; • Đoàn Nghiên cứu JICA nên tham vấn và phối hợp với ĐSVN về lộ trình; • Đoàn Nghiên cứu JICA cần rà soát lại chi phí xây dựng của PA1 vì chi phí trong đề xuất của JICA cao hơn đề xuất của KOICA; • Đoàn Nghiên cứu nên cập nhật các ý kiến của ông Trưởng. 	
Ông Cường Phó Giám đốc, Sở GTVT	<p>Ông gửi lời cảm ơn tới các đại biểu đã đóng góp ý kiến cho Đoàn Nghiên cứu. Dưới đây là một số ý kiến nhận xét của ông:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Đoàn Nghiên cứu JICA nên tham khảo các nghiên cứu và các quy hoạch khác để tránh trùng lặp, ví dụ: <ul style="list-style-type: none"> + Nghiên cứu của KOICA cho đoạn HCM–Nha Trang + Quy hoạch chi tiết đường sắt đầu mối Tp. HCM (do Cục Đường sắt đầu tư và đơn vị tư vấn là TEDI South) + Đường sắt đoạn Trảng Bom – Hòa Hưng + Đường sắt đoạn Tp. HCM – Cần Thơ <p>Tp. HCM là trung tâm kết nối giao thông, do đó cần đảm bảo sự kết nối vùng. Ga ĐSCT đặt tại Thủ Thiêm và thành phố đã dành một quỹ đất cho tuyến ĐSCT. Thành phố đang triển khai giải phóng mặt bằng.</p>	

Thảo luận		Phản hồi của Đoàn Nghiên cứu JICA
Đại biểu	Các vấn đề/Ý kiến nhận xét	
	Đề-pô nên đặt tại Quận 9.	

E. Kết luận: Ông Shizuo Iwata, Trưởng đoàn, Đoàn Nghiên cứu JICA

Ông Iwata gửi lời cảm ơn tới các vị đại biểu đã tham gia đóng góp ý kiến. Dưới đây là phân tóm tắt các ý kiến thảo luận và các vấn đề cần giải quyết:

- Việc xây dựng ĐSCT là cần thiết, và rõ ràng nhu cầu tương lai sẽ đòi hỏi các dịch vụ cao tốc. Chi phí xây dựng ĐSCT rất cao và làm thế nào để cân bằng thời gian, chi phí, nhu cầu và nguồn tài chính là ba yếu tố cần phải được cân nhắc trong nghiên cứu.
- Về GDP, năm 1964, Nhật Bản có 500km ĐSCT và chiếm 2% GDP, trong khi ở Hàn Quốc, ĐSCT chiếm 2,3% GDP. Vào năm 2030, ước tính ĐSCT sẽ chiếm 2% GDP. Rất khó để chứng minh cho cả đoạn nhưng có thể chứng minh cho một đoạn ưu tiên.
- Mức giá vé là một vấn đề quan trọng. Nếu giá vé giảm thì sẽ thu hút được nhiều hành khách. Nhưng cần phải cân bằng với khả năng tài chính. Giả sử rằng giá vé thấp hơn giá vé máy bay 25%.
- Tp. HCM có quy hoạch thành phố rõ ràng. Về việc kết nối trực tiếp với sân bay và cần phải có thêm 1 nhà ga, Đoàn Nghiên cứu JICA sẽ xem xét quy hoạch hiện có và sẽ đưa vào trong báo cáo cuối cùng.

F. Phát biểu bế mạc: Ông Trần Quốc Đông, Phó tổng Giám Đốc, ĐSVN

Ông đánh giá cao sự có mặt và việc nắm rõ dự án của các đại biểu. Ông hy vọng Cuộc họp các bên liên quan lần 3 sẽ được tổ chức vào cuối năm và tất cả các đại biểu sẽ được mời tham dự. Ông cho biết mạng internet là một nguồn kiểm tra mức giá vé mức giá vé ĐSCT của các quốc gia khác.

Ông cũng nhấn mạnh rằng chính phủ sẽ không cấp toàn bộ vốn mà vốn sẽ do khu vực tư nhân góp vốn ví dụ như một kế hoạch liên doanh. Về cuộc họp các bên liên quan lần ba, một số nhà đầu tư tư nhân sẽ được mời tham dự để đưa ra các ý tưởng hợp tác trong tương lai.

Cuộc họp kết thúc lúc 17h25'.

G. Danh sách đại biểu

Thành phố Hồ Chí Minh, 10/08/2012

STT	Họ và tên	Cơ quan	Chức vụ
1	Phạm Ngọc Đăng	Công ty Vận tải Hành khách Sài Gòn	Phó Tổng giám đốc
2	Lê Bá Lượng	Ban Quản lý Đường sắt khu vực 3	Phó ban
3	Nguyễn Hồng Lĩnh	Đường sắt Việt Nam	Chuyên viên
4	Trần Hữu Chiến	Công ty Quản lý Đường sắt Sài Gòn	Giám đốc
5	Nguyễn Hữu Khánh Nguyên		Phó phòng kỹ thuật
6	Đình Xuân Láng	Xí nghiệp Vận tải Sài Gòn	Phó Giám đốc
7	Thái Văn Truyền	Ga Sài Gòn	Phó trưởng ga
8	Hà Ngọc Trường	Hội Cầu đường cảng	Phó Chủ tịch
9	Phạm Ngọc Thu	Công ty vận tư đường sắt Sài Gòn	Phó Giám đốc
10	Mai Khắc Sơn		Phó phòng Xuất nhập khẩu
11	Nguyễn Bá Hoàng	Đại học Giao thông Vận tải	Phó hiệu trưởng
12	Nguyễn Minh Hiếu	Phòng Quản lý đô thị	Chuyên viên
13	Trương Lợi Huệ	Viện Nghiên cứu phát triển thành phố	Trưởng phòng giao thông

Nghiên cứu lập dự án cho các dự án đường sắt cao tốc đoạn Hà Nội – Vinh và TPHCM – Nha Trang

BÁO CÁO CUỐI KỲ

Tập III Nghiên cứu Môi trường – Xã hội

STT	Họ và tên	Cơ quan	Chức vụ
14	Nguyễn Minh Triết	UBND quận Phú Nhuận	Chuyên viên
15	Trần Văn Ngọc	Sở Kế hoạch và Đầu tư	Phó phòng Quản lý Dự án ODA
16	Bùi Ngọc Sơn	Đại học Giao thông Vận tải	
17	Tạ Ngọc Dương		
18	Hoàng Văn Tuấn		
19	Nguyễn Công Hiệp		Công ty EPC
20	Vũ Trung Hưng	Sở Quy hoạch Kiến trúc	Phòng Hạ tầng
21	Đỗ Minh Long	UBND quận 3	Phòng quản lý đô thị
22	Nguyễn Thi	Đại học Giao thông vận tải	
23	Trịnh Trọng Lợi	Sở Giao thông vận tải	Chuyên viên, phòng quản lý xây dựng
24	Nguyễn Hiếu Thượng	Hội bảo vệ tài nguyên môi trường	Chuyên viên
25	Võ Văn	Đài truyền hình FBNC	Phóng viên
26	Võ Văn Phước		Quay phim
27	Trần Quốc Đông	ĐSVN	Phó Tổng giám đốc
28	Nguyễn Ngọc Hùng		
29	Trần Thanh Sơn		
30	Bùi Hoàng Vũ		
31	Phan Tiến Dũng		
32	Nguyễn Huy Thục	Hội cầu đường cảng	
33	Đặng Minh Hải	TEDI South	Phó Tổng giám đốc
34	Dương Ngọc Thắng	Công ty tín hiệu đường sắt Sài Gòn	Trưởng phòng kỹ thuật an toàn
35	Nguyễn Hoàng Thang	UBND quận Bình Thạnh	Phòng quản lý đô thị
36	Phạm Quang Huy	TEDI South	Phó giám đốc
37	Nguyễn Quang Khánh	Ban quản lý đường sắt đô thị	Phó phòng kỹ thuật
38	Phạm Trần Hải	Sở Tài nguyên Môi trường	Chuyên viên phòng quy hoạch
39	Lê Văn Anh		
40	Nguyễn Quốc Hiến	Đại học GTVT	Trưởng khoa Công trình Giao thông
41	Trần Hải	Hội cầu cảng	Kĩ sư cao cấp
42	Bùi Xuân Cường	Sở GTVT	Phó giám đốc
43	Hoàng Lê Quân	Sở GTVT	Phòng quản lý xây dựng
44	Phạm Khánh Hải	Sở GTVT	
45	Lê Văn Trung Dũng	Đại học GTVT	
46	Nguyễn Nhật Thiện		
47	Vũ Văn Xuyên	UBND quận 2	Phòng quản lý đô thị
48	Lương Quý	UBND quận 1	
49	Vũ Đức Tiến	Ban quản lý đường sắt khu vực 2	Phó ban

Tỉnh Đồng Nai

Ngày:	13/07/2012
Địa điểm:	Sở GTVT, Đồng Nai
Mục đích cuộc họp:	Trình bày Nghiên cứu Môi trường và các Phương án đề xuất phát triển Đường sắt Bắc – Nam
Số lượng đại biểu:	29 (23 nam; 6 nữ)

A. Phát biểu chào mừng: Ông Nguyễn Mạnh Hiền, Ban Hợp tác Quốc tế, ĐSVN

Ông Nguyễn Mạnh Hiền, Ban Hợp tác Quốc tế, chào mừng các vị đại biểu đã tham dự cuộc họp. Sau đó, ông giới thiệu các chuyên gia sẽ thuyết trình.

B. Phát biểu khai mạc: Ông Trần Quốc Đông, Phó tổng Giám đốc, ĐSVN

Ông Trần Quốc Đông, Phó tổng Giám đốc Đường sắt Việt Nam chào mừng các đại biểu tham dự. Tiếp đó, ông nhấn mạnh tầm quan trọng của nghiên cứu các đoạn ĐSCT ưu tiên HCM – Nha Trang và Hà Nội – Vinh.

C. Các hoạt động trong cuộc họp

Giống với các cuộc họp ở các tỉnh khác, các hoạt động diễn ra theo thứ tự nêu trong chương trình họp. Mỗi đại biểu tham dự đều nhận được một bộ tài liệu cung cấp thông tin của dự án bằng tiếng Việt và một phiếu câu hỏi điều tra. Dưới đây là các phần nội dung chính:

Phần 1: Đề cương Nghiên cứu – do Tiến sỹ Shizuo Iwata trình bày.

Phần 2: Nghiên cứu các phương án thông qua Đánh giá Môi trường Chiến lược (ĐMC) - do ông Ujje Toshiyuk trình bày (Tham khảo Phụ lục A).

Sau đó là phần thảo luận và phản hồi của các đại biểu, các nội dung này được nêu trong mục D.

D. Nội dung thảo luận và phản hồi của Đoàn Nghiên cứu

Thảo luận		Phản hồi của Đoàn Nghiên cứu JICA
Tên đại biểu/Cơ quan	Các vấn đề/Ý kiến nhận xét	
Phó chủ tịch UBND	<p>“Tôi phải đi lúc 9h30 nên tôi sẽ ủy quyền cho Giám đốc Sở Xây Dựng và Sở GTVT thảo luận với Đoàn Nghiên cứu.”</p> <p>Sự phát triển của đất nước phần lớn phụ thuộc vào sự phát triển về giao thông. Thông thường, các thành phố phát triển trước và sau đó mạng lưới giao thông sẽ phát triển để kết nối các thành phố với nhau. Tuy nhiên, đối với ĐSCT, thì không phải lúc nào cũng như vậy khi mà ĐSCT có thể kết nối tất cả các thành phố và đô thị hiện hữu với nhau. Ví dụ, tuyến đường sắt đề xuất từ HCM đi Nha Trang khá xa so với thành phố Biên Hòa.</p> <p>Khoảng cách từ Phan Thiết đến Long Thành khá xa nhưng không có ga ĐSCT nào trên đoạn này. Tôi hy vọng rằng nhóm tư vấn sẽ tìm một vị trí thích hợp để xây dựng ga, ví dụ ở Cẩm Mỹ, hoặc Xuân Lộc, và cùng đó chúng ta có thể lập các quy hoạch phát triển đô thị. Phần thuyết trình có nêu một ví dụ của Nhật Bản, trong đó việc phát triển ga ĐSCT là động cơ phát triển đô thị tại khu vực đó. Bên cạnh đó, thời gian đề xuất xây dựng ĐSCT là 2020-2030. Đây là thời điểm phù hợp cho các quy hoạch phát triển tại các khu vực có liên quan. Trong ba phương án, ga của PA2 và PA3 nằm giáp với khu dân cư, chủ yếu để phục vụ cho sân bay Long Thành trong tương lai. Nếu năng lực của sân bay Long Thành là 100 triệu khách trong tương lai, thì không có loại hình giao thông nào khác ngoài ĐSCT có thể đáp ứng nhu cầu của sân bay. Do đó, PA1 chạy qua trung tâm sân bay (đường màu đỏ) là phương án phù hợp, do lượng hành khách đến sân bay sẽ nhiều hơn lượng hành khách đi đến các khu vực gần đó. Hơn nữa, sẽ có một tuyến ĐS đô thị kết nối từ Tp. HCM đến sân bay, và tại trung tâm sân bay.</p> <p>Theo quy hoạch, sân bay Long Thành sẽ bắt đầu đi vào hoạt động vào năm</p>	

Thảo luận		Phản hồi của Đoàn Nghiên cứu JICA
Tên đại biểu/Cơ quan	Các vấn đề/Ý kiến nhận xét	
	2020, nên đoạn HCM – Long Thành nên được ưu tiên xây dựng trước để hỗ trợ cho các hoạt động của sân bay.	
Ông Phuong, Sở GTVT	<p>Chúng tôi ủng hộ ý tưởng ĐSCT sẽ là loại hình GT chính để kết nối các thành phố, nếu các thành phố chỉ phụ thuộc vào đường bộ thì tình trạng tắc nghẽn sẽ trở nên nghiêm trọng hơn.</p> <p>Khoảng cách từ Long Thành đến Phan Thiết khá xa, khoảng 117km, do đó cần bổ sung thêm 1 nhà ga trên đoạn này. Khu vực tiềm năng để đặt nhà ga là Long Khánh hoặc Cẩm Mỹ. Hiện nay, ở khu vực này chưa có đô thị nào nhưng các quy hoạch phát triển đô thị sẽ sớm được lập.</p> <p>Chúng tôi đồng tình với các tiêu chí và đề xuất lựa chọn PA1, vì đây là phương án phù hợp với điều kiện của tỉnh.</p> <p>Về lộ trình, đoạn TP. HCM – Long Thành nên được xây dựng trước, vì đoạn này sẽ hỗ trợ các hoạt động của sân bay trong tương lai và giúp tránh các vấn đề giao thông tại các thành phố.</p> <p>Chúng tôi sẽ so sánh các phương án với các quy hoạch hiện có và sẽ có ý kiến đóng góp sau.</p>	
Phó chủ tịch	<p>Đường cao tốc TP. HCM đi Dầu Giây dự kiến sẽ đi vào hoạt động vào cuối năm 2013. Quy hoạch này sẽ được cập nhật và phản ánh trong quy hoạch ĐSCT, bao gồm kết nối khác như Đường bộ cao tốc Dầu Giây – Phan Thiết đang được phát triển theo kế hoạch đầu tư PPP.</p> <p>Quy hoạch ĐSCT và đường bộ cao tốc nên phối hợp một cách hợp lý.</p>	Quy hoạch đường bộ Dầu Giây – Phan Thiết đã được cập nhật, và trên thực tế, đường màu đỏ (PA1) chạy song song với đường bộ cao tốc Dầu Giây – Phan Thiết.
	Khu vực Dầu Giây có là địa điểm phù hợp để xây dựng ga không? Nếu khu vực này quá gần Long Thành thì Xuân Lộc và vị trí phù hợp hơn về mặt kỹ thuật. Nhưng Xuân Lộc là khu vực khó đô thị hóa hơn.	
Sở GTVT	<p>Đề xuất bố trí thêm một ga gần QL56 (chỉ trên bản đồ) nhằm thu hút và hỗ trợ hành khách đi đến/từ tỉnh Bà Rịa, và vị trí đó cũng gần thị xã Long Khánh.</p> <p>Với vị trí nhà ga đó, hành khách từ Bà Rịa sẽ không phải đi qua TP. HCM để đi về phía Bắc và ngược lại.</p>	
Sở GTVT	<p>Sở GTVT đã thảo luận với Đoàn Nghiên cứu và đề nghị Đoàn nghiên cứu tiếp tục cập nhật và xem xét các quy hoạch địa phương nơi hướng tuyến đi qua.</p> <p>Tôi đồng ý với hướng tuyến PA1 nhưng cần có thêm thông tin về các vị trí cắt qua. Hướng tuyến đề xuất chạy qua trung tâm sân bay, và Bộ GTVT nhất trí với phương án đó. Nhưng cần phải cân nhắc đến các yêu cầu về an ninh tại sân bay, đặc biệt là một lượng khách lớn sẽ xuống tàu ĐSCT để vào nhà ga sân bay. Hành khách đến ga này sẽ không chỉ đi đến sân bay mà còn đi tới các ga khác nằm dọc tuyến. Và điều đó sẽ tạo áp lực lên đường bộ dẫn đến sân bay.</p> <p>Tôi đồng ý với tuyến màu xanh lá cây (PA3), do phương án này sẽ hỗ trợ các khu vực dân cư và sân bay gần đó.</p> <p>Tôi khuyến nghị nên bổ sung thêm một ga trên đoạn Long Thành – Phan Thiết và nên đặt gần khu vực Long Khánh, gần QL56 (Bà Rịa), QL20 (Lâm Đồng) và QL1.</p>	
Cục Đường sắt Việt Nam (ông Doanh)	<p>Đoàn Nghiên cứu nên xem xét nút giao trên QL51. Nghiên cứu của KOICA đã cập nhật quy hoạch nút giao này. Ngoài QL51, còn có một đường bộ cao tốc khác (QL51 mới) chạy song song với ĐSCT, trong khi tuyến ĐS Biên Hòa – Vũng Tàu chạy song song với QL51. Như vậy, ta sẽ có một tuyến đường bộ cao tốc đang xây dựng, và dự kiến sẽ có thêm tuyến ĐSCT được xây dựng. Chúng tôi đã có một số cuộc họp để thảo luận về quy hoạch phát triển nút giao này (nói trên) mà trong đó vị trí và hướng tiếp cận với đường bộ và ĐS</p>	

Thảo luận		Phản hồi của Đoàn Nghiên cứu JICA
Tên đại biểu/Cơ quan	Các vấn đề/Ý kiến nhận xét	
	<p>hiện tại đã được xác định.</p> <p>Đường màu đỏ được quy hoạch giao với QL51, do đó Đoàn nghiên cứu cần cập nhật các quy hoạch liên quan và các dự án đang thực hiện. Nói cách khác, chúng ta cần lập một quy hoạch nút giao khác cho ĐSCT, nếu không thì sẽ không còn đất trong quá trình phát triển các dự án liên quan.</p> <p>Về ga Thủ Thiêm, (xem slide 14), vị trí ga màu xanh lá cây (do KOICA đề xuất) sẽ là nơi đặt ga Thủ Thiêm, tại vị trí này đã lập các quy hoạch. Từ ga này, sẽ có một tuyến đường sắt. Hiện nay, ga đề xuất đã được chuyển đến vị trí màu đỏ, do đó sẽ xảy ra một số vấn đề, bao gồm việc điều chỉnh hướng tuyến của đường sắt hiện tại.</p>	
Ông Dũng - ĐSVN	<p>Tại sao các tuyến tại Sân bay Long Thành lại gần nhau, trong khi ở phía bên trái, PA2 và PA3 chạy gần nhau còn đường màu đỏ (PA1) lại cách xa? Đoạn dọc theo sân bay Long Thành là đi trên cao hay đi ngầm?</p> <p>Tàu cao tốc không thể chạy cùng mức ở giữa sân bay được vì vẫn cần cột điện cung cấp điện cho tàu và cần độ thông thoáng trên không. Sân bay sẽ không cho phép xây dựng một kết cấu như vậy trong khu vực sân bay.</p>	<p>Lý do có sự khác nhau giữa vị trí ga màu xanh lá cây và màu đỏ là do KOICA sử dụng bản đồ tỷ lệ 1:50.000 còn đoàn JICA sử dụng bản đồ tỷ lệ 1:10.000. Trên thực tế, hai phương án này đặt cùng tại 1 vị trí.</p> <p>Hướng tuyến đi như vậy là do vị trí ga PA1 đặt tại trung tâm sân bay.</p> <p>Tuyến sẽ đi cùng mức, về vấn đề mặt cắt thì phương án này sẽ tốt hơn đi trên đường đắp. Đoàn Nghiên cứu đã thảo luận với cán bộ sân bay Long Thành về vấn đề này.</p> <p>Nhà ga có vẻ như đặt tại giữa sân bay nhưng trên thực tế, nhà ga nằm ở ven sân bay (giai đoạn 1) trong khi đối với giai đoạn 2, sân bay sẽ mở rộng về phía bên kia.</p>
Sở GTVT	<p>Trong quy hoạch sân bay, tuyến đường sẽ không chạy trên mặt đất hoặc dưới mặt đất mà sẽ chạy trong một kết cấu hầm. Sân bay sẽ có 4 ga chính và giữa các ga sẽ có khoảng không gian lớn. Ga ĐSCT cao tốc sẽ được đặt chính giữa khoảng không gian đó.</p>	

E. Phát biểu bế mạc: Ông Shizuo Iwata, Trưởng đoàn, Đoàn Nghiên cứu JICA

Ông Iwata gửi lời cảm ơn đại biểu tham dự và tổng kết mục đích của cuộc họp tham vấn là nhằm thu thập các ý kiến để Đoàn Nghiên cứu tiếp tục nghiên cứu của mình. Ông cũng nhấn mạnh tầm quan trọng của ĐSCT. Về hướng tuyến và vị trí nhà ga, Đoàn Nghiên cứu sẽ phân tích kỹ lưỡng và xem xét các đề xuất nêu trong cuộc họp. Đoàn Nghiên cứu sẽ tiếp tục phối hợp với từng tỉnh/thành phố để thu thập các thông tin cụ thể trước khi đưa ra phương án tuyến cuối cùng.

Cuộc họp kết thúc lúc 10h10.

F. Danh sách đại biểu và hình ảnh cuộc họp

Tỉnh Đồng Nai, 13/07/2012

STT	Họ và tên	Cơ quan	Chức vụ
1	Nguyễn Vũ Thành	Ban quản lý dự án đường sắt khu vực 3	Trưởng ban
2	Hoàng Tâm		Trưởng phòng quy hoạch
3	Trần Tuấn Chinh	Huyện Cẩm Mỹ	Trưởng phòng tài nguyên môi trường
4	Nguyễn Tấn Đức	Huyện Nhơn Trạch	Trưởng phòng tài nguyên môi trường
5	Nguyễn Ngọc Hùng Minh	Huyện Cẩm Mỹ	Phó phòng kinh tế hạ tầng
6	Vũ Xuân Dự	Sở Giao thông Vận tải	Chuyên viên
7	Trần Văn Vinh	UBND tỉnh	Phó chủ tịch
8	Lê Hoàng Sơn	Văn phòng UBND tỉnh	Chuyên viên
9	Lê Quang Bình	Sở GTVT	Phó giám đốc
10	Nguyễn Văn Sang	Sở Tài chính	Chuyên viên
11	Lê Kiệt	Đài truyền hình Đồng Nai	
12	Phạm Anh Dũng	Huyện Nhơn Trạch	Phó phòng quản lý đô thị
13	Trần Vũ Hải	Phòng quản lý đô thị	Chuyên viên
14	Trần Thảo Quế	Công thông tin tỉnh Đồng Nai	
15	Hoàng Đông Phương	Huyện Long Khánh	Trưởng phòng quản lý đô thị
16	Trần Tuấn Việt	Huyện Long Khánh	Phó phòng tài nguyên môi trường
17	Đào Công Tùng	Sở Kế hoạch Đầu tư	Chuyên viên
18	Trần Đình Tường Lan	Đài truyền hình Đồng Nai	
19	Lý Thành Phương	Sở Xây dựng	Phó giám đốc
20	Trang Thanh Liem		Phó phòng quản lý quy hoạch
21	Phạm Thị Thùy Trang		Chuyên viên phòng quản lý quy hoạch
22	Nguyễn Thanh Tùng		
23	Nguyễn Tất Nhiên		
24	Nguyễn Tuấn Minh		Phó phòng hạ tầng
25	Nguyễn Kiều Hạnh	UBND tỉnh	Chuyên viên
26	Lê Mỹ Loan		
27	Trần Văn Hùng		
28	Trần Nam Hưng		
29	Nguyễn Công Phong	Báo Vietnam News	Phóng viên



Ông Trần Quốc Đông, Phó tổng Giám đốc ĐSVN, phát biểu



Bài thuyết trình của ông Iwata Shizuo, Trưởng đoàn, Đoàn Nghiên cứu JICA



Bài thuyết trình của ông Ujii Toshiyuki, Đoàn Nghiên cứu JICA



Đại diện tỉnh Đồng Nai đặt câu hỏi



Đại diện tỉnh Đồng Nai đặt câu hỏi



Ông Nguyễn Văn Doanh, Phó cục trưởng, Cục Đường sắt, Bộ GTVT

Tỉnh Bình Thuận

Ngày: 12/07/2012
Địa điểm: Sở GTVT, Phan Thiết, Bình Thuận
Mục đích cuộc họp: Trình bày Nghiên cứu Môi trường và các Phương án đề xuất phát triển Đường sắt Bắc – Nam
Số lượng đại biểu: 23 (23 nam; 0 nữ)

A. Phát biểu khai mạc: Ông Lê Tiến Phương, Chủ tịch UBND

Bài Phát biểu khai mạc của Chủ tịch UBND tỉnh ngắn gọn và đi thẳng vào vấn đề, ông nhấn mạnh sự khó khăn trong nhu cầu giao thông và các cơ sở hạ tầng khác của Phan Thiết. UBND tỉnh rất ủng hộ dự án. Với tư cách là chủ tịch UBND, ông nhắc lại sự cần thiết của những hỗ trợ và hy vọng hội thảo sẽ thành công tốt đẹp và dự án sẽ được triển khai sớm, để sớm đạt được mục tiêu của hội thảo.

B. Các hoạt động trong cuộc họp

Các đại biểu tham dự đều được phát tài liệu thuyết trình, và sau đó các chuyên gia của Đoàn Nghiên cứu sẽ giải thích một cách chi tiết. Phần đầu Đoàn Nghiên cứu sẽ trình bày về Đề cương của dự án, phần 2 trình bày về các kết quả đánh giá sơ bộ về các phương án kịch bản KT-XH và môi trường. Cụ thể bao gồm:

Phần 1: Đề cương Nghiên cứu– do Tiến sỹ Shizuo Iwata trình bày.

Phần 2: Nghiên cứu các phương án thông qua Đánh giá Môi trường Chiến lược (ĐMC) - do ông Ujje Toshiyuk trình bày (Tham khảo Phụ lục A).

C. Nội dung thảo luận và phản hồi của Đoàn Nghiên cứu

Thảo luận		Phản hồi của Đoàn Nghiên cứu JICA
Đại biểu	Các vấn đề/Ý kiến nhận xét	
Sở GTVT	<p>Sở GTVT đã đóng góp ý kiến nhận xét về PA2 trình bày năm 2009, yêu cầu nghiên cứu ba vấn đề sau: (i) hướng tuyến phải tránh khu công nghiệp; (ii) hướng tuyến không được cắt qua khu dân cư Phú Long và Phú Hải để giảm chi phí xây dựng, (3) nên bố trí thêm một ga tại Tân Nghĩa, khu vực có nhiều khu đô thị sắp được quy hoạch, bao gồm Ladi, Thành Công, v.v. nhằm đảm bảo các vị trí nhà ga cách nhau 60kn.</p> <p>Về hướng tuyến: vào tháng 6, để phản hồi lại PA1 do JICA thiết kế, Sở Xây Dựng đã đóng góp ý kiến về hướng tuyến và vị trí nhà ga. Tuyến đường sắt ở tỉnh Bình Thuận được thành hai đoạn: đoạn thứ nhất từ Đồng Nai đi Phan Thiết và đoạn thứ hai từ Phan Thiết đi Tuy Phong. Đoạn tuyến từ Đồng Nai đi Phan Thiết được điều chỉnh đi sang phía Đông, cắt qua một số khu đô thị, đặc biệt là Tân Nghĩa và Thuận Nam và QL1A. Do đó, hướng tuyến nên đi về phía Tây, chạy song song với ĐS hiện tại để tránh các khu dân cư.</p> <p>Sở GTVT đồng ý với hướng tuyến đoạn từ Phan Thiết đi Tuy Phong, trong đó có cân nhắc đến vấn đề chi phí xây dựng và đảm bảo hướng tuyến chạy trên một đường thẳng.</p> <p>Về vị trí nhà ga: Nghiên cứu đề xuất vị trí nhà ga tại Phan Thiết và Hòa Minh; vị trí ga Phan Thiết đặt gần ĐS hiện tại. Ga tại khu vực Phan Thiết nên được dịch chuyển đến ga Muồng Mán.</p> <p>Bên cạnh đó, về khoảng cách giữa các nhà ga, để nghị đoàn nghiên cứu bổ sung thêm một ga tại vị trí Tân Nghĩa để đảm bảo khoảng cách giữa các ga là 60km và do đây là khu vực có nhiều khu đô thị đang được quy hoạch.</p> <p>Nếu ĐSCT đi về phía Đông của Quốc lộ thì tuyến ĐSCT sẽ cắt qua các khu vực bảo vệ vào khu dân cư.</p>	

Thảo luận		Phản hồi của Đoàn Nghiên cứu JICA
Đại biểu	Các vấn đề/Ý kiến nhận xét	
Chủ tịch UBND tỉnh	<p>Đường sắt được xây dựng nhằm cải thiện tính lưu động của người dân. Người dân tỉnh Bình Thuận phải tiếp cận với ĐSCT thông qua ga. Ví dụ, Bình Thuận có 9 huyện và người dân phải tiếp cận với ĐS qua ga Phan Thiết hoặc ga Tuy Phong mặc dù họ sống ở khu vực phía sau đường sắt. Họ không thể tiếp cận với ĐSCT ở khoảng giữa mặc dù họ sống ngay bên cạnh. Đó là lý do tại sao tuyến ĐSCT không nên chạy dọc theo ĐS hiện tại, và nên đi về phía Tây thay vì dịch chuyển về phía Đông của QL1A.</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. Nếu ĐSCT chạy dọc theo ĐS hiện tại thì sẽ tiết kiệm được nhiều chi phí thu hồi đất. 2. Người dân sống dưới cầu cạn không tiếp cận được với ĐSCT. Hướng tuyến nên đi tránh khu dân cư và giảm thu hồi đất. 3. Hướng tuyến nên đi về phía Tây và nên kết nối hợp lý với ĐS hiện tại bằng một ga bổ sung nhằm đáp ứng nhu cầu của người dân. 	<p>Đoàn nghiên cứu JICA nhắc lại rằng hướng tuyến đã được cập nhật và đi dọc theo đường cao tốc.</p> <p>Trên bản đồ có đánh dấu thể hiện hướng tuyến cập nhật.</p>
Ý kiến của Sở Xây dựng Tỉnh Bình Thuận – Giám đốc sở	<p>Đoạn tuyến Tp. HCM – Nha Trang được cân nhắc kỹ lưỡng nhằm giảm thiểu các tác động lên các khu vực dân cư và tính đến việc xây dựng đường cao tốc Dầu Giây – Phan Thiết. Nghiên cứu sẽ cân nhắc việc bổ sung thêm một ga.</p> <p>So với cuộc họp trước, Đoàn Nghiên cứu JICA đã điều chỉnh hướng tuyến và tránh các khu vực dân cư. Đoàn Nghiên cứu JICA muốn sử dụng nhà ga của ĐS hiện tại nhưng khi đó tuyến sẽ cắt qua khu công nghiệp.</p> <p>Kết cấu cầu cạn/đường trên cao sẽ giúp làm giảm các tác động lên khu vực dân cư và khu công nghiệp nhưng có thể gây ảnh hưởng đến quy hoạch các khu công nghiệp nhỏ ở phía Bắc và khu vực dân cư nơi tuyến đường đi qua.</p> <p>Nhất trí với đề xuất của Sở GTVT là nên xem xét bổ sung thêm một nhà ga.</p>	
Ý kiến của UBND tỉnh Bình Thuận	<p>Khi so sánh các vấn đề xã hội của các phương án, các phương án đều được đánh giá ở mức độ “B”, việc đánh giá này là chưa hợp lý. Về tái định cư, PA2 phải là PA có ảnh hưởng ít nhất do PA này cắt qua khu vực cát.</p> <p>PA3 được đánh giá ở mức độ “C” nhưng hướng tuyến của PA này đi về phía Tây, vậy tại sao kết quả đánh giá lại là “C”? Việc đánh giá phải được thực hiện một cách khách quan để có kết quả chính xác.</p> <p>Tỉnh hiện có 3 thị trấn và một thị xã. Hơn nữa, 3 khu công nghiệp với diện tích 4.000 ha đang được quy hoạch. Nhu cầu đi lại sẽ tăng cao trong tương lai, do đó cần phải bố trí thêm một nhà ga.</p> <p>Ga ĐSCT nên được chuyển sang phía Tây hoặc chuyển ra ngoài khu vực hiện tại do trong quy hoạch của tỉnh, khoảng cách từ ga mới của ĐS hiện tại sẽ cách trung tâm thành phố khoảng 5-7km; và để tránh khu công nghiệp Phan Thiết và khu đô thị Phú Long.</p> <p>Ga Tuy Phong đặt tại vị trí hợp lý do ga hiện đang dự định đặt trong khu đô thị đã quy hoạch nhưng chưa được xây dựng và do đó quy hoạch vẫn có thể được điều chỉnh.</p> <p>Về đoạn tuyến Phan Thiết – Tuy Phong, PA2 được lựa chọn. PA2 đi qua khu vực có điều kiện địa chất tốt nhưng cần phải có các phương pháp chống xói lở. Các tác động môi trường và xã hội ở khu vực này không lớn do mật độ dân cư thấp.</p> <p>Nhìn chung, hướng tuyến cắt qua QL1A tại một số vị trí. Đoàn Nghiên cứu nên nghiên cứu hướng tuyến đi qua khu vực Phương Long nằm ở phía Tây QL1A để tránh chia cắt tỉnh.</p>	
Ông Dũng, Phó Cục trưởng, Cục Đường sắt Việt Nam.	<p>Tháng 6 năm 2010, Nghiên cứu tiền khả thi và Quy hoạch phát triển ĐSCT đã được trình lên Quốc hội. Các đại biểu Quốc hội và các cơ quan liên quan đã đóng góp rất nhiều ý kiến về việc tại sao không tận dụng ĐS hiện tại. Lý do chính là do trên ĐS hiện tại có rất nhiều đoạn cong với tổng chiều dài toàn tuyến khoảng 1720 km. Để tàu vận hành với tốc độ cao thì tàu cần chạy trên một đường thẳng với bán kính cong tối thiểu là 6000 m, và giảm tổng chiều dài toàn tuyến xuống còn 1.500 km. Một số đoạn của ĐS hiện tại có thể được sử dụng.</p>	

Thảo luận		Phản hồi của Đoàn Nghiên cứu JICA
Đại biểu	Các vấn đề/ý kiến nhận xét	
Ông Đông, ĐSVN	Việc thảo luận chi tiết về hướng tuyến đòi hỏi nhiều thông tin hơn nữa. Nhìn chung, khu vực phía Đông của tỉnh là khu vực phù hợp cho phát triển nông nghiệp và công nghiệp trong khi nếu hướng tuyến đi về phía Đông thì hướng tuyến sẽ chạy trên đường thẳng hơn, và sẽ giảm chiều dài tuyến, do đó chi phí xây dựng sẽ giảm. Hơn nữa, các đoạn cắt qua QL sẽ được nâng lên cao nên sẽ không gây ảnh hưởng lớn. Bên cạnh đó, đường bộ cao tốc Bắc – Nam và ĐSCT sẽ góp phần giảm lượng xe cộ lưu thông trên QL1A.	
Ông Doanh, Phó cục trưởng Cục ĐSVN	Chúng tôi đồng ý rằng toàn bộ tuyến nên chuyển sang phía Tây nhưng cần phải đảm bảo bán kính cong tối thiểu. Hướng tuyến không được cắt qua các khu vực bảo vệ và tôn giáo. Nhìn chung, hướng tuyến sẽ phải điều chỉnh về phía Tây. Tuy nhiên, cần xem xét chi phí xây dựng.	
Chủ tịch UBND tỉnh Bình Thuận	Tỉnh Bình Thuận có địa hình trải dài theo QL1A. ĐSCT nên đi về phía Tây để tránh các đoạn cong của QL1A. Việc rút ngắn tuyến ĐSCT cần được nghiên cứu kỹ dựa trên việc đảm bảo và cải thiện điều kiện sống của người dân địa phương vì mục đích cuối cùng của ĐSCT là để phục vụ người dân. Người dân tỉnh Bình Thuận đã quen với việc sử dụng ĐS hiện tại từ nhiều đời nay. Do đó, nếu có thêm một tuyến đường khác chạy song song với tuyến ĐS hiện tại, thì người dân sẽ thích nghi nhanh. Hướng tuyến đề xuất sẽ cắt QL1A tại 6 điểm và do đó sẽ gây chia cắt tỉnh Bình Thuận. Đoàn Nghiên cứu cần chú ý giảm số điểm giao nhau xuống mức ít nhất có thể. Chi phí xây dựng có thể cao hơn nhưng sẽ đem lại nhiều lợi ích hơn cho người dân trong tỉnh. Đường sắt Việt Nam và Đoàn Nghiên cứu JICA cần nghiên cứu kỹ hơn nữa về hướng tuyến. Chúng tôi mong muốn có một bản hướng tuyến chi tiết hơn để dễ hình dung và nghiên cứu.	
Ông Doanh	Lý do tại sao chủ tịch UBND đề xuất hướng tuyến ĐSCT nên chuyển sang khu vực phía Tây đó là do dự án sẽ gây ảnh hưởng đến nhiều khu vực dân cư. Hướng tuyến nên tránh cắt qua các khu vực dân cư để không tác động đến điều kiện sống của dân cư khu vực này. Chi phí xây dựng hướng tuyến ở phía Tây sẽ rẻ hơn. Diện tích đất trồng trọt ở vùng duyên hải Nam Trung Bộ có hạn và cần phải tiết kiệm để người dân nuôi trồng. Nếu hướng tuyến đi qua khu vực cát thì hướng tuyến sẽ thẳng hơn và chi phí xây dựng sẽ thấp hơn. Đoàn Nghiên cứu nên cân nhắc quy hoạch hướng tuyến một cách hợp lý để tránh khu vực đất nông nghiệp và các khu vực đất có giá trị. Đoàn nghiên cứu sẽ phải nỗ lực hết sức để phản ánh các ý kiến vào trong quy hoạch của mình.	
UBND tỉnh Bình Thuận Đại diện huyện Hàm Thuận Nam	Nếu hướng tuyến chuyển sang vị trí giống như Nghiên cứu KOICA đề xuất, thì tuyến chỉ nằm cách tuyến tránh đường bộ đề xuất vài trăm mét. Nếu giữ nguyên hướng tuyến nằm ở phía Đông thì tuyến sẽ ảnh hưởng đến huyện Hàm Thuận Nam.	
ĐSVN, Ông Đông	Cần lưu ý rằng thời gian di chuyển từ Phan Thiết đi Tp. HCM sẽ giảm xuống còn 40 phút và góp phần phát triển du lịch của Phan Thiết. Vị trí ga lựa chọn theo phương án của KOICA nằm tại khu vực đất cằn cỗi và đất trống, trong khi Đoàn nghiên cứu JICA quan tâm đến sự thuận tiện của hành khách. Khi lựa chọn thiết kế phù hợp, Đoàn nghiên cứu có cân nhắc 4 tiêu chí. PA2 (đường màu xanh) sẽ có chi phí cao hơn do đòi hỏi xây dựng cầu cạn. Hai phương án còn lại sử dụng kết cấu đường đắp, mà kết cấu đường đắp có thể rủi ro khi có lũ quét nên về mặt lâu dài thì kết cấu đường đắp sẽ có chi phí sẽ cao hơn. Hơn nữa, kết cấu đường đắp đòi hỏi diện tích đất lớn hơn so với cầu cạn. Vì vậy, chi phí sẽ cao hơn do cần phải thu hồi nhiều đất hơn. Để lựa chọn được phương án tối ưu thì cần có sự nghiên cứu kỹ lưỡng hơn. Vị trí ga sẽ tạo điều kiện thuận lợi cho hành khách tiếp cận với ĐSCT. Tuy nhiên, cần phải giảm thiểu các tác động đến các khu vực đô thị hiện hữu.	

Thảo luận		Phản hồi của Đoàn Nghiên cứu JICA
Đại biểu	Các vấn đề/Ý kiến nhận xét	
Chủ tịch UBND tỉnh Bình Thuận	Ga mới Phan Thiết của ĐS hiện tại không thể mở rộng hơn nữa do diện tích có hạn. Vây thì ĐSCT sẽ kết nối với ĐS hiện tại như thế nào tại vị trí ga này? Đây là khu vực có mật độ nhà dân cao nên công tác thu hồi đất sẽ gặp nhiều khó khăn.	
Ý kiến của ĐSVN	ĐSCT là đường đôi nên không yêu cầu có nhiều đường ray cho tàu tiếp cận như đối với ĐS hiện tại. Ngoài ra, ĐSCT chỉ cung cấp các dịch vụ giao thông phục vụ hành khách nên không yêu cầu nhiều diện tích đất. Bên cạnh đó, hầu hết các ga ĐSCT đều được nâng lên cao nên diện tích đất không lớn.	
Phát biểu bế mạc của UBND tỉnh Bình Thuận	<p>Chủ tịch UBND không tham dự cuộc họp tổ chức lần trước nên có những ý kiến khác với những góp ý trước đây. Tuy nhiên, UBND tỉnh Bình Thuận đánh giá cao những sáng kiến và nỗ lực của Đoàn Nghiên cứu thông qua 3 phương án trong đó chỉ rõ những ưu điểm và khuyết điểm. Đoàn nghiên cứu JICA đã tạo cơ hội để các đại biểu cùng góp ý để chọn ra phương án tối ưu nhất. Qua bài trình bày, tỉnh Bình Thuận xin chính thức kết luận như sau:</p> <p>Về hướng tuyến đi qua tỉnh, chúng tôi đề xuất dịch tuyến về phía Tây của ĐS hiện tại cũng như đường quốc lộ trong tương lai, để đem lại lợi ích cho tỉnh, đặc biệt là để cải thiện điều kiện sống cho người dân tỉnh. Mặc dù chưa có chi phí xây dựng chi tiết nhưng chi phí đền bù sẽ thấp hơn rất nhiều so với các phương án khác.</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. Đoàn nghiên cứu sẽ cân nhắc các phương án nhằm giảm số điểm giao với QL hiện tại. Nếu càng có nhiều điểm cắt qua QL thì càng gây nhiều phức tạp cho sự phát triển của các huyện và xã trong tỉnh. 2. Hướng tuyến phải đi thẳng, giảm số lượng các đoạn cong, ngoại trừ trường hợp hướng tuyến đi qua các khu công nghiệp và khu dân cư. 3. Đối với đoạn tuyến từ Đồng Nai đi Phan Thiết, PA1 và PA2 có hướng tuyến giống nhau. Do đó, có thể lựa chọn một trong hai phương án. Đối với đoạn từ Phan Thiết đến ranh giới của Bình Thuận, PA1 là phương án phù hợp hơn do PA này có hướng tuyến thẳng hơn. Trong khu vực này, hướng tuyến nên đi về phía Tây của QL1. 4. Về xây dựng ga, tôi đề xuất nên bố trí thêm một ga ở Tân Nghĩa để kết nối với các khu đô thị phía Nam của tỉnh. 5. Về ga Phan Thiết, mặc dù có bố trí một ga mới nhưng khu vực này không còn đủ đất để mở rộng trong tương lai. Hướng tuyến nên dịch chuyển về phía gần với QL để xuất. Đường tránh này sẽ được xây dựng vào năm 2020. Tại thời điểm đó, tỉnh sẽ có một con đường mới (Đường Lê Duẩn) để kết nối với khu vực này. Khi có con đường mới này và đường tránh TP. Phan Thiết, người dân sẽ có điều kiện kết nối thuận tiện hơn. 6. Cuối cùng, thay mặt các lãnh đạo tỉnh, Chủ tịch UBND đánh giá rất cao công tác chuẩn bị của Đoàn Nghiên cứu và đã tổ chức cuộc họp tại tỉnh. Mặc dù, ý kiến của tỉnh có nhiều điểm khác so với đề xuất của Đoàn Nghiên cứu nhưng hy vọng rằng Đoàn Nghiên cứu sẽ cân nhắc và lồng ghép các ý kiến để đưa vào nghiên cứu xây dựng ĐSCT một cách phù hợp. 	

D. Kết luận: Ông Shizuo Iwata, Trưởng đoàn, Đoàn Nghiên cứu JICA

Ông Iwata gửi lời cảm ơn tất cả các đại biểu tham dự và tóm tắt lịch sử phát triển của ĐSCT. “Một trong những vấn đề quan trọng trong quy hoạch là xác định vị trí nhà ga. Theo kinh nghiệm của chúng tôi, chúng tôi đã phải xử vấn đề kết nối, đó là một vấn đề vô cùng quan trọng đối với sự phát triển trong tương lai. Đoàn nghiên cứu sẽ rà soát và nghiên cứu sâu hơn nữa và trong tháng tới, hy vọng chúng ta có thể tổ chức một cuộc thảo luận khác để giải quyết các khúc mắc này.”

ĐSVN – Thay mặt ĐSVN, ông Đông gửi lời cảm ơn tới tỉnh đã có những nhận xét quý báu cho Đoàn Nghiên cứu và đảm bảo rằng tất cả các ý kiến sẽ được cân nhắc và xem xét để thực hiện các bước tiếp theo. Ông cho biết mặc dù Quy hoạch ĐSCT là tới năm 2020 nhưng chúng ta cần phải làm rất nhiều việc. “Chúng ta không thể chối bỏ trách nhiệm”.

Cuộc họp kết thúc lúc 10h45.

E. Danh sách đại biểu tham dự và các hình ảnh cuộc họp.

Tỉnh Bình Thuận, 12/07/2012

STT	Họ và tên	Cơ quan	Chức vụ
1	Trần Việt Hùng	UBND tỉnh	Ủy viên
2	Lê Tiến Phương	UBND tỉnh	Chủ tịch
3	Nguyễn Ngọc	UBND tỉnh	Phó chủ tịch
4	Phan Minh Hải	Bộ chỉ huy quân sự tỉnh	Chỉ huy phó
5	Ngô Minh Hùng	Phòng thương mại và công nghiệp tỉnh	Phó giám đốc
6	Chau Đình Quang	UBND huyện Hàm Thuận Nam	Phó chủ tịch
7	Nguyễn Hữu Nhân	Hàm Thuận Nam District's PC	Trưởng phòng kinh tế hạ tầng
8	Phan Viet Cuong	Sở Tài chính	Phó giám đốc
9	Van Quoc Toan	UBND tỉnh	Chuyên viên
10	Nguyễn Minh Trí	UBND huyện Hàm Thuận Bắc	Phó chủ tịch
11	Nguyễn Hữu Phong	Đài truyền hình Bình Thuận	
12	Lê Ngọc Sanh	UBND huyện Tuy Phong	Phó chủ tịch
13	Võ Kỳ Tập	Hội đồng nhân dân	Ban kinh tế và ngân sách nhà nước
14	Kiểu Duyên	Sở Kế hoạch Đầu tư	Phó giám đốc
15	Nguyễn Hồng Hải	Sở Giao thông Vận tải	Phó giám đốc
16	Võ Văn Hòa	UBND tỉnh	Phó phòng
17	Hồ Lâm	Sở Tài nguyên Môi trường	Phó giám đốc
18	Trần Văn Tuấn	Sở Xây dựng	Giám đốc
19	Ngô Thái Khoa	Báo Bình Thuận	Phóng viên
20	Nguyen Thanh Ba	Phòng Cảnh sát	Trưởng phòng kinh tế
21	Nguyễn Hữu Trung	Sở Giao thông Vận tải	Trưởng phòng giao thông
22	Lê Tuấn Phong	UBND thành phố	Phó chủ tịch
23	Trương Tuấn Hùng	UBND huyện Hàm Tân	Trưởng phòng kinh tế hạ tầng



Ông Lê Tiến Phương, Chủ tịch UBND tỉnh Bình Thuận, phát biểu



Ông Iwata Shizuo, Trưởng đoàn, Đoàn NC JICA, trình bày



Ông Mr. Ujiie Toshiyuki, Đoàn NC JICA, trình bày



Lãnh đạo địa phương thảo luận về hướng tuyến



Đại diện tỉnh Bình Thuận đặt câu hỏi



Ông Trần Quốc Đông, Phó tổng Giám Đốc ĐSVN, bế mạc cuộc họp

Tỉnh Ninh Thuận

Ngày: 11/07/2012
Địa điểm: Ủy ban Nhân dân tỉnh Ninh Thuận
Mục đích của cuộc họp: Trình bày Nghiên cứu Môi trường và các Phương án đề xuất phát triển Đường sắt Bắc – Nam (Đoạn Hà Nội – Vinh và Hồ Chí Minh – Nha Trang)
Số lượng đại biểu 43 (39 nam; 4 nữ)

A. Phát biểu chào mừng: Ông Nguyễn Mạnh Hiền, Ban Hợp tác Quốc tế, ĐSVN

Ông Nguyễn Mạnh Hiền, Ban Hợp tác Quốc tế, chào mừng các vị đại biểu đã tham dự cuộc họp. Sau đó, ông giới thiệu các chuyên gia sẽ thuyết trình.

B. Phát biểu khai mạc: Ông Trần Quốc Đông, Phó tổng Giám đốc, ĐSVN

Ông Trần Quốc Đông, Phó tổng Giám đốc Đường sắt Việt Nam phát biểu chào mừng các đại biểu tham dự. Tiếp đó, ông nhấn mạnh tầm quan trọng của nghiên cứu các đoạn ĐSCT ưu tiên HCM – Nha Trang và Hà Nội – Vinh.

C. Các hoạt động trong cuộc họp

Giống với các cuộc họp ở các tỉnh khác, các hoạt động diễn ra theo thứ tự nêu trong chương trình họp. Mỗi đại biểu tham dự đều nhận được tài liệu thuyết trình bản tin dự án và một phiếu câu hỏi điều tra. Dưới đây là các phần nội dung chính:

Phần 1: Đề cương Nghiên cứu– do Tiến sỹ Shizuo Iwata trình bày

Phần 2: Nghiên cứu các phương án thông qua Đánh giá Môi trường Chiến lược (ĐMC) - do ông Ujje Toshiyuk trình bày (Tham khảo Phụ lục A)

Sau đó là phần thảo luận và phản hồi của các đại biểu, các nội dung này được nêu trong mục D.

D. Nội dung thảo luận và phản hồi của Đoàn Nghiên cứu

Đại biểu	Các vấn đề/Ý kiến nhận xét	Phản hồi của Đoàn Nghiên cứu JICA
Ông Trần Văn Hải, Trưởng phòng, P. Quản lý Giao thông	Vị trí nhà ga: Tôi ủng hộ phương án vị trí nhà ga ĐSCT đặt tại vị trí nhà ga của ĐS hiện tại. An toàn đường bộ, đặc biệt là trên hành lang, cần phải được cân nhắc. Vây tiêu chuẩn để xem cần diện tích hành lang là bao nhiêu để đảm bảo an toàn là gì? Chúng ta liệu có đủ đất trên hành lang Bắc – Nam không? Bởi hiện tại đã có ĐS hiện tại, Quốc lộ, Đường bộ cao tốc và trong tương lai sẽ có thêm ĐSCT? Chúng ta có đủ đất để đáp ứng các yêu cầu về an toàn cũng như các nhu cầu giao thông khác không? Do điều kiện đất đai của khu vực sẽ xây dựng ĐSCT, nên kết cấu cầu cạn là phương án phù hợp hơn. Để đảm bảo tốc độ chạy tàu là 350km/h và tránh ảnh hưởng của các sườn dốc thì không nên sử dụng kết cấu đường đắp. Nếu xây dựng đường đắp thì đường đắp phải cao ở cả hai đầu đường để không gây ảnh hưởng đến nước ngầm và nước mặt. Đất đai thuộc khu vực ven biển phía Nam bị ảnh hưởng chất phóng xạ. Nếu chúng ta sử dụng quá nhiều cọc thì sẽ gây nguy cơ phơi nhiễm đối với đất chứa chất phóng xạ. Vậy thì chúng ta giải quyết vấn đề này như thế nào?	Đường đắp: đối với nước mặt và nước ngầm. Ở giai đoạn này, công việc chính là đánh giá các phương án. Hiện vẫn chưa có các thông tin chi tiết về nước mặt và nước ngầm. Chúng tôi sẽ kiểm tra kỹ hơn dựa trên khía cạnh thủy văn. Các thông tin chi tiết về vấn đề này sẽ được giải quyết trong nghiên cứu ĐMC sắp tới. Chúng tôi sẽ sử dụng kết cấu cầu cạn cho một số khu vực và vấn đề về kết cấu sẽ được nghiên cứu sâu hơn. Hiện nghiên cứu này chỉ là nghiên cứu sơ bộ nhưng theo dự kiến, chỉ giới (ROW) của đường đắp sẽ là 32m và của cầu cạn là 15m.
	Về phát thải khí nhà kính, ĐSCT sẽ sử dụng điện nên sẽ không phát thải khí nhà kính. Tuy nhiên, chúng ta cần đất để xây dựng các nhà máy điện và nhiên liệu để phục vụ sự hoạt động của các nhà máy đó, do đó lượng điện tiêu thụ sẽ rất lớn. Sẽ rất tốt nếu ĐSCT được xây dựng, tuy nhiên, một vấn đề cần quan tâm đó là chi phí xây dựng. Liệu có thể chứng minh và tìm nguồn vốn cho chi phí 14 tỷ VND không?	Về vấn đề khí nhà kính, chúng tôi đồng ý rằng ĐSCT sẽ sử dụng một lượng điện lớn và phụ thuộc và tình hình sản xuất điện trong tương lai. Nhưng lượng phát thải khí nhà kính của ĐSCT sẽ ít hơn so với lượng phát thải của ô tô.

Đại biểu	Các vấn đề/Ý kiến nhận xét	Phản hồi của Đoàn Nghiên cứu JICA
Đại diện từ Sở GTVT	<p>Vị trí các ga sẽ ảnh hưởng lớn đến sự phát triển của đô thị. Khoảng cách giữa các ga từ 30-70 km là một khoảng cách phù hợp đối với các ga lớn.</p> <p>Về các yêu cầu hậu cần đối với các ga để cung cấp dịch vụ toa xe và hàng hóa, thì PA1 có ưu điểm hơn PA3.</p> <p>Nếu chúng ta đặt mục tiêu là năm 2020 thì cần cân nhắc 3 ga này. Trong PA3, nhà ga gắn với đường bộ cao tốc và các tuyến đường bộ khác nên cần phải có sự gắn kết với các tuyến đường khác để tạo sự thuận tiện cho hành khách.</p> <p>Trong PA1, rất khó để có thể dành đất cho phát triển vì khu vực này có mật độ dân cư cao. Đoàn Nghiên cứu nên đánh giá một cách kỹ lưỡng hơn khi so sánh PA1 và PA3.</p>	<p>Về chi phí, chúng tôi đang nghiên cứu chi phí dự án và vấn đề này sẽ được thảo luận sau. Chi phí xây dựng cầu cạn sẽ đắt hơn chi phí đường đắp.</p> <p>Chúng tôi tập trung và sự kết nối với ĐS hiện tại. Chúng tôi sẽ cân nhắc các ý kiến đóng góp từ phía đại biểu để so sánh các phương án.</p> <p>Về các công trình ga, chúng tôi đang bổ sung thông tin để so sánh.</p>
Bà Chương, Phó Chủ tịch, Ban QL khu CN	<p>Trong các phương án này thì phương án cuối cùng là phương án nào? Tôi đề nghị Đoàn Nghiên cứu JICA bổ sung thêm các tiêu chí lựa chọn phương án tối ưu như:</p> <ol style="list-style-type: none"> (1) Các vấn đề về thoát nước đô thị, đặc biệt là đối với khu vực có tuyến đi qua khu đô thị và khu dân cư. Đoàn Nghiên cứu vẫn chưa đề cập đến vấn đề này. (2) Sự kết nối giao thông đô thị, đặc biệt là tỉnh không và sự thuận tiện ở khu vực có ĐSCT đi qua. Cần phải đưa ra các yêu cầu đối với hướng tuyến khi đi qua các khu đô thị. <p>Nếu chúng ta cân nhắc các vấn đề này, thì khi tiến hành dự án, dự án sẽ thành công và không gây tác động tiêu cực lên điều kiện địa phương.</p> <p>Khi sử dụng đường đắp hoặc cầu cạn, cần phải cân nhắc chiều cao công trình vì cao độ nền của công trình mới có thể khác so với các công trình hiện tại.</p>	<p>Thoát nước: Về hướng tuyến, khi đi qua khu đô thị, PA1 sẽ sử dụng kết cấu cầu cạn vì vấn đề thoát nước. Ý kiến về vấn đề thoát nước sẽ được xem xét thêm.</p> <p>Về sự thuận tiện và việc kết nối với các loại hình giao thông khác. PA1 và PA2 sẽ kết nối với đường sắt hiện tại. Cần kết nối với các loại hình giao thông nào khác?</p> <p>Các vấn đề cụ thể sẽ được giải quyết trong nghiên cứu chi tiết, ví dụ về kết nối giao thông, kết cấu cầu cạn hay đường đắp, v.v.</p>
Ý kiến của các đại biểu khác	<p>Tôi cho rằng ĐSCT nên được thực hiện càng sớm càng tốt. Các vấn đề giao thông ở Việt Nam đang là vấn đề nóng và chúng ta đang cố gắng giải quyết. Nhưng chúng ta chưa thể cân bằng sự phát triển giữa các khu vực khác nhau trên đất nước. Về Giao thông, chúng ta cần chú ý đến các vấn đề hành khách và hàng hóa.</p> <p>Loại hình giao thông được các doanh nghiệp và người dân ưa chuộng nhất là giao thông đường bộ. Nhu cầu giao thông vẫn chưa được giải quyết. ĐSCT là loại hình giao thông phù hợp nhất trong tất cả các loại hình.</p> <p>Về chuyên chở hàng hóa, Việt Nam có lợi thế về đường thủy nhưng chưa xem xét đến phương án vận tải đường biển. Tại sao lại không đề cập đến phương án này cho vận tải hàng hóa.</p> <p>Việt Nam được chia thành 3 nền văn hóa chính. Đông Sơn, Sa Huỳnh và Chăm, giữa ba nền văn hóa này có nhiều điểm khác nhau. Văn hóa Đông Sơn cho rằng con người có nguồn gốc từ các khu vực trên núi, còn nền văn hóa ở khu vực miền Trung và miền Nam cho rằng con người có nguồn gốc từ đảo. Đó là lý do tại sao sự phát triển giao thông ở miền Bắc và miền Nam có điểm khác biệt.</p> <p>Ở miền Bắc, việc phát triển cảng Hải Phòng được chú trọng từ thời Mạc. Nhưng thậm chí trước đó, ở miền Nam và miền Trung, vận tải bằng đường biển cũng là một loại hình khá phổ biến. Đó là lý do tại sao ở miền Trung, hầu hết các thành phố đều nằm dọc bờ biển. Nhưng những lợi thế từ lâu đời đó chưa được tận dụng để trở thành một loại hình giao thông hiệu quả. ĐSCT vẫn là loại hình rất cần thiết để phát triển giao thông quốc gia, góp phần phân bổ lại lực lượng lao động và ưu điểm của mỗi khu vực.</p> <p>Nhận xét về phiếu câu hỏi điều tra: Phần A và B là hai phần rất tốt, nhưng trong phần C và D, các câu hỏi chưa được rõ ràng. Ví dụ, về nghiên cứu môi trường, tiêu chí “quan trọng” hoặc “không quan trọng” là quá chung chung. Đoàn Nghiên cứu cần làm rõ để người trả lời có thể đưa ra câu trả lời chính xác.</p>	
Ông Trần Văn Hải, Trưởng phòng, Phòng Quản lý Giao	<p>Về vị trí ga – Tuy Phong là khu vực tập trung dân cư đông.</p> <p>Phần rủi ro thiên nhiên tác động đến các phương án chưa được trình bày rõ.</p>	

Đại biểu	Các vấn đề/Ý kiến nhận xét	Phản hồi của Đoàn Nghiên cứu JICA
thông	<p>Thậm chí cả phần di cư cũng chưa được đề cập rõ ràng. Kết cấu đường đắp sẽ gây nhiều tác động hơn so với kết cấu cầu cạn. Nhìn chung, PA1 và PA3 sẽ gây nhiều tác động đến sử dụng đất hơn PA2.</p> <p>Thiết kế đường đắp, đất đai tại khu vực đó chỉ dành cho đường sắt chứ không thể sử dụng cho các mục đích phát triển khác. Nhưng nếu chúng ta sử dụng cầu cạn như PA2 thì vẫn có thể sử dụng được đất ở bên dưới để cho các mục đích khác. Đoàn nghiên cứu nên đánh giá tác động đến điều kiện sống sau khi dự án được hoàn thành, ví dụ, đối với đường đắp, kết cấu này sẽ ảnh hưởng nghiêm trọng đến điều kiện sống hiện tại và thay đổi thói quen người dân. Nếu có dự án, dự án sẽ gây chia cắt, ảnh hưởng đến mạng lưới xã hội. Vấn đề thứ hai chính là hiểm họa trong tương lai. Với kết cấu đường đắp, đây sẽ trở thành một con đê và thành phố sẽ rơi vào tình trạng đầu đầu cũng nhìn thấy đê.</p> <p>Về hiện trạng, ở phía Tây thường xảy ra lũ nên kết cấu đường đắp là không phù hợp cho khu vực này. Như vậy, PA2 là phương án phù hợp hơn.</p> <p>Tôi không đồng ý với các ảnh hưởng ở điểm số 2 trong PA1 vì PA1 và PA3 cũng gây tác động lớn. Tôi nghĩ PA2 là phương án phù hợp, và đối với một số đoạn, có thể kết hợp cả hai PA1 và PA2.</p> <p>Có thể Tháp Chàm sẽ gây tác động tiêu cực đến người dân sống dọc theo khu vực ga này do xung quanh khu vực ga sẽ không còn đủ đất cho người dân sinh sống. Vậy nhà ga nên được dịch chuyển về phía Đông Bắc để có thể duy trì kết nối và đường sắt hiện tại. Vị trí nhà ga trong PA1 và PA3 chỉ cách nhau 300m nên có thể nhập hai phương án này thành một.</p> <p>Đối với đoạn miền Nam nói chung, tôi không nắm rõ về hướng tuyến tại các tỉnh khác nhưng ở Ninh Thuận, chúng tôi đề xuất lựa chọn PA2. Khu vực miền Trung chủ yếu bao gồm đồng bằng nhỏ hẹp và diện tích đất có hạn. Diện tích đất trống ít hơn nhiều so với các tỉnh ở phía Bắc. Do đó, nếu chúng ta thu hồi đất của các hộ dân thì ta sẽ đẩy họ vào cảnh nghèo đói.</p> <p>Đối với kết cấu cầu cạn thì diện tích đất thu hồi sẽ ít hơn. Địa hình khu vực dốc từ Tây sang Đông. Khu vực ven biển hiện đang bị ảnh hưởng bởi thiên tai và người nghèo sống tại đây là những người bị ảnh hưởng nặng nề. Chúng tôi không muốn làm cho tình hình trở nên khó khăn hơn. Nếu sử dụng kết cấu đường đắp thì người dân sẽ không có đủ đất để trồng trọt. Diện tích đất nông nghiệp trên đầu người theo tiêu chuẩn là 1ha/người nhưng con số đó ở Ninh Thuận là 1000m²/người, trong đó chỉ có 400m² đất là được cung cấp đủ nước để trồng trọt. Do đó, việc tiết kiệm đất ở khu vực miền Trung là rất quan trọng.</p> <p>Chúng tôi kiến nghị không lựa chọn phương án rẻ tiền hơn vì sẽ gây nhiều tổn thất hơn, và người dân phải là người gánh chịu.</p>	
Ông Doanh, ĐSVN	<p>Là người chịu trách nhiệm quản lý đường sắt, tôi đồng ý với các ý kiến đã nêu. Như đã biết, 60% ĐSCT trên thế giới chạy trên cầu cạn, ví dụ như ở Hàn Quốc và Đài Loan là hai đất nước có hệ thống phát triển từ những năm 2000. Đối với những đoạn còn lại, khi hướng tuyến đi qua núi, họ sử dụng đường hầm, qua sông thì sử dụng cầu. Và đối với những khu vực ở vùng sâu vùng xa thì họ sử dụng đường đắp, khoảng 40%. Chúng tôi đồng ý rằng đường đắp sẽ gây tác động lớn đến điều kiện sống. Trước khi có đường đắp, một khu vực là một cộng đồng thống nhất, nhưng sau khi xây dựng, đường đắp sẽ phá hỏng mạng lưới xã hội và ảnh hưởng đến học sinh, ví dụ như đường tới trường của các em. Sẽ có rất nhiều vấn đề xảy ra nên chúng ta không nên sử dụng kết cấu đường đắp.</p> <p>Chúng tôi kiến nghị các tư vấn cung cấp thêm thông tin về cầu cạn và xác định các đoạn sẽ sử dụng kết cấu này, và chúng ta cũng cần cân nhắc về chi phí xây dựng.</p> <p>Về vấn đề cấp vốn, chính phủ sẽ cố gắng phân bổ vốn bằng cách hỗ trợ vốn đối ứng từ tất cả các doanh nghiệp nhà nước. Quốc hội không phê duyệt dự án do vốn đầu tư quá lớn. Vốn đầu tư khổng lồ này là dành cho toàn</p>	

Đại biểu	Các vấn đề/Ý kiến nhận xét	Phản hồi của Đoàn Nghiên cứu JICA
	<p>tuyến từ Hà Nội vào Sài Gòn. Hiện nay, chúng ta chỉ tập trung vào hai đoạn nên việc triển khai thực tế là có thể chấp nhận được và khả thi. Nhưng điều quan trọng ở đây đó là nguồn vốn cho ĐS phải do nhà nước cấp. Vốn cho ĐSCT có thể được góp từ vốn cổ phần. Chúng ta có hai phương án: (i) chính phủ sẽ xây dựng hệ thống đường ray. Đầu máy sẽ do các công ty và thành phần kinh tế khác sẽ tham gia đầu tư. Như vậy, gánh nặng lên ngân sách Nhà nước sẽ được giảm bớt. (ii) Các công ty liên doanh sẽ chịu toàn bộ trách nhiệm. Nhà nước chỉ chia sẻ một phần trách nhiệm. Nhà nước sẽ góp đất và các tài nguyên khác. Chúng ta không thành lập một công ty vốn nhà nước hoàn toàn và sau đó sẽ cổ phần hóa, mà chúng ta sẽ thành lập một công ty cổ phần ngay từ giai đoạn đầu.</p>	

E. Kết luận: Ông Shizuo Iwata, Trưởng đoàn, Đoàn Nghiên cứu JICA

Ông Iwata gửi lời cảm ơn đến các đại biểu tham dự. Ông tóm tắt sơ lược các vấn đề cần lưu ý. Nhiệm vụ của nghiên cứu là làm thế nào để lập một quy hoạch tốt nhất và khả thi nhất cho dự án. Quy trình tư vấn là một quy trình chiến lược và phải tuân theo luật của nhà nước, do đó, tất cả các ý kiến đều được ghi chép và lồng ghép vào trong nghiên cứu sau.

Việc xác định vị trí nhà ga nhằm tối đa hóa sự kết nối với ĐSCT và các lợi ích của khu vực nơi có ĐSCT đi qua là một vấn đề rất quan trọng. Có hai tiêu chí xác định vị trí nhà ga: ĐSCT nên đặt cách các khu đô thị bao xa để có thể đảm bảo tính gắn kết? Làm thế nào để các loại hình giao thông đô thị khác có thể kết nối một cách tốt nhất với ĐSCT?

Về vấn đề tác động của đường đắp và cầu cạn, đây là một vấn đề quan trọng vì nó liên quan đến thu hồi đất và thiên tai. Đoàn Nghiên cứu sẽ kết hợp đường đắp và cầu cạn một cách tốt nhất. Chi phí xây dựng cũng là một vấn đề quan trọng cần phải thảo luận với Quốc hội.

Chúng ta cần huy động tất cả các nguồn lực có thể bao gồm cả khu vực nhà nước và tư nhân và từ tất cả người dân. Các phân tích tài chính sẽ được tiến hành để xem doanh thu sẽ hoàn lại được bao nhiêu chi phí. Vấn đề quan trọng là làm thế nào để thu hồi được vốn đầu tư ban đầu. Chúng tôi sẽ kiến nghị phương án tốt nhất về thu hồi chi phí dựa trên kinh nghiệm của các quốc gia khác.

Cuộc họp kết thúc lúc 17h25.

F. Danh sách đại biểu và hình ảnh cuộc họp

Tỉnh Ninh Thuận, 11/07/2012

STT	Họ và tên	Cơ quan	Chức vụ
1	Đồng Năng Thuận Toán	Sở Lao động Thương binh và xã hội	Phó chánh văn phòng
2	Trần Hoài Hương	Đài truyền hình	
3	Huỳnh Minh	Huyện Ninh Hải	Trưởng phòng tài nguyên môi trường
4	Nguyễn Văn Ngọc	Huyện Ninh Hải	Trưởng phòng lao động thương binh và xã hội
5	Lê Văn Ngọc	Huyện Ninh Hải	Phó phòng Nông nghiệp và phát triển nông thôn
6	Trần Đặng Thùy Hương	UBND tỉnh	Chuyên viên
7	Nguyễn Ngọc Đình	Phòng Lao động Thương binh và Xã hội	Trưởng phòng
8	Bùi Văn Lộc	Sở Văn hóa Thể thao và Du lịch	Phó giám đốc
9	Võ Chí	UBND huyện Hàm Thuận Bắc	Phó chủ tịch
10	Nguyễn Nghĩa	Huyện Ninh Hải	Phó phòng kinh tế
11	Nguyễn Văn Hiếu	Huyện Hàm Thuận Bắc	Trưởng phòng tài nguyên môi trường
12	Vũ Đức Hải	Trung tâm cơ khí toa xe Tháp Chàm	Giám đốc
13	Lê Hưng Hiến	UBND huyện Ninh Phước	Phó chủ tịch
14	Đậu Trường Thành	Trung tâm cơ khí toa xe Tháp Chàm	

Nghiên cứu lập dự án cho các dự án đường sắt cao tốc đoạn Hà Nội – Vinh và TPHCM – Nha Trang

BÁO CÁO CUỐI KỲ

Tập III Nghiên cứu Môi trường – Xã hội

STT	Họ và tên	Cơ quan	Chức vụ
15	Ngô Khánh	UBND huyện Ninh Phước	Trưởng phòng kinh tế
16	Phạm Văn Nhân	Hội đồng nhân dân tỉnh	Phó chủ tịch
17	Phan Kế Vũ	Huyện Ninh Sơn	Phó phòng nông nghiệp và phát triển nông thôn
18	Lưu Ngọc Lễ	Huyện Thuận Nam	
19	Lê Xuân Vinh	Sở Tài nguyên Môi trường	Chuyên viên
20	Phan Tuấn Anh	Công ty quản lý đường sắt Thuận Hải	
21	Lê Quốc Đạt	UBND tỉnh	
22	Hà Mạnh Cường	Công ty quản lý đường sắt Thuận Hải	Phó giám đốc
23	Bùi Văn Phú	UBND thành phố Phan Rang – Tháp Chàm	Phó chủ tịch
24	Nguyễn Văn Mai		Phó phòng lao động thương binh và xã hội
25	Trương Thị Liễu	Bản quản lý khu công nghiệp	Phó ban
26	Trần Văn Hai	Sở Giao thông Vận tải	
27	Nguyễn Ngọc Toàn	CEMA	
28	Đỗ Hữu Nghị	UBND tỉnh	Phó chủ tịch
29	Trần Văn Mỹ	Sở Nông nghiệp và Phát triển nông thôn	Phó giám đốc
30	Nguyễn Anh Thục	Báo Ninh Thuận	
31	Bùi Văn Kỳ	Sở Y tế	Phó giám đốc
32	Phạm Phú Rồng	Sở Văn hóa Thể thao và Du lịch	Phó giám đốc
33	Đình Văn Cảnh	Công ty quản lý đường sắt Thuận Hải	Trưởng phòng kế hoạch
34	Sử Đình Vinh	Sở Xây dựng	Phó giám đốc
35	Lê Ngọc Thạch	Sở Tài nguyên Môi trường	Phó giám đốc
36	Nguyễn Châu Cảnh	Huyện Thuận Bắc	Phó phòng nông nghiệp và phát triển nông thôn
37	Trần Đức Lãng	Huyện Thuận Nam	Trưởng phòng lao động thương binh và xã hội
38	Hoàng Văn Sáng	Mặt trận tổ quốc	Ủy viên thường trực
39	Nguyễn Tiến Đức	Văn phòng phát triển kinh tế, sở KHĐT	Trưởng phòng đầu tư
40	Lê Hoài Nam	Phòng quản lý đô thị	
41	Chu Thị Thanh Vân	Ủy ban phòng chống lụt bão	Phó phòng thủy lợi
42	Hàn Tấn Vinh An	UBND huyện Thuận Nam	Phó phòng tài nguyên môi trường
43	Nguyễn Tấn Lộc	UBND huyện Thuận Nam	Phó phòng kinh tế hạ tầng



Ông Trần Quốc Đông, Phó tổng Giám đốc ĐSVN, khai mạc cuộc họp



Ông Iwata Shizuo, Trưởng đoàn, Đoàn NC JICA, trình bày



Ông Ujije Toshiyuki, Đoàn NC JICA, trình bày



Cuộc họp các bên liên quan lần 2 tại Sở GTVT Ninh Thuận



Đại diện tỉnh Ninh Thuận đặt câu hỏi



Thảo luận

Tỉnh Khánh Hòa

Ngày:	09/07/ 2012
Địa điểm:	Khách sạn Quê Hương, Khánh Hòa
Mục đích cuộc họp:	Trình bày Nghiên cứu Môi trường và các Phương án đề xuất phát triển Đường sắt Bắc – Nam
Số lượng đại biểu:	54 (48 nam; 6 nữ)

A. Phát biểu chào mừng: Ông Nguyễn Mạnh Hiền, Ban Hợp tác Quốc tế, ĐSVN

Ông Nguyễn Mạnh Hiền, Ban Hợp tác Quốc tế, chào mừng các vị đại biểu đã tham dự cuộc họp. Sau đó, ông giới thiệu các chuyên gia sẽ thuyết trình.

B. Phát biểu khai mạc: Ông Trần Quốc Đông, Phó tổng Giám đốc, ĐSVN

Ông Trần Quốc Đông, Phó tổng Giám đốc Đường sắt Việt Nam chào mừng các đại biểu tham dự. Tiếp đó, ông nhấn mạnh tầm quan trọng của nghiên cứu các đoạn ĐSCT ưu tiên HCM – Nha Trang và Hà Nội – Vinh.

C. Các hoạt động trong cuộc họp

Giống với các cuộc họp ở các tỉnh khác, các hoạt động diễn ra theo thứ tự nêu trong chương trình họp. Các đại biểu tham dự đều nhận được bộ tài liệu thuyết trình, bản tin của dự án và một phiếu câu hỏi điều tra. Dưới đây là các phần nội dung chính:

Phần 1: Đề cương Nghiên cứu– do Tiến sỹ Shizuo Iwata trình bày

Phần 2: Nghiên cứu các phương án thông qua Đánh giá Môi trường Chiến lược (ĐMC) - do ông Ujje Toshiyuk trình bày (Tham khảo Phụ lục A)

Sau đó là phần thảo luận và phản hồi của các đại biểu, các nội dung này được nêu trong mục D.

D. Nội dung thảo luận và phản hồi của Đoàn Nghiên cứu

Thảo luận		Phản hồi của Đoàn Nghiên cứu JICA
Đại biểu	Các vấn đề/Ý kiến nhận xét	
Ông Định, Giám đốc, Sở GTVT	Về nhu cầu, hiện nhu cầu ĐSCT chưa được cao. Giao thông đường bộ vẫn được coi là loại hình có nhu cầu cao hơn. Dự kiến phương án A1 sẽ được hoàn thành vào năm 2015 và phương án A2 hoàn thành vào năm 2015-2020. Chi phí thực hiện là 1,8 tỷ đô la. Về giá vé, vé ĐSCT sẽ gấp đôi giá vé xe khách và bằng 60% giá vé máy bay. Người dân Việt Nam thích đi lại bằng xe buýt họ có thể lên xe xuống xe ở bất cứ địa điểm nào mà không phải quan tâm đến quãng đường dài bao nhiêu. Nếu ĐSCT chỉ có 26 ga thì đây sẽ là một điểm hạn chế, vì hành khách vẫn phải đi tới ga kế tiếp trong khi họ muốn xuống tàu ở vị trí nằm giữa hai ga.	Phản hồi của ông Iwata Shizuo. Năm 2010, việc phát triển đường bộ là rất quan trọng. Việc cần làm trước tiên là loại bỏ các nút cổ chai đã xác định (như trong slide số 7). Khi hoàn thành mức A1, ta có thể tiếp tục thực hiện mức A2. Sau cuộc hội thảo với ĐSVN và Bộ GTVT, các bên đã đồng ý thực hiện dự án vào năm 2020. Một trong những vấn đề cần quan tâm trong nghiên cứu này là làm thế nào để kết nối ĐSCT với các loại hình giao thông khác để hành khách có thể có nhiều sự lựa chọn, kết nối ĐSCT với nhiều loại hình giao thông khác.
Ông Trần Quốc Đông, Phó tổng Giám đốc, ĐSVN	Khi hoàn thiện mức A1 thì thời gian đi lại dự kiến sẽ là khoảng từ 29,1 tiếng đến 28 tiếng. Kế hoạch này đang được cân nhắc và một Ủy ban đã được thành lập để nghiên cứu. Nhiều quốc gia trên thế giới hiện đang vận hành ĐSCT và có nhiều quốc gia khác cũng đang đầu tư những dự án tương tự. Nếu chúng ta không tiến hành, thì trong 10 năm tới, chúng ta sẽ bị tụt hậu so với các quốc gia đang phát triển. ĐSCT có nhiều ưu điểm; tốc độ gần bằng tốc độ máy bay. Tàu cao tốc có thể đi vào trong thành phố nhưng đối với đoạn đường ngắn khoảng 60km thì giá vé	Về nguyên tắc, việc sử dụng cả cầu cạn và đường đắp sẽ được sử dụng tại các vị trí cần thiết.

Thảo luận		Phản hồi của Đoàn Nghiên cứu JICA
Đại biểu	Các vấn đề/Ý kiến nhận xét	
	<p>lại hơi cao, và hành khách không thể xuống tại điểm nào đó giữa hai ga.</p> <p>Để giảm chi phí xây dựng, nên sử dụng kết cấu cầu hạn thay vì đường đắp.</p>	
Ông Lê Huy Toàn, Phó Chủ tịch, UBND	<p>Một điều khá quan trọng đó là phải xác định được vị trí chính xác của ga ĐSCT.</p> <p>Về hướng tuyến (slide 26), hướng tuyến trong PA2 và 3 trùng nhau, nằm ở khu vực phía Tây. PA1 nằm ở phía Đông của PA2 và PA3. Phía Đông là khu vực dân cư đông đúc. Theo phân tích, PA2 chạy song song với PA3 trong khi kết quả đánh giá PA2 và PA3 lại khác nhau. Các đánh giá về tiếng ồn, rung chấn, sử dụng và tái định cư là chưa phù hợp. Đoàn Nghiên cứu cần làm rõ thêm điểm này.</p> <p>Về tốc độ chạy tàu, Đoàn nghiên cứu nên giải thích thêm tại sao lại chọn tốc độ là 350km/h.</p> <p>Tiến độ thực hiện rất chậm: ĐSCT sẽ được xây dựng vào năm 2020 và vận hành vào năm 2030. Đề nghị đoàn nghiên cứu giải thích thêm tại sao tiến độ lại chậm như vậy.</p> <p>Về so sánh chi phí xây dựng, Đoàn nghiên cứu nên cung cấp các số liệu cho phí cụ thể.</p>	<p>Về vị trí nhà ga và diện tích đất của khu vực ga, Đoàn nghiên cứu đang sử dụng bản đồ tỷ lệ 1:10.000. Do đây là nghiên cứu tiền khả thi nên chưa thể chỉ ra một cách chính xác vị trí và diện tích khu vực ga.</p> <p>Về đánh giá các phương án, đoàn nghiên cứu đã chồng lớp các bản đồ để xem bao nhiêu người dân và công trình sẽ bị ảnh hưởng. Bản đồ nền sử dụng có tỷ lệ 1:10.000. PA2 và PA3 là hai phương án bị ảnh hưởng nhiều hơn là do đoạn đường sắt trong hai phương án này dài hơn đoạn trong PA1. Trong PA2 và PA3, hướng tuyến đi qua nhiều khu công nghiệp đã được quy hoạch nên gây nhiều tác động hơn PA1.</p> <p>Về chi phí xây dựng, đoàn nghiên cứu sẽ đánh giá chi phí dựa trên kết cấu các công trình và chi phí sẽ được làm rõ trong báo cáo cuối.</p> <p>Về tốc độ chạy tàu, 350 là vận tốc tối đa, vận tốc chạy tàu trung bình là 300 km/h. Nhiều người cho rằng tốc độ 200km/h đã là đủ rồi. Chúng tôi đã tính toán nhu cầu cho cả hai phương án 200km/h và 300km/h. Theo phân tích, nếu chạy tàu ở tốc độ 300km/h, nhu cầu sẽ tăng 30% trong khi chi phí xây dựng sẽ tăng 5%. Về lộ trình thực hiện, nếu chúng ta có đủ nguồn tài chính thì ta có thể thực hiện ngay bây giờ. Nhưng do đây là một dự án lớn và đắt đỏ nên cần phải có sự phân tích tài chính và kinh tế kỹ lưỡng.</p>
Ông Kha, Sở Xây Dựng	<p>Hiện thành phố đang mở rộng về phía Đông. Trong tương lai, hướng tuyến đề xuất sẽ ảnh hưởng nhiều đến khu vực thành phố vào khoảng năm 2030. Dự án sẽ được tiến hành trong 20 hoặc 30 năm nữa, do đó cần phải giữ đất cho dự án, và điều này sẽ gây ảnh hưởng đến đời sống của người dân địa phương. Có phương án nào mà trong đó hướng tuyến không chạy qua khu vực thành phố không?</p> <p>Về vị trí nhà ga, PA1 là phương án phù hợp với điều kiện hiện tại, nhưng trong dài hạn (20-30 năm tới), PA2 sẽ phù hợp hơn.</p>	<p>Đoàn Nghiên cứu sẽ phân tích kỹ lưỡng hơn nữa về hướng tuyến và vị trí ga.</p>

E. Kết luận: Ông Shizuo Iwata, Trưởng đoàn, Đoàn Nghiên cứu JICA

Ông Shizuo tổng kết cuộc họp, và cho biết Đoàn Nghiên cứu JICA đã chỉnh hướng tuyến và vị trí ga dựa trên các ý kiến của ngài Phó chủ tịch trong cuộc họp lần trước. Đoàn nghiên cứu sẽ nghiên cứu kỹ lưỡng hơn về hướng tuyến và vị trí ga. Việc lựa chọn tốc độ, chi phí xây dựng, lộ trình và các vấn đề khác trong slide 26 sẽ được giải thích rõ hơn trong báo cáo cuối kỳ.

F. Phát biểu bế mạc: Ông Trần Quốc Đông, Phó tổng Giám đốc, ĐSVN.

Ông Đông cho biết Đoàn Nghiên cứu JICA sẽ tiếp tục phối hợp với tỉnh để cân nhắc quy hoạch hướng tuyến và nhà ga sao cho phù hợp với điều kiện địa phương.

Cuộc họp kết thúc lúc 17h00.

G. Danh sách đại biểu và hình ảnh cuộc họp

Tỉnh Khánh Hòa, 09/07/2012

STT	Họ và tên	Cơ quan	Chức vụ	
1	Nguyễn Văn Cường	Công ty Phú Khánh	Chủ tịch công đoàn	
2	Đào Công Thiên	Sở Nông nghiệp và phát triển nông thôn	Giám đốc	
3	Trần Văn Minh	UBND huyện Ninh Hòa	Phó chủ tịch	
4	Vương Xuân Phương	Ban quản lý khu kinh tế Vân Phong	Phó phòng quy hoạch xây dựng	
5	Nguyễn Văn Nhung	Ban dân tộc tỉnh		
6	Lê Huy Toàn	UBND thành phố	Phó chủ tịch	
7	Nguyễn Công Định	Sở Giao thông vận tải	Giám đốc	
8	Nguyễn Tuấn Giang	Provincial DOT	Trưởng phòng giao thông	
9	Nguyễn Thanh Hiến	Provincial DOT	Phó phòng giao thông	
10	Lê Thị Ngọc Sương	Sở Lao động Thương binh và Xã hội	Phó chánh văn phòng	
11	Nguyễn Anh Duy	Hiệp hội du lịch	Ban chấp hành	
12	Nguyễn Văn Hải	Liên hiệp lao động tỉnh	Phó chủ tịch	
13	Nguyễn Hữu Hào	UBND huyện Cam Lam	Phó chủ tịch	
14	Nguyễn Hữu Duy Kha	Sở Xây dựng	Phó phòng quy hoạch	
15	Nguyễn Ngọc Loan	Ban quản lý khu du lịch Cam Ranh	Giám đốc	
16	Huỳnh Ngọc Tuấn	Sở Kế hoạch và Đầu tư	Cán bộ	
17	Võ Sỹ Huỳnh	UBND huyện Cam Ranh	Phó văn phòng	
18	Nguyễn Văn Thiên	Cam Ranh Municipal People's Committee		
19	Lê Tiến Vinh	Cam Ranh Municipal People's Committee	Trưởng phòng quản lý đô thị	
20	Huỳnh Đức Hiến	Sở Văn hóa Thể thao và Du lịch	Chuyên viên	
21	Trần Quang Tiến	Sở Lao động Thương binh và Xã hội	Chuyên viên	
22	Nguyễn Xuân Hải	UBND tỉnh	Chuyên viên	
23	Lê Xuân Hương	Xí nghiệp thương mại dịch vụ đường sắt Khánh Hòa	Phó giám đốc	
24	Nguyễn Đình Tâm	Xí nghiệp giao thông đường sắt Phú Khánh	Giám đốc	
25	Phan Huy Lâm		Phó phòng kế hoạch	
26	Nguyễn Ngọc Tuấn		Trưởng phòng tổ chức	
27	Võ Hữu Tín		Phó phòng tiêu chuẩn kỹ thuật	
28	Nguyễn Thị Kim Oanh		Phòng hành chính	
29	Nguyễn Ngọc Đức		Phó phòng Kỹ thuật	
30	Trịnh Văn Nhỡ		Giám đốc xí nghiệp dịch vụ	
31	Hồ Phước Việt		Phòng hành chính	
32	Nguyễn Thanh Việt		Công ty xây dựng giao thông Việt Phương	Giám đốc
33	Luong Tấn Phương		Xí nghiệp Phú Khánh	Phó giám đốc
34	Trần Thị Kim Liên	Hội đồng Nhân dân tỉnh	Phó chủ tịch	
35	Lê Tiến Anh	Công ty quản lý đường sắt Phú Khánh	Phó phòng kỹ thuật	
36	Trần Văn Quân		Phòng kỹ thuật	
37	Vũ Xuân Thìn	Sở Tài nguyên Môi trường	Phó giám đốc	
38	Nguyễn Văn Ngon		Trưởng phòng	

STT	Họ và tên	Cơ quan	Chức vụ
39	Đào Xuân Toàn	Phòng quản lý đô thị	Chuyên viên
40	Huỳnh Văn Giang	Mặt trận tổ quốc	Chủ tịch
41	Nguyễn Đức Mạnh	Ga Nha Trang	Trưởng ga
42	Trần Văn Tân		Phó trưởng ga
43	Trần Hữu Quang		Trưởng phòng quy hoạch
44	Võ Tấn Thái	Sở Kế hoạch Đầu tư	Giám đốc
45	Kiểu Lâm		Phó giám đốc trung tâm xúc tiến đầu tư
46	Ngô Đức Anh	Ga Nha Trang	Trưởng phòng thống kê và kinh tế
47	Trương Mỹ Hạnh Linh		Phó phòng hành chính
48	Phan Thanh Trúc	Sở Văn hóa Thể thao và Du lịch	Phó giám đốc
49	Trần Văn Ớt	UBND thành phố Phan Rang	Phó phòng kinh tế
50	Đặng Thị Ninh Thuận	Sở Giao thông Vận tải	Phó giám đốc
51	Bùi Mẫn	Liên hiệp các hội khoa học và kĩ thuật Việt Nam	Chủ tịch
52	Nguyễn Văn Hảo	Công ty quản lý đường sắt Phú Khánh	Phó giám đốc
53	Hoàng Đình Phi	Bản quản lý khu kinh tế Vân Phong	Phó trưởng ban
54	Nguyễn Thái Như Trí	Ủy ban phòng chống lụt bão tỉnh	Chánh văn phòng



Ông Trần Quốc Đông, Phó tổng Giám đốc ĐSVN, khai mạc cuộc họp



Ông Iwata Shizuo, Trưởng đoàn, Đoàn NC JICA, trình bày



Ông Mr. Ujiiie Toshiyuki, Đoàn NC JICA, trình bày



Triển lãm ở Khánh Hòa



Đại diện tỉnh Khánh Hòa đặt câu hỏi



Ông Trần Quốc Đông, Phó tổng Giám đốc ĐSVN, bế mạc cuộc họp

Cuộc họp chung trong khuôn khổ Cuộc họp các bên liên quan lần 2

Nghiên cứu lập dự án cho các Dự án Đường sắt cao tốc

Đoạn Hà Nội – Vinh và TP. Hồ Chí Minh - Nha Trang

Ngày/Thời gian: 14/09/2012/ 8:00 – 12:00
Địa điểm: Phòng họp, 65 Quán Sứ, TP, Hà Nội
Danh sách đại biểu:

STT	Đơn vị	Họ và tên	Cơ quan	Chức vụ	
1	Trung ương	Lê Văn Dương	Bộ Giao thông Vận tải	Phòng quản lý chất lượng công trình xây dựng và giao thông	
2		Nguyễn Văn Doanh		Phó Cục trưởng, Cục Đường sắt	
3		Hoàng Đình Tuấn	Ban an toàn giao thông quốc gia	Chuyên viên	
4		Đặng Kim Nhung	Tổng công ty Đường sắt Việt Nam	Bộ Nông nghiệp và Phát triển nông thôn	Viện quy hoạch thủy lợi
5		Trần Quốc Đông		Phó tổng giám đốc	
6		Trần Phú Hiệp		Phó ban quản lý hạ tầng	
7		Nguyễn Thị Thu Thành		Phó ban quan hệ quốc tế	
8		Nguyễn Thanh Chí		Ban kiểm tra nội bộ	
9		Phạm Văn Sắt		Phó ban quản lý xây dựng	
10		Nguyễn Xuân Thập		Phó giám đốc trung tâm vận hành giao thông đường sắt	
11		Trần Thanh Sơn		Ban chuẩn bị đầu tư	
12		Lê Trọng Tuấn		Trưởng ban công nghệ	
13		Nguyễn Ngọc Viên		Phó ban đầu máy toa xe	
14		Ngô Trung Nhân		Ban chuẩn bị đầu tư	
15		Nguyễn Thanh Bình		Ban chuẩn bị đầu tư	
16		Phan Tiến Dũng		Văn phòng	
17		Luong Văn Vinh		Chuyên viên	
Hà Nội					
18	Chính quyền địa phương	Trần Quang Đặng		Sở Giao thông Vận tải	Phòng Thẩm định
19		Vũ Văn Thơ		Sở Kế hoạch và Đầu tư	Phó phòng quan hệ quốc tế
20		Đình Văn Thắng	Sở Lao động Thương binh và Xã hội	Chuyên viên	
21		Đào Minh Tâm	Sở Quy hoạch Kiến trúc	Phó trưởng phòng hạ tầng	
Hà Nam					
22		Nguyễn Xuân Đông	UBND tỉnh	Phó chủ tịch	
23		Nguyễn Văn Bình		Trưởng phòng Giao thông	
24		Nguyễn Văn Tiến	UBND thành phố	Phó chủ tịch	
25		Nguyễn Văn Khoái	Sở Giao thông Vận tải	Giám đốc	
26		Lê Trường Thọ		Phòng Quy hoạch	
27		Đỗ Quang Nha	Sở Xây dựng	Phó giám đốc	
28		Nguyễn Lê Nam		Chuyên viên	
29		Nguyễn Văn Truyen	Sở Tài nguyên Môi trường	Phó giám đốc	
30		Phạm Văn Sinh		Chuyên viên	
31		Bùi Hồng Thanh	Sở Kế hoạch và Đầu tư		
32		Trần Văn Tiến		Phó giám đốc	
33		Nguyễn Văn Huỳnh	Sở Lao động Thương binh và Xã hội	Phó giám đốc	
Nam Định					
34	Nguyễn Quốc Hùng	Sở Giao thông Vận tải	Phó giám đốc		
35	Đình Văn Phương		Trưởng phòng thẩm định kĩ thuật		

Nghiên cứu lập dự án cho các dự án đường sắt cao tốc đoạn Hà Nội – Vinh và TPHCM – Nha Trang

BÁO CÁO CUỐI KỲ

Tập III Nghiên cứu Môi trường – Xã hội

STT	Đơn vị	Họ và tên	Cơ quan	Chức vụ	
36		Phạm Quốc Khánh	Sở Kế hoạch Đầu tư	Phó giám đốc	
37		Trịnh Văn Hoàng		Chuyên viên	
38		Bùi Thị Hằng			
Ninh Bình					
39		Đình Văn Thứ	UBND thành phố	Phó chủ tịch	
40		Bùi Văn Hiệp		Ban giải phóng mặt bằng	
41		Nguyễn Ngọc Thạch	Sở Giao thông Vận tải	Giám đốc	
42		Phạm Minh Cường		Phó giám đốc	
43		Vũ Nam Tiến	Sở Nông nghiệp và phát triển nông thôn	Phó giám đốc	
44		Lê Trọng Hùng	Sở Xây dựng	Phó giám đốc	
45		Vũ Văn Cẩn	Sở Y tế	Phó giám đốc	
46		Lê Xuân Thịnh	Sở Kế hoạch Đầu tư	Phó giám đốc	
47		Bùi Minh Đức		Trưởng phòng kinh tế đối ngoại	
Thanh Hóa					
48		Lê Văn Toàn	UBND thành phố Thanh Hóa	Trưởng phòng quản lý đô thị	
49		Lê Đức Thảo		Phó phòng quản lý đô thị	
50		Nguyễn Văn Trung	Sở Giao thông Vận tải	Phó giám đốc	
51		Phạm Văn Chung		Phòng tài chính kế hoạch	
52		Nguyễn Minh Huân	Sở Xây dựng	Phó giám đốc	
53		Nguyễn Công Huy	Sở Lao động Thương binh và Xã hội	Phó giám đốc	
54		Nguyễn Ngọc Thu		Trung tâm hướng dẫn việc làm	
55		Lê Văn Bình	Sở Tài nguyên và môi trường	Phó phòng bảo vệ môi trường	
56		Phạm Duy Phương	Sở Văn hóa Thể thao và Du lịch	Phó giám đốc	
57		Trần Quang Trung	Sở Nông nghiệp và phát triển nông thôn	Phó giám đốc	
58		Nguyễn Trọng Dũng	Sở Nông nghiệp và phát triển nông thôn	Phòng đánh giá	
Nghệ An					
59		Nguyễn Hồng Kỳ	Sở Giao thông Vận tải	Giám đốc	
60		Phạm Huy Trâm		Phó giám đốc	
61		Phạm Văn Toàn	Sở Tài nguyên và môi trường	Inspection Division	
62		Vũ Đình Lợi	Sở Xây dựng	Phó giám đốc	
63		Hoàng Thanh Ngọc		Trưởng phòng Quản lý Hạ tầng	
64		Bùi Đình Long	Sở Y tế	Phó giám đốc	
65		Nguyễn Thế Quân	Viện kiến trúc và quy hoạch đô thị	Phòng quy hoạch	
66		Luong Bá Quang		Viện trưởng	
67		Hiệp hội	Phạm Bích San	Hiệp hội khoa học và công nghệ Việt Nam	
68			Vũ Hoan	Hiệp hội khoa học và công nghệ Hà Nội	
69			Trần Đình Trí		
70			Vũ Tuấn Anh	Hiệp hội khoa học và xã hội Việt Nam	
71	Nguyễn Văn Bảo		Liên hiệp các hội khoa học kỹ thuật Thanh Hóa	Chủ tịch	
72	Hoàng Công An			Thư ký	
73	Bùi Danh Liên		Hội giao thông vận tải	Chủ tịch	
74	Tổ chức kinh doanh		Trần Văn Trường	Ban quản lý khu công nghiệp Hà Nam	Trưởng phòng kế hoạch
75		Phạm Thế Thức	Ban quản lý khu công nghiệp Nam Định	Phó ban	
76		Trần Văn Trịnh		Chuyên viên	

STT	Đơn vị	Họ và tên	Cơ quan	Chức vụ
77	Tổ chức xã hội/Tổ chức phi chính phủ	Vũ Viết Thiệu		Chuyên viên
78		Võ Văn Hải	Ban quản lý khu công nghiệp Nghệ An	Trưởng ban
79		Vũ Chính Đông	Hiệp hội du lịch Hà Nội	Phó tổng thư ký
80		Vũ Anh Dũng	Phòng Công nghiệp Thương mại Việt Nam	Chủ tịch hội đồng thành viên
81		Nguyễn Thị Hòa	Trung tâm xúc tiến đầu tư	
82		Nguyễn Đình Mạnh		
83		Võ Văn Quang	Trung tâm áp dụng khoa học công nghệ	Giám đốc
84		Bùi Tân Tiến	Ban mặt trận tổ quốc Việt Nam	Chủ tịch
85		Lê Kim Oanh	Ban mặt trận tổ quốc Hà Nội	Phó chủ tịch
86		Nguyễn Văn Minh	Ban mặt trận tổ quốc Thanh Hóa	Phó chủ tịch
87	Hà Văn Thọ	Phó phòng hành chính		
88	Hà Thị Minh Tâm	Hội phụ nữ Hà Nam	Chủ tịch	
89	Phạm Thị Lan	Hội phụ nữ Nam Định	Chủ tịch	
90	Vũ Hùng Quân	Liên hiệp thanh niên Hà Nội	Phó chủ tịch	
91	Trịnh Quang Đông	Ban phòng chống lụt bão Ninh Bình	Chuyên viên	
92	Lê Đình Long	Ban phòng chống lụt bão Nghệ An	Phó phòng hành chính	
93	Bùi Văn Huy	Ủy ban dân tộc Thanh Hóa	Phó ban	
94	Nguyễn Văn Hào	Viện chiến lược phát triển giao thông vận tải (TDSI)	Chuyên viên	
95	Lê Hải Hà	Đại học GTVT Hà Nội	Trưởng bộ môn đường sắt	
96	Lê Ngọc Thuần	Đại học Tài nguyên Môi trường Hà Nội, trực thuộc Bộ TNMT (HUNRE)	Giảng viên	
97	Truyền thông	Trương Đình Chiến	Truyền hình Nghệ An	
98		Lê Ngọc Mai		
99		Lê Công Vinh		
	Khác	Kubo	VP JICA Việt Nam	
			Thư ký tiếng Nhật	
100		Đỗ Văn Hật	TRICC	Tổng giám đốc
101		Nguyễn Tất Vinh	TRICC	Phó giám đốc
102	Nguyễn Trường Thành	TRICC	Chuyên viên	
Đoàn Nghiên cứu JICA				
1		Shizu IWATA	Trưởng đoàn/Quy hoạch Giao thông	
2		Tatsuyuki MATSUDA	Xây dựng ĐSCT	
3		Noboru TAKAHASHI		
4		Toshiyuki UJIE	Xem xét môi trường và xã hội	
5		Tetsuya SAITO		
6		Yuko OKAZAWA	Phát triển vùng và đô thị	
7		Nguyễn Tiến Phúc	Xem xét môi trường và xã hội	

- Ông Vũ giới thiệu mục đích của cuộc họp và các đại biểu từ phía Việt Nam và Nhật Bản.
- Ông Đông phát biểu khai mạc, giới thiệu về bối cảnh của dự án. Ông cho biết sau nhiều cuộc họp với các tỉnh/thành phố, Đoàn Nghiên cứu JICA đã cập nhật các thông tin và điều chỉnh hướng tuyến dựa trên các cuộc thảo luận và ý kiến đóng góp của các tỉnh/thành phố. Ông giải thích rằng mục đích của cuộc họp này là nhằm đạt được sự đồng thuận về hướng tuyến và vị trí ga ĐSCT của các đại biểu tham dự. Ông gửi lời cảm ơn tới tất cả các đại biểu tham dự cuộc họp.

3. Tiếp theo, ông Iwata trình bày về “Tổng quan của dự án”.
4. Ông Ujie thuyết trình về “Tóm tắt cuộc họp các bên liên quan lần 2 tại các tỉnh/thành phố và phản hồi các ý kiến nhận xét của đại biểu”.
5. Bài thuyết trình thứ 3 do ông Takahashi trình bày về “Nghiên cứu chi tiết về các chủ đề thường gặp để lựa chọn phương án tối ưu”.
6. Tiếp theo là phần trình bày của ông Matsuda về “Phương án tuyến và vị trí ga tối ưu trên đoạn phía Bắc”.
7. Thảo luận
 - (a) Dưới đây là ý kiến nhận xét của ông Nguyễn Văn Khoái, Giám đốc, Sở Giao thông tỉnh Hà Nam:
 - Ông thông báo rằng tỉnh Hà Nam đã gửi công văn chính thức số 1531 ngày 13 tháng 9 năm 2012 cho Đoàn Nghiên cứu JICA. Về phần hướng tuyến, ông cho biết tỉnh nhất trí với hướng tuyến màu đỏ do Đoàn Nghiên cứu JICA đề xuất. Tuy nhiên tỉnh đã lập quy hoạch cho ĐSCT, trong đó ĐSCT chạy về khu vực phía Đông để tránh cắt qua Nhà máy Honda. Đối với đoạn từ Hà Nội đi Hà Nam, hướng tuyến nên đi theo phương án do KOICA đề xuất, sau đó tiếp tục đi theo tuyến màu đỏ của JICA.
 - Đối với đoạn đi qua tỉnh Hà Nam, tỉnh hoàn toàn đồng ý với hướng tuyến của đoàn chuyên gia trình bày.
 - Ông cho biết tỉnh cũng nhất trí với vị trí ga đề xuất.
 - (b) Dưới đây là một số ý kiến nhận xét của Sở GTVT tỉnh Nam Định
 - Ông chia sẻ rằng ông giữ nguyên quan điểm đã thỏa thuận trong cuộc họp trước giữa Đoàn Nghiên cứu JICA và tỉnh Nam Định. Ông cũng đồng ý với PA1 do Đoàn Nghiên cứu JICA đề xuất.
 - Về vị trí nhà ga, theo ông ga Nam Định sẽ không chỉ phục vụ cho tỉnh Nam Định mà còn phục vụ cho cả Thái Bình và các khu vực lân cận. Hơn nữa, thành phố Nam Định đã được phê duyệt nâng cấp lên thành đô thị loại I và là trung tâm của khu vực phía Nam của Đồng Bằng sông Hồng. Do đó, ông kiến nghị rằng ga Nam Định nên là một ga có quy mô lớn để phù hợp với vị trí của tỉnh và thành phố trong vùng.
 - (c) Ông Nguyễn Ngọc Thạch, Giám đốc Sở GTVT, Ninh Bình
 - Về hướng tuyến, ông bày tỏ sự đồng tình về hướng tuyến do JICA đề xuất. Ông cho biết, dựa vào hướng tuyến của KOICA, tỉnh đã lập một quy hoạch ĐSCT. Do đó, ông đề nghị rằng Đoàn Nghiên cứu JICA nên báo cáo tới các cơ quan có thẩm quyền để phê duyệt hướng tuyến sớm nhất để tỉnh Ninh Bình có thể điều chỉnh quy hoạch ĐSCT Bắc Nam trong tỉnh mình. Cụ thể, tại đoạn cắt ngang qua sông Đáy, tỉnh đã phê duyệt dự án xây dựng cảng sông tại khu vực Khánh An. Nếu không có một quy hoạch cụ thể dành cho ĐSCT tại khu vực này thì việc xây dựng ĐSCT sẽ không khả thi vì khi đó cảng sông đã được hoàn thành rồi.
 - Ông đồng tình với ý tưởng kết nối ĐSCT với ĐS hiện tại để tăng tính hiệu quả của các loại hình giao thông. Tuy nhiên, vị trí ga đặt tại nút giao giữa đường cao tốc Hà Nội – Vinh, QL1A và ĐS Bắc – Nam. Ông đề xuất Đoàn Nghiên cứu JICA nên nghiên cứu kỹ lưỡng hơn về khu vực này.
 - (d) Ông Trung, Phó Giám đốc, Sở GTVT Thanh Hóa
 - Trong cuộc họp ngày 24 tháng 7 năm 2012, tỉnh Thanh Hóa đã gửi công văn chính thức đến Đoàn Nghiên cứu JICA để đóng góp ý kiến cho dự án; và đầu tháng 9, tỉnh Thanh

Hóa đã tổ chức một cuộc họp trong đó có mời không chỉ các cơ quan ban ngành của tỉnh Thanh Hóa mà còn mời cả Đoàn Nghiên cứu JICA tham dự. Ngày 10 tháng 12 năm 2012, UBND tỉnh Thanh Hóa đã gửi công văn chính thức số 6445 đến Bộ GTVT, ĐSVN và Đoàn Nghiên cứu JICA trong đó đóng góp ý kiến về hướng tuyến.

- Ông không đồng tình với đoạn tuyến từ phía nam sông Mã đến cuối huyện Nông Cống. Đoạn tuyến này dài khoảng 30km. Đề xuất của KOICA về đoạn tuyến này là phương án phù hợp hơn. Theo Quyết định số 84 của Thủ tướng Chính phủ về quy hoạch phát triển của TP Thanh Hóa ở phía Đông và phía Nam, đoạn tuyến từ phía Nam sông Mã đến cuối huyện Nông Cống do JICA đề xuất là không hợp lý vì (i) có thể gây ảnh hưởng đến quy hoạch đã được Thủ tướng phê duyệt, (ii) điều kiện địa chất ở huyện Nông Cống không đủ tốt, và điều kiện địa chất ở khu vực phía Tây đường sắt hiện tại tốt hơn. Ông đề nghị Đoàn Nghiên cứu JICA điều chỉnh đoạn tuyến từ phía Nam sông Mã đến cuối huyện Nông Cống.
- Về vị trí nhà ga, tỉnh nhất trí với vị trí ga do KOICA đề xuất do phù hợp với Quyết định số 84 của Thủ tướng. Vị trí này cách TP Thanh Hóa khoảng 4km
- Lý giải cho việc kết nối ĐSCT với ĐS hiện tại của Đoàn Nghiên cứu JICA là chưa thuyết phục vì trên thực tế, ở Việt Nam có rất ít tàu gom. Hầu hết các ga của ĐSCT đều nằm cùng vị trí với ga của ĐS hiện tại; do đó, việc ĐS hiện tại đóng vai trò như là tàu gom là không khả thi.

(e) Ông Nguyễn Hồng Kỳ, Giám đốc, Sở GTVT tỉnh Nghệ An

- Tỉnh đã trực tiếp đóng góp ý kiến về hướng tuyến và vị trí nhà ga trong cuộc họp các bên liên quan và gửi công văn cho Đoàn Nghiên cứu JICA.
- Tại khu vực Hoàng Mai, khu công nghiệp Hoàng mai đã được Thủ tướng phê duyệt. Tỉnh Nghệ An đã nhận xét về đoạn tuyến này trong cuộc họp các bên liên quan về đề xuất hướng tuyến nên đi về phía Tây của ĐS hiện tại.
- Trong khu kinh tế Bắc – Nam, tỉnh đã dành một diện tích đất rộng 200-300m để phát triển ĐSCT và cả đất tại khu công nghiệp Nam Cẩm. Hướng tuyến PA1 có thể cắt qua nhà máy xi măng và một số khu công nghiệp khác.
- Cuối cùng, ông đề xuất hướng tuyến chạy về phía Tây của ĐS hiện tại như hướng tuyến của KOICA đề xuất. Ông cũng đồng tình với đề xuất của Đoàn Nghiên cứu JICA về xây dựng một ga mới tại Hoàng Mai. Đoàn Nghiên cứu JICA nên tham vấn với Nikken Sekkei, đơn vị đang thực hiện quy hoạch thành phố. Hy vọng rằng hướng tuyến và vị trí ga sẽ được quyết định sớm để tỉnh có thể tiếp tục các quy hoạch và phát triển của mình.

(f) Ông Lê Văn Dương, Cục Quản lý Chất lượng công trình Giao thông và Xây dựng, Bộ Giao Thông

- Ông đồng tình với các ý kiến của Phó giám đốc Sở GTVT tỉnh Thanh Hóa về vấn đề kết nối ĐSCT với ĐS hiện tại. Mục đích cuối cùng của công tác xây dựng ĐSCT là để phục vụ vận tải hành khách và hàng hóa một cách hiệu quả. Tuy nhiên, ông không đồng ý với quan điểm “do bản chất của ĐSCT là vận tải khối lượng lớn, nên việc di chuyển từ ga này sang ga khác bằng xe buýt là không hiệu quả” vì Đoàn Nghiên cứu JICA đã không nêu rõ khoảng cách giữa các ga là bao nhiêu. Và ông cho rằng cần phải xem xét đến thói quen đi lại của người Việt Nam. Ví dụ, ở Thanh Hóa, để gom hành khách trong bán kính 20-30km, người dân sẽ gặp khó khăn nếu không có các phương tiện như xe buýt, taxi hoặc các phương tiện cá nhân. Ở các nước phương Tây, hầu như họ không sử dụng đường sắt địa phương để di chuyển đến ĐSCT tại sân bay. Ga ĐSCT nên được đặt gần trung tâm thành phố để người dân có thể tiếp cận bằng ô tô, xe buýt và các phương tiện khác. Ông cho

rằng người dân sẽ không sử dụng đường sắt địa phương để đi đến ĐSCT hoặc đến các khu vực khác sau khi xuống tại ĐSCT. Đoàn Nghiên cứu JICA nên nghiên cứu kỹ hơn về việc kết nối ĐSCT với đường bộ, sân bay và các phương thức giao thông khác để chúng ta có thể khai thác được ĐSCT một cách hiệu quả.

(g) Ông Trần Quốc Đông, ĐSVN

- Ông cho biết Đoàn Nghiên cứu JICA đã nhận được nhiều ý kiến đóng góp trong các cuộc họp với tỉnh/thành phố và đã phản ánh các ý kiến đó vào trong hướng tuyến điều chỉnh. Điểm quan trọng nhất trong quy hoạch hướng tuyến là phải phù hợp với các quy hoạch của tỉnh và thành phố. Đoàn Nghiên cứu JICA đã cố gắng làm sao cho hướng tuyến phù hợp với các quy hoạch của tỉnh và thành phố nhiều nhất có thể do hướng tuyến ở mỗi tỉnh có thể ảnh hưởng đến đoạn tuyến tại các tỉnh khác và quy hoạch đường sắt phải là một quy hoạch quốc gia.
- Ông giải thích thêm về bản chất của dự án. Đoàn Nghiên cứu phải lập tất cả các kịch bản của ĐSCT để xem liệu đường sắt hiện tại có thể được tận dụng không, nên nâng cấp đường sắt hiện tại hay xây dựng một tuyến đường sắt mới. Một số đại biểu Quốc hội cho rằng không cần thiết phải xây dựng một tuyến đường sắt mới, mà điều quan trọng và cấp bách hơn cần thực hiện đó là nâng cấp đường sắt hiện tại. Nếu một tuyến đường sắt mới được xây dựng, cần có sự phối hợp giữa ĐSCT và đường sắt hiện tại để có thể thỏa mãn các nhu cầu trong tương lai.
- Đoàn Nghiên cứu JICA nên cân nhắc tất cả các ý kiến của đại biểu và phản ánh vào trong hướng tuyến điều chỉnh.

(h) Đại biểu từ ĐSVN

- Ông đồng tình với tầm quan trọng và tính cần thiết của ĐSCT; việc sử dụng đường sắt hiện tại và kết nối ĐSCT với đường sắt hiện tại. Ông cho rằng ga ĐSCT nên đặt gần trung tâm thành phố để hành khách có thể dễ dàng tiếp cận.
- Ông thắc mắc tại sao các ga ở Thanh Hóa và Phủ Lý lại đặt khá xa trung tâm thành phố và đưa ra ví dụ bến xe Giáp Bát, nơi có rất nhiều hành khách đứng ở bên ngoài bến xe thay vì vào trong bến để chờ xe. Nguyên nhân là do chờ trong bến xe không tiện lợi đối với hành khách.
- Ông đồng tình với ý tưởng xây dựng một tuyến đường sắt mới. Nhiều người cho rằng chỉ cần nâng cấp đường sắt hiện tại. Đoàn Nghiên cứu JICA cần giải thích rõ và đưa ra lý lẽ thuyết phục hơn.

(i) Ông Iwata

- Ông cảm ơn sự tham gia đóng góp ý kiến của tất cả các vị đại biểu và tóm tắt nội dung các ý kiến. Đoàn Nghiên cứu JICA và các tỉnh đã đạt được sự đồng thuận nhất định sau nhiều cuộc họp và thảo luận. Không phải Nhật Bản mà là Chính phủ Việt Nam sẽ ra quyết định cuối cùng. Ông trả lời một số thắc mắc về sự kết nối ĐSCT và đường sắt hiện tại; nâng cấp đường sắt hiện tại trong tương lai, và sự khác nhau giữa ĐSCT của Nhật Bản và Hàn Quốc, và giữ đất cho phát triển ĐSCT.

(j) Ông Đông cảm ơn tất cả các vị đại biểu đã tham dự và đóng góp ý kiến.

Cuộc họp chung trong khuôn khổ Cuộc họp các bên liên quan lần 2

Nghiên cứu lập dự án cho các Dự án Đường sắt cao tốc

Đoạn Hà Nội – Vinh và Hồ Chí Minh - Nha Trang

Ngày/Thời gian:

17 /09/ 2012/ 13:30 – 17:00

Địa điểm:

Phòng họp, Khách sạn Victory, 14 Võ Văn Tần, Tp. Hồ Chí Minh

Đại biểu:

STT	Đơn vị	Họ và tên	Cơ quan	Chức danh	
1	Trung ương	Đào Tiến Dũng	Bộ Tài nguyên Môi trường	Phòng tài vụ, Cơ quan đại diện Bộ TNMT, Viện Khoa học Kỹ thuật Tài nguyên môi trường tại TP.HCM	
2		Nguyễn Hùng Khu	Bộ Văn hóa Thể thao và Du lịch	Trưởng đại diện, Viện Công nghệ và Khoa học môi trường	
3		Nguyễn Vũ Thành	Tổng công ty Đường sắt Việt Nam	Trưởng ban quản lý dự án đường sắt – khu vực 3	
4		Lê Bá Lượng		Phó trưởng ban quản lý dự án đường sắt – khu vực 3	
5		Lê Anh Tuấn		Phó ga Sài Gòn	
6		Hoàng Quang Vinh		Giám đốc xí nghiệp đầu máy toa xe	
7		Trần Quốc Đông		Phó giám đốc	
8		Phan Tiến Dũng		VP ĐSVN	
9		Ngô Trung Kiên		Phó ban chuẩn bị đầu tư	
10		Trần Văn Sơn		Ban chuẩn bị đầu tư	
11		Bùi Hoàng Vũ		Ban quan hệ quốc tế	
12		Nguyễn Đức Mạnh		Trưởng ga Nha Trang	
13		Ngô Đức Anh	Chuyên viên, ga Nha Trang		
14		Bùi Minh Chính	Giám đốc công ty quản lý đường sắt Phú Khánh		
15		Nguyễn Thanh Hùng	Văn phòng đại diện Công nghệ và Khoa học môi trường TP.HCM	Trưởng đại diện	
		TP.Hồ Chí Minh			
16		Nguyễn Văn Tâm	Sở GTVT	Phòng công trình xây dựng	
17		Nguyễn Thanh Long	Sở Kế hoạch và Đầu tư	Phòng Hạ tầng	
18		Phan Trường Sơn	Sở Xây dựng	Trưởng phòng quản lý đô thị	
19		Phạm Trần Hải	Sở Tài nguyên môi trường	Phòng Quy hoạch	
20		Phạm Thành Nam	Sở Văn hóa Thể thao và Du lịch	Phòng di sản	
21		Phan Thanh Liêm	Sở Y tế	Phó phòng quy hoạch	
22		Nguyễn Thị Thương	Sở Nông nghiệp và Phát triển Nông thôn	Ban phòng chống lụt bão	
		Đồng Nai			
23	Chính quyền địa phương	Nguyễn Thái Hòa	UBND thành phố Biên Hòa	Phó phòng quản lý đô thị	
24		Lê Quang Bình	Sở Giao thông Vận tải	Phó giám đốc	
25		Vũ Xuân Dự		Chuyên viên	
26		Nguyễn Kim Trung	Sở Kế hoạch Đầu tư	Phòng xây dựng cơ bản	
27		Nguyễn Cảnh Tiến	Sở Tài nguyên môi trường	Trưởng phòng kế hoạch	
28		Nguyễn Đình Giang	Sở Tài nguyên môi trường	Chuyên viên phòng kế hoạch	
29		Mã Quốc Việt	Sở Nông nghiệp và Phát triển Nông thôn	Phó phòng	
30		Trần Thanh Liêm	Sở Xây dựng	Phó phòng quản lý quy hoạch	
31		Hoàng Văn Chi	Sở Y tế	Chánh văn phòng	
32		Nguyễn Hồng Ân	Sở Văn hóa Thể thao và Du lịch	Trưởng ban văn hóa	
			Phan Thiết		
33			Nguyễn Hồng Hà	Sở Giao thông Vận tải	Phó giám đốc
34		Mai Kiều	Sở Nông nghiệp và Phát triển Nông thôn	Phó giám đốc	
35		Nguyễn Thanh Hải	Sở Xây dựng	Phó giám đốc	

Nghiên cứu lập dự án cho các dự án đường sắt cao tốc đoạn Hà Nội – Vinh và TPHCM – Nha Trang

BÁO CÁO CUỐI KỲ

Tập III Nghiên cứu Môi trường – Xã hội

STT	Đơn vị	Họ và tên	Cơ quan	Chức danh	
36		Bùi Trường Sơn		Trưởng phòng quy hoạch	
		Ninh Thuận			
37		Trần Xuân Hòa	UBND tỉnh Ninh Thuận	Phó chủ tịch	
38		Trần Minh Nam	UBND thành phố Phan Rang – Tháp Chàm	Chủ tịch	
39		Cao Văn Mão	Sở Giao thông Vận tải	Giám đốc	
40		Lê Huyền	Sở Tài nguyên môi trường	Phó giám đốc	
41		Phan Tuấn Cảnh	Sở Xây dựng	Phó giám đốc	
42		Lỗ Minh Tuấn	Sở Văn hóa Thể thao và Du lịch	Phó phòng bảo tồn	
43		Lê Minh Định	Sở Y tế	Giám đốc	
		Khánh Hòa			
44		Lê Huy Toàn	UBND thành phố Nha Trang	Phó chủ tịch	
45		Nguyễn Tuấn Giang	Sở Giao thông Vận tải	Trưởng phòng giao thông	
46		Nguyễn Việt Hùng	Sở Xây dựng	Trưởng phòng kinh tế	
47		Hà Ngọc Trường	Liên hiệp hội khoa học và công nghệ	Phó chủ tịch	
48		Nguyễn Văn Thanh	Hội cầu, đường cảng Hồ Chí Minh	Thành viên ban điều hành	
49		Hiệp hội kinh doanh	Nguyễn Tấn Định	Ban quản lý khu công nghiệp Hồ Chí Minh	Phó ban
50	Cao Tấn Sĩ		Ban quản lý khu công nghiệp Đồng Nai	Chuyên viên	
51	Nguyễn Mạnh Văn				
52	Hoàng Văn Trương			Chuyên viên	
53	Giang Công Tuyên		Ban quản lý khu công nghiệp Phan Thiết	Phó ban	
54	Ngô Văn Chương		Hội du lịch	Chủ tịch	
55	Huỳnh Thị Bích Phương			Tổng thư ký	
56	Đàm Danh Hùng		Cao đẳng dạy nghề Đồng Nai		
57	Trịnh Văn Cần				
58	Huỳnh Thị Cẩm Tú		Trung tâm xúc tiến đầu tư Khánh Hòa	Trưởng đại diện	
59	Tổ chức phi chính phủ/Tổ chức xã hội	Nguyễn Ngọc Đức	Mặt trận tổ quốc	Phó chủ tịch	
60		Đỗ Thị Bích Liên	Mặt trận tổ quốc Ninh Thuận	Chủ tịch	
61		Nguyễn Anh Tuấn		Thành viên thường trực	
62		Nguyễn Việt Hà	Hội phụ nữ	Chủ tịch hiệp hội	
63		Lê Thị Hương		Phó chủ tịch	
64		Nguyễn Hồng Lương		Chánh văn phòng	
65		Phạm Hồng Sơn	Hội thanh niên	Thành viên thường trực	
66		Trần Hải Đoàn			
67		Quý Nhân Hòa	Hội nông dân HCM	Trưởng phòng tư vấn	
68		Lê Hữu Thiện	Hội nông dân Đồng Nai	Phó chủ tịch	
69		Châu Văn Hai	Ủy ban dân tộc thiểu số HCM	Phó ban	
70		Phạm Đình Nhân	Ủy ban phòng chống lụt bão	Chánh văn phòng	
71		Nguyễn Hồng Tâm		Chuyên viên	
72		Nguyễn Duy Quang	Ủy ban phòng chống lụt bão Khánh Hòa	Phó chủ tịch	
73	Đình Tuấn Hiếu		Chuyên viên		
74	Giáo dục đào tạo	Trịnh Văn Chính	Đại học GTVT HCM	Bộ môn quy hoạch giao thông	
75		Đoàn Hồng Đức		Giảng viên	
76		Trần Quang Duy			
77		Nguyễn Bá Hoàng		Phó trưởng bộ môn	

STT	Đơn vị	Họ và tên	Cơ quan	Chức danh	
78		Ms. Phạm Minh Châu		Giảng viên	
79		Đỗ Thị Hân			
80		Khuất Thị Hạnh			
81		Trịnh Bảo Long			
82		Phùng Thế Long			
83		Lê Duy Khải			Phó trưởng bộ môn
84		Đàm Danh Hùng		Cao đẳng nghề Đồng Nai	Phó trưởng bộ môn
85		Trịnh Văn Cẩn			Môn quy hoạch
86		Lê Văn Phận		Đại học Phan Thiết	Phó trưởng bộ môn
87	Truyền thông	Nguyễn Bá Sơn	Báo Tuổi trẻ	Phóng viên	
88		Hoàng Anh Tuấn	Trung tâm thông tin Việt Nam		
89		Phan Tư Doãn	Báo giao thông		
90		Mr. Hoàng Phước Bửu	Vietnam News		
91		Ms. Ánh Nguyệt	Báo Lao động		
92	Khác	Yamada	Đội tư vấn sân bay Long Thành	Trưởng đại diện	
93		Nguyễn Hữu Nghị	TEDI South	Phó giám đốc, xí nghiệp địa chất công trình	
94		Lữ Thị Toàn		Trưởng phòng kỹ thuật, xí nghiệp địa chất công trình	
95		Phạm Quang Huy		Xí nghiệp địa chất công trình	
96		Nguyễn Nam Sơn	EPC	Giám đốc	
97		Nguyễn Công Hiệp		Chuyên viên	
98		Nguyễn Văn Lợi		Chuyên viên	
Đoàn Nghiên cứu JICA					
1		Shizuo IWATA	Trưởng đoàn/Quy hoạch Giao thông		
3		Noboru TAKAHASHI	Xây dựng ĐSCT		
4		Toshiyuki UJIE	Xem xét môi trường và xã hội		
5		Tetsuya SAITO	Xem xét môi trường và xã hội		
6		Yuko OKAZAWA	Phát triển vùng và đô thị		
7		Nguyen Tien Phuc	Xem xét môi trường và xã hội		

1. Ông Vũ giới thiệu mục đích của cuộc họp và các đại biểu từ phía Việt Nam và Nhật Bản.
2. Ông Đông phát biểu khai mạc, giới thiệu về bối cảnh của dự án. Ông cho biết sau nhiều cuộc họp với các tỉnh/thành phố, Đoàn Nghiên cứu JICA đã cập nhật các thông tin và điều chỉnh hướng tuyến dựa trên các cuộc thảo luận và ý kiến đóng góp của các tỉnh/thành phố. Ông giải thích rằng mục đích của cuộc họp này là nhằm đạt được sự đồng thuận về hướng tuyến và vị trí ga ĐSCT của các đại biểu tham dự. Ông gửi lời cảm ơn tới tất cả các đại biểu tham dự cuộc họp.
3. Tiếp theo, ông Iwata trình bày về “Tổng quan của dự án”.
4. Ông Ujie thuyết trình về “Tóm tắt cuộc họp các bên liên quan lần 2 tại các tỉnh/thành phố và phản hồi các ý kiến nhận xét của đại biểu”.
5. Bài thuyết trình thứ 3 do ông Takahashi trình bày về “Nghiên cứu chi tiết về các chủ đề thường gặp để lựa chọn phương án tối ưu”.
6. Thảo luận
 - (a) Ông Nguyễn Tấn Định, Ban Quản lý Khu công nghiệp
 - Ông đề nghị Đoàn Nghiên cứu JICA giải thích thêm về trường hợp thất bại của Đài Loan, và ông chia sẻ kinh nghiệm trong chuyến thăm quan Đài Loan của mình. Chính phủ Đài Loan đã hỗ trợ bằng cách xây dựng một khu vực thương mại có quy mô 100ha và một

tuyến đường cao tốc trên cao để kết nối sân bay quốc tế và nhà ga. Giá vé ĐSCT nên ở mức độ vừa phải nằm trong khả năng chi trả của người dân. Ví dụ như từ khi giá vé đường cao tốc Trung Lương tăng, lượng khách sử dụng tuyến đường này đã giảm.

- Ông đồng tình với tính cần thiết của việc xây dựng ĐSCT nhưng cần cân nhắc nhu cầu và khả năng chi trả của người dân. Ông nhấn mạnh tầm quan trọng của vị trí nhà ga để tạo sự thuận lợi cho người dân và ga ĐSCT nên được đặt gần trung tâm thành phố.

(b) Ông Lê Quang Bình, Sở GTVT, tỉnh Đồng Nai

- Các ý kiến đóng góp của Đồng Nai trong các cuộc họp trước chưa được phản ánh trong hướng tuyến đều chính, đó là ĐSCT nên đi trên cùng một hành lang với đường bộ cao tốc TP. HCM – Dầu Giây, Biên Hòa – Phan Thiết để giảm thiểu thu hồi đất. Đoàn Nghiên cứu JICA nên cập nhật các thông tin về nút giao giữa ĐSCT và đường bộ địa phương, đặc biệt là đường bộ cao tốc.
- Ông rất mong Đoàn Nghiên cứu JICA sẽ gửi file bản đồ cuối cùng để tỉnh có thể nghiên cứu và tham khảo.

(c) Ông Nguyễn Hồng Hải, Sở GTVT, tỉnh Bình Thuận

- Hầu hết các ý kiến đóng góp của tỉnh Bình Thuận đã được phản ánh trong nghiên cứu.
- Ý tưởng của Đoàn Nghiên cứu JICA là bố trí ga ĐSCT tại vị trí ga đường sắt hiện tại. Nhưng trong cuộc họp trước, UBND tỉnh đã yêu cầu chuyển ga ĐSCT về phía Tây. Để đảm bảo kết nối, tỉnh dự kiến sẽ xây dựng một tuyến đường trục rộng 49m để kết nối với trung tâm thành phố; ga ĐSCT sẽ trở thành một trung tâm phát triển của Phan Thiết.
- Chuyển ga ĐSCT về phía Tây sẽ dẫn đến việc hướng tuyến bị chuyển về phía Tây, nhờ đó sẽ giảm các tác động lên các khu công nghiệp, các khu dân cư.
- Ông hy vọng Đoàn Nghiên cứu JICA sẽ gửi tài liệu để tỉnh có thể thu thập ý kiến từ các cơ quan khác

(d) Ông Cao Văn Mão, Sở GTVT, tỉnh Ninh Thuận

- Tỉnh Ninh Thuận đã gửi công văn đóng góp ý kiến chính thức đến Đoàn Nghiên cứu JICA trước cuộc họp.
- Tại Ninh Thuận, địa hình dốc từ phía Tây sang phía Đông. Do đó, bên cạnh yếu tố an toàn, cần phải cân nhắc vấn đề thoát nước.
- Ông đồng ý với PA1 và vị trí ga đề xuất tại vị trí ga đường sắt hiện tại
- Để giảm thu hồi đất, đảm bảo thoát nước và an toàn giao thông, kết cấu cầu cạn nên được sử dụng trong các khu vực dân cư.
- Đề nghị Đoàn Nghiên cứu JICA sẽ gửi tài liệu để tỉnh có thể đóng góp ý kiến cụ thể hơn.

(e) Ông Nguyễn Tuấn Giang, Sở GTVT, tỉnh Khánh Hòa

- Tỉnh Khánh Hòa đã gửi công văn đóng góp ý kiến chính thức đến Đoàn Nghiên cứu JICA trước cuộc họp.
- Về vị trí nhà ga, ông nhất trí với PA1 và gợi ý nên kết hợp ga ĐSCT và đường sắt hiện tại.
- Về hướng tuyến, ông đề nghị Đoàn Nghiên cứu JICA xem xét kết hợp hướng tuyến của JICA và của Nghiên cứu tiền khả thi. ĐSCT đi qua Cẩm Đức và Cam Ranh, chạy về phía Đông của đường sắt hiện tại. Quỹ đất tại khu vực này rất hạn chế và các quy hoạch của tỉnh hiện đang theo hướng tuyến của KOICA. Đây là nguyên nhân vì sao hướng tuyến điều chỉnh lại phá hỏng quy hoạch.

- Về đề-pô, Đoàn Nghiên cứu JICA nên trình bày sự kết nối giữa ga Nha Trang và đề-pô vì đây là khu vực đông dân cư. Đề pô nằm trên khu vực dễ bị ngập lụt.
- (f) Ông Hà Ngọc Trường, Liên hiệp các hiệp hội Khoa học Công nghệ, TP. HCM
- Báo cáo đã phản ánh các ý kiến nhận xét trong cuộc họp trước và giải thích vốn đầu tư nên là bao nhiêu và tại sao.
 - Thành phố đã gửi thư cho Bộ GTVT và Cục Đường sắt trong đó có nói rằng ga Thủ Thiêm là ga cuối của ĐSCT, không kết nối với Cần Thơ và không kéo dài thêm được. Thành phố đề xuất ga Tân Kiên nên được mở rộng đến Cần Thơ để tránh đi qua khu trung tâm thành phố. Tổng diện tích ga Thủ Thiêm là 17ha.
 - Ông đồng tình với hướng tuyến trong PA1.
 - Ông nhấn mạnh việc bổ sung thêm 1 ga giữa ga Long Thành và Phan Thiết.
 - Về lộ trình, việc trình báo cáo lên Quốc hội là không khả thi do nền kinh tế ở Việt Nam đang gặp khó khăn. Tổng chi phí cho hai đoạn là khoảng 20 tỷ, quá cao so với GDP thấp của Việt Nam. Đoàn Nghiên cứu JICA nên cân nhắc thời điểm trình Quốc hội.
- (g) Ông Trịnh Văn Chính, Trường ĐH GTVT HCM
- Ông đánh giá cao nghiên cứu được trình bày trong cuộc họp.
 - Ông đề xuất Đoàn Nghiên cứu JICA nên giải thích rõ hơn về nhu cầu thực tế trên hành lang Bắc – Nam. Theo nghiên cứu, lượng khách tăng lên trên hành lang này cao hơn nhiều so với tăng trưởng GDP.
 - Đoàn Nghiên cứu JICA nên lập một bảng thể hiện thời gian phù hợp để xây dựng ĐSCT dựa trên nhu cầu và tính khả thi về khả năng tài chính.
 - Năm mục tiêu nên sớm hơn 2030 vì nhu cầu trên hành lang Bắc – Nam sẽ tăng hơn nữa.
- (h) Nguyễn Quốc Việt, Trường ĐH GTVT HCM
- Ông đồng ý với ý kiến của ông Chính về việc cần nghiên cứu kỹ hơn về nhu cầu trên hành lang Bắc - Nam. Cần phải cân nhắc những thay đổi trong hệ thống giao thông, không chỉ đối với đường sắt mà còn đối với đường bộ, đường thủy.
 - Ông đặt câu hỏi tại sao không đề cập đến đoạn chạy thử trong phần thuyết trình.
- (i) Ông Iwata
- Ông cảm ơn các đại biểu đã tham dự, phát biểu ý kiến và tóm tắt các ý kiến nhận xét. Đoàn Nghiên cứu JICA sẽ phản ánh các ý kiến của tỉnh/thành phố nhiều nhất có thể.
 - Ông giải thích tính cần thiết và thời gian xây dựng ĐSCT và nhu cầu tương lai.
 - Về tuyến chạy thử, tuyến chạy thử không vì mục đích kỹ thuật mà còn vì mục đích nguồn nhân lực, quy định, v.v.
- (j) Ông Đông cho biết Đoàn Nghiên cứu JICA sẽ cân nhắc tất cả các ý kiến một cách cẩn thận. Ông kết thúc cuộc họp, cảm ơn sự có mặt của các vị đại biểu và các ý kiến đóng góp.

PHỤ LỤC 8B

Tài liệu Họp các bên liên quan

NGHIÊN CỨU CÁC PHƯƠNG ÁN PHÁT TRIỂN ĐƯỜNG SẮT TRÊN TUYẾN ĐƯỜNG SẮT BẮC - NAM 

Đề cương Nghiên cứu

09/12/2011

Đoàn Nghiên cứu JICA

Tiến độ nghiên cứu

- **Họp**
 - Họp Ban chỉ đạo lần 1 ngày 18/05 (Báo cáo Khởi đầu)
 - Họp Ban chỉ đạo lần 2 ngày 28/9 (Báo cáo Tiến độ)
 - Họp nhiều lần với ĐSVN, các cơ quan hữu quan, địa phương
- **Khảo sát thực địa**
 - Lần 1: 26 – 30/05 (Hà Nội – Vinh)
 - Lần 2: 1 – 4 /06 (Hà Nội-Vinh)
 - Lần 3: 15 – 19/08 (Hà Nam-Vinh)
 - Lần 4: 31/08 – 1/09 (Hà Nội-Vinh)
 - Lần 5: 31/08 – 14/09 (TPHCM Nha Trang)
- **Các hoạt động chính**
 - Số liệu thu thập từ các tỉnh
 - Bản đồ địa hình (1:10000)
 - Điều tra bổ sung (giáo thông)
 - Thảo luận về các kịch bản
 - Nghiên cứu tuyến đường sắt hiện tại

Đánh giá về tuyến đường sắt Bắc – Nam (1)

- **Hạ tầng cũ, đầu máy tua xe cũ**
 - Đường đơn, không điện khí hóa
 - Năm đường yếu, khổ cẩu nay yếu
 - Có 700 cầu cần khôi phục, cải tạo
- **Hướng tuyến không phù hợp**
 - Các đoạn có R > 800m tổng cộng dài 253,4km, tương đương 15% chiều dài toàn tuyến
 - 1047 đường ngang
 - Các nút chèn đặc biệt khe Niet, khe Mũi Vén
- **Chất lượng dịch vụ thấp**
 - Thời gian chạy lâu dài: Tàu Hà Nội – Sài Gòn nhanh nhất là 70 giờ
 - Tần suất chạy: 5.000 tàu khách mỗi ngày
- **Đang mất dần thị phần vận tải**
 - Hành khách: 33,2 % (1990) → 6,5 % (2007)
 - Hàng hóa: 4,8 % (1990) → 0,1 % (2007)

Các yếu tố quyết định tốc độ chạy tàu

- **Hướng tuyến**
 - Căn bản kính cong lớn hơn
- **Kết cấu nền và ray**
 - Căn thiết kế cho tải trọng trục cao hơn
 - Căn bảo trì tốt
- **Đường ngang**
 - Đường ngang kiểm soát lưu động
 - Đường ngang khác mức để đảm bảo tốc độ chạy tàu cao
- **Chất lượng cầu**
 - Khỏi phục và cải tạo tốt

Khổ đường: 1.000 mm hoặc 1.435 mm, không phải yếu tố quan trọng

Đánh giá về tuyến đường sắt Bắc – Nam (2)




Đoạn đường sắt ở Hà Nội
Đường ngang

Đánh giá về tuyến đường sắt Bắc – Nam (3)




Cầu đường sắt trên tuyến

Các phương án cải tạo đường sắt hiện có

- Chuyển đổi đường sắt hiện tại sang đường sắt cao tốc là không nên, tuy nhiên cần nghiên cứu thêm
- Tuyến đường sắt hiện tại quan trọng vì những lý do sau:
 - (i) Chia sẻ nhiệm vụ và vai trò với ĐSVN: vận chuyển hàng hóa và hành khách cự ly ngắn
 - (ii) Tiếp nối dịch vụ trong và sau khi xây dựng các đoạn ĐSVT
- Cần xác định mức độ dịch vụ mục tiêu của đường sắt hiện tại

Định nghĩa lại các phương án kịch bản

Phương án A1: Cơ sở, chi cải tạo đảm bảo an toàn chạy tàu

Phương án A2: Phát huy năng lực vận tải trên đường đơn

Phương án B1: Tăng cường năng lực vận tải nhờ đường đôi hóa và tăng tốc độ chạy tàu tối đa lên tới 120 km/h

Phương án B2: Tiếp tục nâng tốc độ chạy tàu tối đa lên tới 150 km/h trở lên (cần cao tốc)

NGHIÊN CỨU CÁC PHƯƠNG ÁN PHÁT TRIỂN ĐƯỜNG SẮT TRÊN TUYẾN ĐƯỜNG SẮT BẮC - NAM

**Nghiên cứu về
Môi trường và Xã hội**

9/12/2011
Hà Nội

Nội dung

- Phương pháp tiếp cận cơ bản đối với các nghiên cứu về Môi trường và Xã hội
- Các nghiên cứu về Môi trường và Xã hội
- Cuộc họp các bên liên quan
- Khung Chính sách tài định cư

**Phương pháp tiếp cận cơ bản đối với
Các nghiên cứu về Môi trường và Xã hội**

Các nguyên tắc cơ bản đối với Nghiên cứu về Môi trường và Xã hội của Dự án

- Nhằm hạn chế hoặc giảm thiểu các tác động tiêu cực đối với môi trường và xã hội, các phương án lựa chọn và các biện pháp giảm thiểu sẽ được nghiên cứu và đưa vào trong bước lập quy hoạch dự án
- Đề xuất các vấn đề trọng tâm được tiếp tục nghiên cứu về môi trường và xã hội trong các giai đoạn tiếp theo của bước Đánh giá Tác động môi trường.
- Tạo sự hiểu biết chung giữa các bên liên quan của dự án về các vấn đề môi trường và xã hội mà dự án đang phải đối mặt.

Ý nghĩa của cụm từ "Nghiên cứu về Môi trường và Xã hội" là gì?
 Thuật ngữ này được sử dụng trong "Hướng dẫn của JICA đối với "Nghiên cứu về Môi trường và Xã hội" và trong các qui định, hướng dẫn khác của các nhà tài trợ quốc tế. Thuật ngữ này bao hàm cả **khả năng** đánh giá, bảo vệ môi trường cũng như **quá trình** thực hiện việc **tránh/giảm/chiều/đền bù** những tác động tiêu cực đối với môi trường tự nhiên và xã hội gây ra.

Một số văn bản Luật và qui định quan trọng cần tham khảo

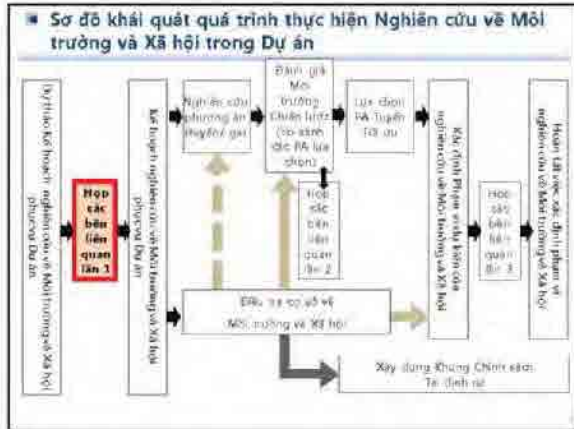
(1) Một số văn bản Luật và Quy định của Việt Nam

- Luật Bảo vệ Môi trường, 2005
- Nghị định 29/2011/NĐ-CP quy định về đánh giá môi trường chiến lược, đánh giá tác động môi trường, cam kết bảo vệ môi trường.
- Thông tư 26/2011/TT-BTNMT v/v Quy định chi tiết một số điều của Nghị định 29/2011/NĐ-CP
- Luật Bảo vệ và Phát triển Rừng, 2004
- Các Quy chuẩn về Môi trường (QCVN)
- Các văn bản luật và quy định khác

(2) Các Hướng dẫn của JICA và các quy chế liên quan khác

- Hướng dẫn Nghiên cứu về các vấn đề môi trường và xã hội của JICA (2004 and 2010)
- Chính sách bảo vệ môi trường và xã hội của Ngân hàng Thế giới

**Nghiên cứu các vấn đề về
Môi trường và Xã hội của Dự án**



- Điều tra khảo sát sơ bộ về Môi trường và Xã hội**
- (1) Thu thập và Phân tích Dữ liệu Thứ cấp
- Điều kiện tự nhiên
VD: Các khu bảo tồn, rừng, địa chất, hệ sinh thái
 - Tình trạng ô nhiễm
VD: Chất lượng không khí, chất lượng nước, tiếng ồn, rung chấn
 - Điều kiện kinh tế xã hội
VD: Mật độ dân số, di sản văn hóa, sử dụng đất, quy hoạch đô thị, phân bố của các nhóm dân tộc thiểu số
 - Các văn bản luật và quy định liên quan
VD: Luật và quy định về Đánh giá Môi trường Chiến lược/Đánh giá Tác động môi trường, các quy chuẩn về môi trường, và các quy định về công tác tái định cư và thu hồi đất
- (2) Sử dụng kết quả của các nghiên cứu trước
- VITRANSS2 của Bộ GTVT/JICA
 - Nghiên cứu tiền khả thi của ĐSVN

ĐMC áp dụng trong Nghiên cứu

Mục	Mô tả
Mục tiêu	Lựa chọn phương án tối ưu từ các phương án đề xuất.
Các đoạn tuyến cần phải có ĐMC	Đoạn tuyến phía bắc (Hà Nội – Vinh) Đoạn tuyến phía nam (TPHCM – Nha Trang)
Các phương án lựa chọn	Các phương án tuyến và vị trí nhà ga, công nêu phương án không có tuyến, nhà ga.
Các điểm cần nghiên cứu khi so sánh phương án lựa chọn	1) Các khía cạnh Môi trường và Xã hội Môi trường tự nhiên tầm quan trọng của công tác bảo tồn, giảm nhẹ thiên tai, v.v. Ô nhiễm: Những tác động tiềm tàng do tiếng ồn và rung chấn gây ra. Mĩ thuật học: Liên liên với các quy hoạch đô thị các tác động đối với công tác tái định cư và thu hồi đất, và tác động tiêu cực đối với các di sản văn hóa, v.v. 2) Các khía cạnh khác Tính khả thi về mặt kỹ thuật và lý thuyết đường sắt Tính khả thi về kinh tế và tài chính
Hợp các bên liên quan	Sẽ được tổ chức như một phần của quá trình Đánh giá Môi trường Chiến lược.

Xác định phạm vi Đánh giá Tác động môi trường của Nghiên cứu

Mục	Mô tả
Mục tiêu	Xác định các vấn đề cần nghiên cứu về môi trường và xã hội để nghiên cứu phục vụ cho hướng tuyến tối ưu được lựa chọn.
Các đoạn tuyến ưu tiên	Phương án tối ưu được lựa chọn cho đoạn tuyến phía bắc (Hà Nội – Vinh) và đoạn tuyến phía Nam (TPHCM – Nha Trang)
Xác định phạm vi Đánh giá Tác động môi trường	• Nghiên cứu sơ bộ về môi trường (EE) dựa trên dữ liệu và thông tin thứ cấp • Đề xuất phương pháp thu thập dữ liệu, dự tính và đánh giá các tác động tiềm tàng của các mục đã được xác định. • Nghiên cứu sơ bộ sẽ giảm thiểu tác động/ảnh hưởng/ưu tiên bất và cơ chế giám sát.



Hợp các bên liên quan về Môi trường và Xã hội của Nghiên cứu

Ba cuộc họp sẽ được tổ chức để chia sẻ thông tin và tham vấn về các nội dung nghiên cứu giữa các bên liên quan.

Giai đoạn	Kế hoạch (dự trù)	Mục tiêu/Địa điểm
Giai đoạn lập kế hoạch nghiên cứu về môi trường và xã hội	Tháng 12/ 2011	Mục tiêu: Giới thiệu và trao đổi thông tin phương pháp tiếp cận đối với Nghiên cứu về môi trường và xã hội Địa điểm: Hà Nội
Giai đoạn Đánh giá Môi trường Chiến lược (như một phần của quy trình Đánh giá Môi trường Chiến lược)	Tháng 4/ 2012	Mục tiêu: Giới thiệu và trao đổi về Đánh giá Môi trường Chiến lược (như một phần của quy trình Đánh giá Môi trường Chiến lược) Địa điểm: Hà Nội và TPHCM
Giai đoạn xác định phạm vi	Tháng 6/7/ 2012	Mục tiêu: Giới thiệu và thảo luận về kết quả Đánh giá Môi trường Chiến lược (phương án tối ưu được lựa chọn) và dự kiến kết quả xác định phạm vi nghiên cứu. Địa điểm: Tại các tỉnh cơ đoạn tuyến ưu tiên đi qua của ĐSVN (Hà Nội-Vinh và TPHCM-Nha Trang)



■ **Xây dựng Khung Chính sách Tái định cư**

Các vấn đề cần nghiên cứu cho Khung Chính sách Tái định cư

- Quy trình lập và phê duyệt kế hoạch hành động tái định cư
- Dự tính số lượng hộ dân cần phải tái định cư
- Đền bù thiệt hại tài sản và thực hiện các chương trình, hoạt động trợ giúp thiết yếu để các hộ dân tái định cư khôi phục sản xuất và ổn định cuộc sống.
- Quy trình đền bù thiệt hại tài sản đối với các trường hợp phải di dời toàn bộ.
- Các chương trình, hỗ trợ nhằm giúp các hộ tái định cư cải thiện điều kiện sống, tăng thu nhập, khôi phục và nâng cao năng suất, ít nhất là đạt mức trước khi có dự án.
- Cơ chế giải quyết khiếu nại (cơ quan thẩm quyền và thủ tục)
- Các cơ quan chịu trách nhiệm công tác tái định cư và nhiệm vụ của các cơ quan đó
- Kế hoạch thực hiện công tác tái định cư sau khi đền bù thiệt hại về tài sản
- Chi phí và nguồn tài chính
- Cơ chế giám sát được đưa ra bởi cơ quan thực hiện dự án tái định cư (bắt buộc) và cơ chế của một cơ quan độc lập khác (nếu cần thiết).
- Kế hoạch để cộng đồng có thể tham gia từ giai đoạn lập kế hoạch cho đến giai đoạn thực hiện kế hoạch hành động tái định cư

Do việc nghiên cứu xác định phạm vi của Đánh giá Môi trường Chiến lược và Đánh giá Tác động môi trường cơ bản dựa trên các nguồn thông tin thứ cấp, vì vậy, chúng tôi hoan nghênh và đánh giá cao sự phối hợp và chia sẻ thông tin giữa các bên liên quan để có được các đánh giá toàn diện và thực tiễn hơn về Môi trường và Xã hội.

Xin trân trọng cảm ơn sự chú ý của quý vị đại biểu!



NGHIÊN CỨU LẬP DỰ ÁN ĐƯỜNG SẮT TỐC ĐỘ CAO CÁC ĐOẠN HÀ NỘI – VINH VÀ TPHCM – NHA TRANG

Hội thảo về Phát triển Đường sắt Bắc – Nam

Đoàn Nghiên cứu JICA

◀ ĐSCT Bắc – Nam ▶

Nội dung

- Phần 1 Tổng quan về Nghiên cứu**
 - Cơ sở và mục tiêu
 - Tiến độ nghiên cứu chung
 - Những nhận định chính
- Phần 2 Nghiên cứu phương án thông qua ĐMC**
 - Các phương án hướng tuyến và vị trí nhà ga
 - Thảo luận
 - Những nội dung cần tính thực hiện
- Tổng kết và Bước tiếp theo**



Phần 1 Tổng quan về Nghiên cứu

Cơ sở và Mục tiêu

Cơ sở	Mục tiêu
<ul style="list-style-type: none"> Viet Nam đã đạt được sự tăng trưởng kinh tế ấn tượng trong các thập kỷ qua và cần có dịch vụ vận tải tốt hơn để đáp ứng được nhu cầu ngày càng tăng để thúc đẩy hơn nữa phát triển kinh tế xã hội. Trong giai đoạn 2007-2010, JICA đã hỗ trợ kỹ thuật, hỗ trợ thực hiện "Nghiên cứu Feasibility Study" trong ngành GTVT của Việt Nam" (VTRANS2); nhằm xây dựng chiến lược phát triển giao thông. Cũng trong giai đoạn này, TCT ĐSVN đã có nghiên cứu trên khía cạnh về Đường sắt cao tốc Bắc – Nam trên tinh thần Quốc hội thảo luận vào tháng 8 năm 2010. Theo yêu cầu của Chính phủ Việt Nam, JICA hiện đang hỗ trợ kỹ thuật thực hiện "Nghiên cứu Lập dự án Đường sắt Cao tốc cho các đoạn Hà Nội – Vinh và Tp.HCM – Nha Trang". 	<ul style="list-style-type: none"> Lập quy hoạch phát triển cơ sở phát triển đường sắt Bắc – Nam cho các đoạn ưu tiên về ĐSCT. Lập kế hoạch đầu tư dựa trên cơ sở phân tích nhu cầu, thiết kế sơ bộ, quy hoạch hệ thống, dự toán chi phí, kế hoạch xây dựng, đánh giá kinh tế và tài chính cũng như kế hoạch cấp vốn. Chuẩn bị các tài liệu cần thiết về nghiên cứu môi trường và xã hội. Lập các tiêu chuẩn kỹ thuật và kế hoạch nâng cao năng lực sơ bộ để xây dựng, khai thác và bảo trì ĐSCT.

Tiến độ nghiên cứu chung


Tính tới Báo cáo Giữa kỳ

- Nghiên cứu vai trò bổ trợ nâng cấp của đường sắt trong mạng lưới vận tải
- Nghiên cứu về những hạn chế và cơ hội của tuyến đường sắt hiện tại
- Đã tổ chức họp các bên liên quan lần đầu tiên ngày 8/12/2011 tại Hà Nội
- Nghiên cứu, khuyến nghị về phát triển ĐSCTBN trên hàng lang Bắc – Nam

Tới Dự thảo Báo cáo Cuối cùng

- Nghiên cứu chi tiết cho các đoạn Hà Nội – Vinh và Tp.HCM – Nha Trang
- Lập kế hoạch phát triển từng đoạn

Sơ đồ quy trình



Hướng tiếp cận

Các phương án Quốc hội đã thảo luận
 ↓
Nghiên cứu đường sắt hiện có
 ↓
Vai trò của đường sắt hiện tại và ĐSCT
 ↓
Nghiên cứu ĐSCT

Những phương án Quốc hội đã thảo luận

Đường sắt	Nghiên cứu chi tiết	Tuyến mới
Đường sắt 1	<ul style="list-style-type: none"> Hạng cấp lên đường sắt phổ thông (Đường sắt 1 và 2) Tốc độ tối đa: 140 km/h Chiều dài: 140 km 	Không có
Đường sắt 2	<ul style="list-style-type: none"> Hạng cấp lên đường sắt phổ thông (Đường sắt 2) Tốc độ tối đa: 200 km/h (phần lớn) Chiều dài: 140 km 	Không có
Đường sắt 3	<ul style="list-style-type: none"> Chỉ phục vụ vận tải hàng và bưu chính (Đường sắt 3) Chiều dài: 140 km 	<ul style="list-style-type: none"> Đường sắt mới: 140 km Tốc độ tối đa: 200 km/h Chiều dài: 140 km
Đường sắt 4	<ul style="list-style-type: none"> Chỉ phục vụ vận tải hàng và bưu chính (Đường sắt 4) Chiều dài: 140 km 	<ul style="list-style-type: none"> Đường sắt mới: 140 km Tốc độ tối đa: 200 km/h Chiều dài: 140 km
Đường sắt 5	<ul style="list-style-type: none"> Chỉ phục vụ vận tải hàng và bưu chính (Đường sắt 5) Chiều dài: 140 km 	<ul style="list-style-type: none"> Đường sắt mới: 140 km Tốc độ tối đa: 200 km/h Chiều dài: 140 km
Đường sắt 6	<ul style="list-style-type: none"> Chỉ phục vụ vận tải hàng và bưu chính (Đường sắt 6) Chiều dài: 140 km 	<ul style="list-style-type: none"> Đường sắt mới: 140 km Tốc độ tối đa: 200 km/h Chiều dài: 140 km

Năng lực và tốc độ chạy tàu trên đường sắt hiện tại bị hạn chế vì có nhiều nút cổ chai

- Khoảng cách lớn giữa các ga trên tuyến đường sắt hiện tại
 - Hạn chế năng lực khai thác (số đầu tàu)
 - Cần cải tạo các đoạn nút cổ chai để rút ngắn thời gian đi lại
- Giảm tốc độ chạy tàu do cơ sở hạ tầng xuống cấp (cầu, hầm, nền đường, ray) và thiếu biện pháp an toàn ở các đường ngang
- Giảm tốc độ chạy tàu do các đoạn có hướng tuyến chưa đạt chuẩn như:
 - Đoạn Hòa Duyệt – Thanh Luyên (Km 357-376)
 - Đoạn qua Hải Khê Hải (Km 414 – 422)
 - Đoạn qua đảo Hải Vân (Km 750 – 772)
- Kéo dài thời gian chạy tàu do phải quay đầu tại ga Đà Nẵng và vòng ở Nha Trang



Khả năng cấp đường sắt hiện tại lên tiêu chuẩn ĐSCT

- Chuyển đường sắt hiện tại sang đường khổ lớn
 - Không có trường hợp nào áp dụng khổ đường cho tuyến cũ (vị trí 1700 mm)
 - Nghề chế tốc độ do chạy tàu hỗn hợp (khách và hàng) và tại các tuyến nhánh
 - Phải dùng kỹ thuật liên tuyến liên lại để xây dựng trên đường sắt
 - Chi phí xây dựng cao (bao gồm xây dựng tuyến mới) vì phải thay cầu, hầm, bố trí lại đường ray trong ga, chỉ phí khai thác bất lợi cao
- Nâng cấp đường sắt hiện tại để chạy tới đa 200 km/h
 - Chi phí xây dựng cao (do việc nối rộng splay các tuyến đường ngang, nâng cao đường ngang (gần tương đương với xây dựng tuyến mới)
 - Phải dùng kỹ thuật liên tuyến liên lại để xây dựng trên đường sắt
- Chạy hỗn hợp tàu khách, hàng ở tốc độ tới đa 200 km/h
 - Khả năng về công nghệ khi chạy tàu hỗn hợp tốc độ trên 120 km/h
 - Các vấn đề liên quan tới an ninh và sơ đồ bố trí chạy tàu

Không kiểm nghị phương án nào

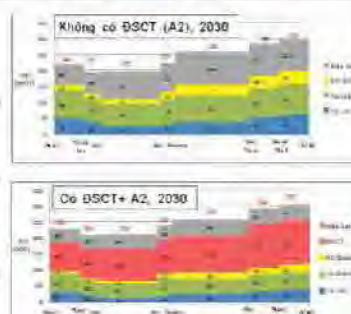
Các phương án cải tạo đường sắt hiện tại cần thống nhất

	A1 (Chỉ cải tạo các đoạn nút cổ chai)	A2 (Nâng cấp nâng lên tiêu chuẩn ĐSCT)	B1 (Nâng cấp nâng lên tiêu chuẩn ĐSCT, tốc độ tới đa 120 km/h)	B2 (Nâng cấp nâng lên tiêu chuẩn ĐSCT, tốc độ tới đa 200 km/h)
Đường sắt				
Chiều dài (km)	0	0	1502	1426
Chiều dài (km)	0	1502	1502	1502
Tổng chi phí (USD)	0	1502	1502	1502
Tốc độ tối đa (km/h)	0	120	120	200
Thời gian chạy tàu (h)	24,3	24,1	18,4	12,7
Chỉ số vận chuyển (tấn/km/h)	42	46,1	47,6	47,6
Chỉ số vận chuyển (tấn/km/h)	0	1.500	14.500	17.500

Nên nâng cấp tới mức A2, tuy nhiên có thể nâng cấp lên B1 cho các đoạn có nhu cầu cao

Nhu cầu trên hành lang Bắc – Nam nghiêng về “chất lượng dịch vụ với tốc độ cao hơn và mức giá hợp lý”

- Sơ bộ đường sắt “không có ĐSCT” là tất cả các phương thức khác sẽ là đường ĐSCT
 - Tổ chức của hàng không sẽ giảm
 - Một phần hành khách đường sắt hiện tại chuyển sang ĐSCT khi đường sắt hiện tại nâng lên tới mức B1
- ĐSCT có mức năng suất vận chuyển cao hơn so với các phương thức vận tải khác (tàu hỏa và máy bay) và giá cước sẽ được hạ thấp đi đáng kể



Tóm lược vai trò của Đường sắt trên hành lang ven biển Bắc - Nam

- Nhu cầu vận chuyển hành khách nói chung tăng
 - Cần tăng cường tất cả các phương thức vận tải (quốc lộ, đường bộ cao tốc, đường hàng không và đường sắt)
- Nhu cầu vận tải hàng hóa sẽ vượt năng lực của đường đơn nhưng không đủ để xây dựng đường đôi do nhu cầu tăng không phải về số lượng mà về chất lượng (dịch vụ vận tải tốc độ cao)
 - Cần có các dịch vụ tốc độ cao
- Không nên khai thác dịch vụ vận tải tốc độ cao hơn sử dụng đường sắt hiện tại
 - Nâng cấp tuyến đường sắt hiện tại ở mức A2 cùng với xây dựng một số đoạn đường đôi nơi nhu cầu địa phương phù hợp
- Đường sắt cao tốc là phương thức vận tải không thể thay thế cho hành lang Bắc – Nam do ĐSCT sẽ góp phần giảm áp lực cho hàng không và cung cấp dịch vụ vận tải có chất lượng cho các khu vực nơi xây dựng đường bộ và đường bộ cao tốc vốn đòi hỏi quỹ đất lớn sẽ gặp khó khăn (ví dụ như miền Trung)

Khuyến nghị về phát triển đường sắt hiện tại

- Cần sớm hoàn thành công tác cải tạo lên mức A1
- Cải tạo toàn tuyến đạt mức A2 trước năm 2020, ưu tiên (trước hết) cho cải tạo các điểm nút cổ chai: Khe Nét, Hải Vân, Hòa Duyệt – Thanh Luyên, các tuyến đường ngang (Hà Nội, TPHCM và Đà Nẵng), các đoạn đặc/vòng (Đà Nẵng, Nha Trang) và các ga trung gian, v.v.
- Cải tạo lên mức B1, cho một số đoạn cụ thể như cầu cao phù hợp với mức đầu tư (cung cấp dịch vụ vận chuyển ra vùng ngoài), vận chuyển hàng hóa, v.v.)

Định hướng phát triển đường sắt cao tốc Bắc - Nam

- ĐSCT là cần thiết và là phương thức vận tải có tính cạnh tranh cao, có thể đáp ứng nhu cầu vận tải một cách hiệu quả và hợp lý dọc hành lang Bắc – Nam
- Cần thực hiện phát triển ĐSCT theo giai đoạn. Lộ trình phát triển không chỉ tập trung vào các vấn đề kỹ thuật mà cả các vấn đề khai thác và quản lý, phát triển nguồn nhân lực, tiêu chuẩn kỹ thuật, xây dựng thể chế liên quan và cấp vốn
- Đề xuất xây dựng tuyến chạy thử để phục vụ phát triển ĐSCT.

Quy hoạch khung tuyến ĐSCT Bắc - Nam
 Phát triển quanh nhà ga Shin-Yokohama

- Các tuyến Hà Nội và TPHCM
- Chiều dài tuyến 1.570 km
- Số ga 26 ga, khoảng cách trung bình giữa các ga là 63 km
- Vận tốc thiết kế tối đa: 350km/giờ
- Thời gian đi lại giữa Hà Nội và TPHCM: 5h30 phút (trong trường hợp chỉ dừng ở 6 ga ưu tiên)
- Vốn đầu tư sơ bộ, không tính đầu máy, ga ga: 38 tỷ USD (Hà Nội – TPHCM), 7,2 tỷ USD (Hà Nội – Vinh), 9,2 tỷ USD (TPHCM – Nha Trang)

Đầu máy toa xe (loại E954)

Lộ trình sơ bộ về phát triển ĐSCT

- Giả định rằng sẽ bắt đầu xây dựng ĐSCT (từng phần) vào năm 2021 thì có thể bắt đầu khai thác khoảng năm 2030.
- Cần sớm triển khai công tác chuẩn bị, nhất là phát triển nguồn nhân lực, xây dựng các quy định liên quan.
- Để giải quyết nhiều vấn đề trong giai đoạn chuẩn bị này, cần thành lập Ban Tư vấn Công nghệ Đường sắt.

Lợi ích dự kiến của ĐSCT Bắc-Nam

Lợi ích về vận tải

- Tăng tính cơ động cho hành khách (vận tốc và tần suất cao) (Thời gian đi lại giữa Hà Nội – Vinh và TPHCM – Nha Trang tương ứng là 1,1 giờ và 1,3 giờ)
- Giảm áp lực lưu lượng giao thông cho các phương thức khác (đường bộ, hàng không)
- Cung cấp dịch vụ vận tải an toàn và tin cậy

Lợi ích kinh tế và xã hội

- Thúc đẩy phát triển kinh tế ở các tỉnh dọc tuyến Đường sắt cao tốc
- Tăng cơ hội phát triển đô thị quanh các ga đường sắt cao tốc
- Thúc đẩy phát triển ngành công nghiệp đường sắt

Công việc chính cho các đoạn ưu tiên trên ĐSCT Bắc - Nam hiện đang được triển khai

- Dự báo nhu cầu**
 - Cập nhật chi số kinh tế – xã hội
 - Điều chỉnh mô hình nhu cầu giao thông
 - Ước tính nhu cầu giao thông trên các đoạn ưu tiên
- Quy hoạch hướng tuyến**
 - Rà soát lại các quy hoạch hiện tại (KOICA - VITRANSS2 và TRICC)
 - Quy hoạch hướng tuyến (rà soát thống tin liên quan địa hình, địa chất, các quy hoạch, vị trí nhà ga, so sánh hướng tuyến)
 - Lập quy hoạch hướng tuyến căn cứ vào bản đồ địa hình cập nhật
- Nghiên cứu về yêu cầu kỹ thuật**
 - Phân tích về thực tiễn ở Nhật Bản và các nước khác
 - Chuẩn bị các tiêu chí kỹ thuật về đường sắt cao tốc
- Nghiên cứu phát triển nguồn nhân lực, tuyến chạy thử**
 - Xác định định hướng cơ bản và các nhiệm vụ cần thiết
 - Xây dựng lộ trình và kế hoạch hành động
- Nghiên cứu về xã hội và môi trường**

Hết Phần 1.

Cảm ơn quý vị đã chú ý lắng nghe

NGHIÊN CỨU LẬP DỰ ÁN CHO CÁC DỰ ÁN ĐƯỜNG SẮT CAO TỐC BẮC NAM ĐOẠN HÀ NỘI – VINH VÀ TR. HỒ CHÍ MINH – NHA TRANG

Nghiên cứu các phương án thông qua Đánh giá Môi trường Chiến lược (ĐMC)

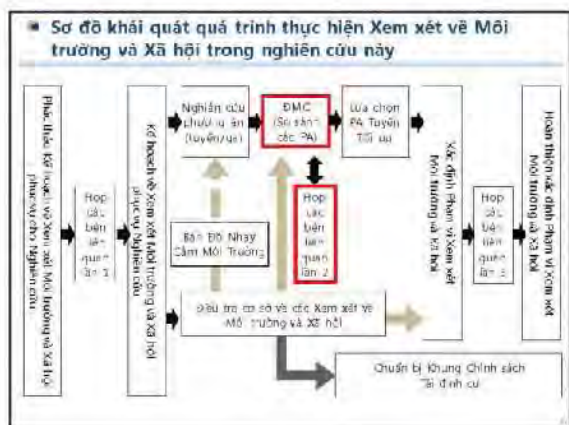
30/07/2012
 Thủ đô Hà Nội

- Nội dung**
- Đánh giá môi trường chiến lược (ĐMC) để lựa chọn phương án tối ưu
 - Xây dựng các phương án
 - Các phương án cho thành phố
 - Hướng tiếp cận trong so sánh các phương án
 - So sánh sơ bộ các phương án dành cho phân thảo luận
 - Các vấn đề cần thảo luận

Đánh giá môi trường chiến lược (ĐMC) để lựa chọn phương án tối ưu

- Các nguyên tắc cơ bản đối với Nghiên cứu Môi trường và Xã hội của Dự án**
- Nhằm hạn chế hoặc giảm thiểu các tác động tiêu cực đối với môi trường và xã hội, các phương án lựa chọn và các biện pháp giảm thiểu sẽ được nghiên cứu và lồng ghép vào giai đoạn lập quy hoạch dự án
 - Đề xuất nghiên cứu các vấn đề môi trường và xã hội trong tâm trong các giai đoạn tiếp theo của bước Đánh giá Tác động Môi trường (ĐTM).
 - Tạo sự hiểu biết chung giữa các bên liên quan của dự án về các vấn đề môi trường và xã hội mà dự án có thể gây ra.
- Ý nghĩa của cụm từ "Nghiên cứu về Môi trường và Xã hội" là gì?**
- Thuật ngữ này được sử dụng trong "Hướng dẫn của JICA đối với Nghiên cứu về Môi trường và Xã hội" và trong các qui định, hướng dẫn khác của các nhà tài trợ quốc tế. Thuật ngữ này bao hàm cả trách nhiệm cũng như quá trình thực hiện việc tránh/giảm thiểu/đền bù những tác động tiêu cực đối với môi trường tự nhiên và xã hội.

- Một số văn bản Luật và qui định quan trọng cần tham khảo**
- (1) Một số văn bản Luật và Quy định của Việt Nam**
- Luật Bảo vệ Môi trường, 2005
 - Nghị định 29/2011/NĐ-CP quy định về đánh giá môi trường chiến lược, đánh giá tác động môi trường, cam kết bảo vệ môi trường.
 - Thông tư 26/2011/TT-BTNMT v/v Quy định chi tiết một số điều của Nghị định 29/2011/NĐ-CP
 - Luật Bảo vệ và Phát triển Rừng, 2004
 - Các Quy chuẩn về Môi trường (QCVN)
 - Các văn bản luật và quy định khác
- (2) Các Hướng dẫn của JICA và các quy chế liên quan khác**
- Hướng dẫn Nghiên cứu về các vấn đề môi trường và xã hội của JICA (2004 và 2010)
 - Chính sách bảo vệ môi trường và xã hội của Ngân hàng Thế giới



ĐMCC áp dụng trong Nghiên cứu

Mục	Mô tả
Mục tiêu	Lựa chọn phương án có ưu trọng số cao nhất; kết quả các kỹ thuật khác nhau và các yếu tố (thả vớt) của các tác động môi trường.
Các đoạn tuyến cần phải có ĐMCC	Đoạn tuyến phía Bắc (Hà Nội – Vinh) Đoạn tuyến phía Nam (TPHCM – Nha Trang)
Các phương án lựa chọn	Vì trí các ga và hướng tuyến cùng với phương án kỹ thuật.
Các điểm cần nghiên cứu khi so sánh phương án lựa chọn	<ol style="list-style-type: none"> 1) Sự thuận tiện và thoải mái trên chuyến đi. 2) Các chi phí môi trường và xã hội. 3) Môi trường tự nhiên các tác động đối với động thực vật, hệ sinh thái, lưu vực thường xuyên (tĩnh và động). 4) Nhiệm vụ môi trường đối với môi trường sống, có thể gây ô nhiễm và năng suất giảm sút. 5) Môi trường xã hội các tác động đến thu nhập đời sống và tài chính của các cư dân vùng nông thôn. 6) Khả năng đáp ứng dịch vụ bảo tồn và các vấn đề về kỹ thuật và kỹ thuật xây dựng.

Khái quát về Đoạn phía Bắc

Đoạn Hà Nội - Vinh

- Tổng chiều dài: Khoảng 300km
- Đi qua các đô thị lớn: Hà Nội, Phú Lý, Nam Định, Ninh Bình, Thanh Hóa và Vinh
- Tiêu chuẩn kỹ thuật: Tốc độ thiết kế 350km/h, đường dài 1435mm, tuyến mới

□ Khu vực nghiên cứu

Khái quát Đoạn phía Nam

Đoạn Tp.Hồ Chí Minh – Nha Trang

- Tổng chiều dài: Khoảng 370km
- Đi qua các đô thị lớn: TP.HCM, Phan Thiết, Tháp Chàm và Nha Trang
- Tiêu chuẩn kỹ thuật: Tốc độ thiết kế 350km/h, đường dài 1435mm, tuyến mới

□ Khu vực nghiên cứu

Đặc điểm của quy hoạch DSCT

- Hệ thống tổng thể**
 - Đường sắt nổi chung và đặc biệt là Đường sắt cao tốc được hoạch định trong một hệ thống tổng thể.
 - Hướng tuyến thiết kế thẳng tới mức có thể để đảm bảo "tốc độ chạy tàu"
 - Vị trí các ga cũng là một phần quan trọng trong toàn bộ tuyến
- Yêu cầu trong quy hoạch DSCT**
 - Quy hoạch đường sắt cao tốc yêu cầu phải có sự hiểu biết sâu sắc của các địa phương nằm dọc theo hướng tuyến.
 - Việc nghiên cứu xem xét hướng tuyến và vị trí các ga cần phải có sự thống nhất giữa các phương án (PA1, PA2, PA3) trong một hệ thống tổng thể của đoạn tuyến đó (ví dụ như Đoạn Hà Nội – Vinh và Tp.HCM – Nha Trang).

Xây dựng các phương án

Xây dựng các phương án

Để tiến hành đánh giá môi trường chiến lược (ĐMCC), nghiên cứu đã xây dựng 3 phương án sau để phân tích so sánh

(1) **Xây dựng 3 phương án**

- Phương án 1 (PA1): Vị trí ga và hướng tuyến dựa trên nghiên cứu của JICA**
 - Quy hoạch vị trí các ga: Trong khu vực đô thị có phát triển gắn kết trong và xung quanh khu vực ga
 - Quy hoạch hướng tuyến: 1) Xem xét tình hình quỹ đất chi phí xây dựng giữa thiết kế cầu cạn và thiết kế đường đắp, và 2) Bán kính cong tối thiểu = 6.000m
- Phương án 2 (PA2): Vị trí các ga và hướng tuyến dựa theo Nghiên cứu tiền khả thi năm 2009 (đã đệ trình lên Quốc hội)**
 - Quy hoạch vị trí các ga: Trong khu vực đô thị
 - Quy hoạch hướng tuyến: 1) Lựa chọn hướng tuyến bằng cách thiết kế các tổ hợp trên cao và 2) Bán kính cong tối thiểu = 5.000m

• **Xây dựng các phương án**

- **Phương án 3 (PA3): Vị trí các ga và hướng tuyến theo Nghiên cứu của KOICA năm 2007**
 - ✓ Quy hoạch vị trí các ga: Nằm ở khu vực ngoại ô, tránh khu vực đô thị hiện nay
 - ✓ Quy hoạch hướng tuyến: 1) Giảm chi phí xây dựng bằng cách lựa chọn hướng tuyến với thiết kế đường đắp và 2) Bán kính cong tối thiểu = 5.000m

(2) **Lập Phương án "0"**

- **Phương án "0"** là phân tích trường hợp không có dự án

• **Xây dựng các phương án**

(3) **Các thiết kế cơ thể áp dụng**

Phương án	Cầu cạn	Đường đắp
PA1	- Khu vực thành phố bao gồm các ga - Khu vực đông dân cư - Khu vực có nền đất yếu	- Khu vực thưa dân cư - Khu vực có nền đất ổn định
PA2	- Hầu hết trên cả đoạn	- Khu vực thưa dân cư - Khu vực đồi núi
PA3	- Khu vực thành phố bao gồm các ga - Khu vực có nền đất yếu (trừ 1)	- Hầu hết trên cả đoạn

- **Cầu cạn:** 1) Lộ giới hẹp hơn, 2) Phù hợp hơn tại các khu vực có nền đất yếu, 3) Chi phí cao hơn
- **Đường đắp:** 1) Lộ giới rộng hơn, 2) Cần nhiều thời gian xây dựng hơn tại các khu vực có nền đất yếu, 3) Chi phí thấp hơn

* Có hai loại thiết kế sẽ được xây dựng trên cao hoặc qua đường hầm cạn; trong đó cần nhắc đến các vấn đề về giao thông và thoát nước.

• **Vị trí ga trên đoạn phía Bắc sẽ thực hiện ĐMC**

- **Có tất cả 6 ga được quy hoạch cho mỗi phương án trong ĐMC. Vị trí các ga được xác định dựa theo các tiêu chí sau:**
 - Trung tâm các Tỉnh/thành, nếu điều kiện hướng tuyến cho phép.
 - Các đô thị lớn có dự: đô thị loại III dọc tuyến.
 - Vị trí đặc biệt tạo sự thuận tiện cho hành khách.
 - Các ga khác có thể được xây dựng sau nếu 1) có đủ nhu cầu 2) có tiềm năng phát triển gắn kết.

Các phương án trong thành phố

• **Các phương án ga ĐSCT cho Thành phố Hà Nội**

• **Các phương án ga ĐSCT cho Tp.Hà Nội**

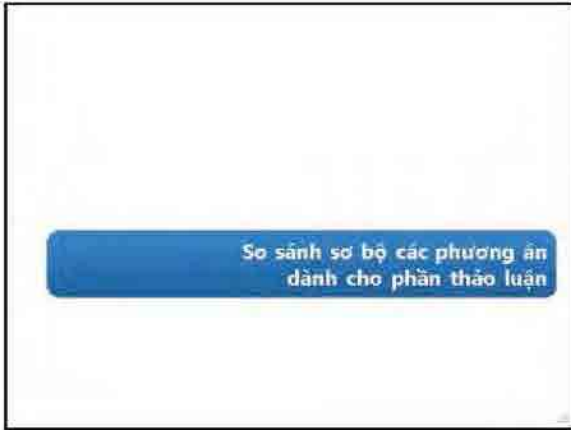
Phương án 1: Ga Ngọc Hồi

Phương án 2: Ga Hà Nội

• **Các phương án ga ĐSCT cho Thành phố Hà Nội**

• **Các phương án ga ĐSCT cho Tp.Hà Nội**

Phương án	Tên phương án	Chi tiết
PA1 (Ngọc Hồi)	1-1. Ga cuối của ĐSCT và Tuyến đường sắt đô thị số 1	
	1-2. ĐSCT chạy thẳng đến ga Hà Nội. Tuyến đường sắt đô thị số 1 dừng ở Ngọc Hồi.	ĐSCT sử dụng đường ray của đường sắt đô thị
	1-3. ĐSCT chạy tiếp vào ga Hà Nội, đường sắt đô thị số 1 chạy tiếp về phía nam.	ĐSCT sử dụng đường ray của đường sắt đô thị và ngược lại
PA2 (Hà Nội)	2-1. Đi ngầm tới ga Hà Nội	Xây dựng đường sắt cao tốc (ĐSCT) qua ga Hà Nội
	2-2. Đi trên cao (cầu cạn) tới ga Hà Nội	Xây dựng đường sắt cao tốc (ĐSCT) qua ga Hà Nội



So sánh sơ bộ các phương án (Sự thuận tiện và phát triển gắn kết)

Bảng dưới đây thể hiện so sánh sơ bộ một cách tương đối giữa các phương án

Khía cạnh/ Các chỉ số	PA 1	PA 2	PA 3
	1	2	3
1) Sự thuận tiện và phát triển gắn kết			
a) Địa hình và các loại hình giao thông khác	A	A	A
b) Khả năng vượt qua các chướng ngại vật	A	A	A
c) Quy định dành cho phát triển gắn kết	A	A	A

Chú thích : A- Tốt hơn
 B- Tốt
 C- Trung bình

Chồng xếp các lớp với Bản đồ Nhạy cảm Môi trường

Bản đồ sử dụng đất tổng hợp

Bản đồ khu vực phát triển

Chồng xếp các lớp với Bản đồ Nhạy cảm Môi trường

Bản đồ cộng đồng dân tộc thiểu số

Bản đồ khu vực dễ xảy ra ngập lụt

So sánh sơ bộ các phương án (Nghiên cứu về môi trường và xã hội)

Bảng dưới đây thể hiện so sánh sơ bộ các phương án một cách tương đối

Khía cạnh/Các chỉ số	PA1	PA2	PA3
2) Nghiên cứu về môi trường và xã hội			
a) Địa hình	A	A	A
b) Địa chất	C	C	C
c) Thủy văn	A	A	A
d) Thiên tai	A	A	A
e) Các khu vực bảo tồn và rừng	A	A	A
f) Tiếng ồn và rung chấn	A	A	A
g) Sử dụng đất	A	A	A
h) Tài nguyên	A	A	B
i) Di sản văn hóa	A	A	A
j) Các nhóm dân tộc thiểu số	A	A	A

Chú thích : A- Tốt hơn, B- Tốt, C- Trung bình

So sánh sơ bộ các phương án (Đoạn phía Bắc)

- Do Đường sắt cao tốc là một hệ thống toàn diện, mục 3) và 4) dưới đây sẽ được so sánh theo cấp độ đoạn tuyến, trong khi mục 1) và 2) dưới đây sẽ được so sánh một cách tóm tắt theo cấp độ tỉnh
- Bảng dưới đây thể hiện so sánh sơ bộ một cách tương đối các phương án theo từng khía cạnh

Khía cạnh	PA1	PA2	PA3	Chú ý
1) Sự thuận tiện và phát triển gắn kết	Tốt hơn	Tốt	Tốt	Tóm tắt đánh giá theo mức độ hình
2) Nghiên cứu môi trường và xã hội	Tốt hơn	Tốt	Tốt	
3) Khả năng đáp ứng dịch vụ cao tốc và hạ tầng kỹ thuật	Tốt hơn	Tốt	Trung bình	Đánh giá theo mức độ đoạn tuyến phía Bắc
4) Chi phí xây dựng	Trung bình	cao	(hấp?)	

*Nếu sử dụng các phương pháp xử lý phù hợp cho khu vực có nền đất yếu thì chi phí xây dựng sẽ cao hơn.

• Phương án "0"

(1) Phương án "0" là gì?

- o Nếu không có đường sắt cao tốc, hành khách (ước khoảng 80.000 người/ngày trên đoạn phía Bắc) sẽ sử dụng các loại hình giao thông khác như máy bay, đường sắt hiện tại, ô tô và xe buýt.

(2) Các tác động gây ra do lượng hành khách sử dụng các phương tiện giao thông khác tăng lên

- Lượng phát thải khí nhà kính và các chất gây ô nhiễm không khí mà một người thải ra trên một km đường đi khi sử dụng các loại hình giao thông khác lớn hơn rất nhiều so với sử dụng đường sắt cao tốc.
- Phát thải khí nhà kính (CO₂) và các chất gây ô nhiễm không khí tăng lên
- Phương án "0" sẽ gây ra các tác động tiêu cực đến biến đổi khí hậu và ô nhiễm không khí.

Các vấn đề cần thảo luận

• Các vấn đề cần thảo luận

(1) Đánh giá dựa trên tầm quan trọng

- Các khía cạnh và chỉ số
 - ✓ Sự thuận tiện và phát triển gắn kết
 - ✓ Nghiên cứu về môi trường và xã hội
 - ✓ Khả năng đáp ứng dịch vụ cao tốc và hạ tầng kỹ thuật
 - ✓ Chi phí xây dựng
- Các ý tưởng về các khía cạnh cần thiết và các chỉ số khác cần xem xét

(2) Ý kiến nhận xét và thảo luận về Quy hoạch và Nghiên cứu về Môi trường và Xã hội

- Vị trí ga
- Hướng tuyến tại tỉnh và toàn bộ đoạn phía Bắc
- Phát triển gắn kết

Xin cảm ơn sự chú ý của quý vị và các bạn.

NGHIÊN CỨU LẬP DỰ ÁN CHO CÁC DỰ ÁN ĐƯỜNG SẮT CAO TỐC BẮC NAM ĐOẠN HÀ NỘI – VINH VÀ TP. HỒ CHÍ MINH – NHA TRANG

Nghiên cứu các phương án thông qua Đánh giá Môi trường Chiến lược (ĐMC)

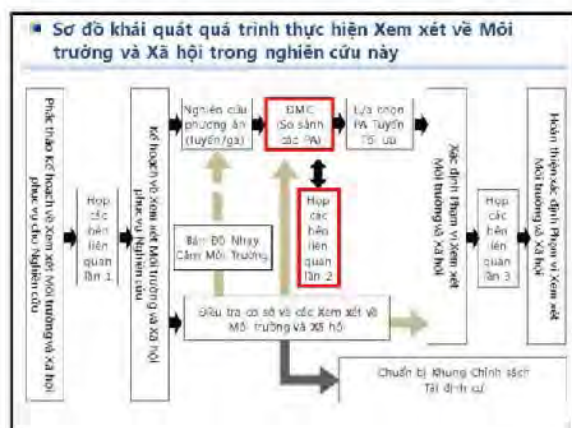
27/07/2012
 Thành phố Phủ Lý, Tỉnh Hà Nam

- Nội dung**
- Đánh giá môi trường chiến lược (ĐMC) để lựa chọn phương án tối ưu
 - Xây dựng các phương án
 - Các phương án cho tỉnh
 - Hướng tiếp cận trong so sánh các phương án
 - So sánh sơ bộ các phương án dành cho phần thảo luận
 - Các vấn đề cần thảo luận

Đánh giá môi trường chiến lược (ĐMC) để lựa chọn phương án tối ưu

- Các nguyên tắc cơ bản đối với Nghiên cứu Môi trường và Xã hội của Dự án**
- Nhằm hạn chế hoặc giảm thiểu các tác động tiêu cực đối với môi trường và xã hội, các phương án lựa chọn và các biện pháp giảm thiểu sẽ được nghiên cứu và lồng ghép vào giai đoạn lập quy hoạch dự án
 - Đề xuất nghiên cứu các vấn đề môi trường và xã hội trọng tâm trong các giai đoạn tiếp theo của bước Đánh giá Tác động Môi trường (ĐTM).
 - Tạo sự hiểu biết chung giữa các bên liên quan của dự án về các vấn đề môi trường và xã hội mà dự án có thể gây ra.
- Ý nghĩa của cụm từ “Nghiên cứu về Môi trường và Xã hội” là gì?**
- Thuật ngữ này được sử dụng trong “Hướng dẫn của JICA đối với Nghiên cứu về Môi trường và Xã hội” và trong các qui định, hướng dẫn khác của các nhà tài trợ quốc tế. Thuật ngữ này bao hàm cả khái niệm đồng như quá trình thực hiện việc tránh/giảm thiểu/đền bù những tác động tiêu cực đối với môi trường tự nhiên và xã hội

- Một số văn bản Luật và qui định quan trọng cần tham khảo**
- (1) Một số văn bản Luật và Quy định của Việt Nam**
- Luật Bảo vệ Môi trường, 2005
 - Nghị định 29/2011/NĐ-CP quy định về đánh giá môi trường chiến lược, đánh giá tác động môi trường, cam kết bảo vệ môi trường.
 - Thông tư 26/2011/TT-BTNMT v/v Quy định chi tiết một số điều của Nghị định 29/2011/NĐ-CP
 - Luật Bảo vệ và Phát triển Rừng, 2004
 - Các Quy chuẩn về Môi trường (QCVN)
 - Các văn bản luật và quy định khác
- (2) Các Hướng dẫn của JICA và các quy chế liên quan khác**
- Hướng dẫn Nghiên cứu về các vấn đề môi trường và xã hội của JICA (2004 và 2010)
 - Chính sách bảo vệ môi trường và xã hội của Ngân hàng Thế giới



DMC áp dụng trong Nghiên cứu

Mục	Nội dung
Mục tiêu	Lựa chọn phương án tối ưu, ứng phó và giảm thiểu sự tác động môi trường và các yếu tố liên quan khác của các bộ phận liên quan.
Các đoạn tuyến cần phải có DMC	Đoạn tuyến phía Bắc (Hà Nội – Vinh) Đoạn tuyến phía Nam (TPHCM – Nha Trang)
Các phương án lựa chọn	Vị trí các ga và hướng tuyến cùng với phương án lựa chọn.
Các điểm cần nghiên cứu khi so sánh phương án lựa chọn	1) Sự thuận tiện và phát triển gắn kết. 2) Các khía cạnh Môi trường và Xã hội. Môi trường tự nhiên: tác động đối với động thực vật, hệ sinh thái khu vực, trường xây dựng, hệ sinh thái, v.v. - Ô nhiễm các tác động đối với môi trường công nghệ, môi trường và năng lượng gây ra, v.v. - Môi trường xã hội: các tác động đối với môi trường sống, môi trường văn hóa, xã hội, v.v. 3) Khả năng tiếp ứng dịch vụ cao tốc và các vấn đề về hạ tầng kỹ thuật. 4) Chi phí xây dựng.

Khái quát về Đoạn phía Bắc

Đoạn Hà Nội - Vinh

- > Tổng chiều dài: Khoảng 300km
- > Đi qua các đô thị lớn: Hà Nội, Phú Ly, Nam Định, Ninh Bình, Thanh Hóa và Vinh
- > Tiêu chuẩn kỹ thuật: Tốc độ thiết kế 350km/h, đường đôi 1435mm, tuyến một

Legend: Khu vực nghiên cứu

Khái quát Đoạn phía Nam

Đoạn Tp. Hồ Chí Minh – Nha Trang

- > Tổng chiều dài: Khoảng 370km
- > Đi qua các đô thị lớn: TP.HCM, Phan Thiết, Tháp Chàm và Nha Trang
- > Tiêu chuẩn kỹ thuật: Tốc độ thiết kế 350km/h, đường đôi 1435mm, tuyến một

Legend: Khu vực nghiên cứu

- Đặc điểm của quy hoạch ĐSCT**
- Hệ thống tổng thể**
 - Đường sắt nổi chung và đặc biệt là Đường sắt cao tốc được hoạch định trong một hệ thống tổng thể.
 - Hướng tuyến thiết kế thẳng tới mức có thể để đảm bảo "tốc độ chạy tàu"
 - Vị trí các ga cũng là một phần quan trọng trong toàn bộ tuyến
 - Yêu cầu trong quy hoạch ĐSCT**
 - Quy hoạch đường sắt cao tốc yêu cầu phải có sự hiểu biết sâu sắc của các địa phương nằm dọc theo hướng tuyến.
 - Việc nghiên cứu xem xét hướng tuyến và vị trí các ga cần phải có sự thống nhất giữa các phương án (PA1, PA2, PA3) trong một hệ thống tổng thể của đoạn tuyến đó (ví dụ như Đoạn Hà Nội – Vinh và TP.HCM – Nha Trang).

Xây dựng các phương án

- Xây dựng các phương án**
- Đề tiến hành đánh giá môi trường chiến lược (DMC), nghiên cứu đã xây dựng 3 phương án sau để phân tích so sánh**
- Xây dựng 3 phương án**
 - Phương án 1 (PA1): Vị trí ga và hướng tuyến dựa trên nghiên cứu của JICA**
 - Quy hoạch vị trí các ga: Trong khu vực đô thị có phát triển gắn kết trong và xung quanh khu vực ga
 - Quy hoạch hướng tuyến: 1) Xem xét tính hiệu quả về chi phí xây dựng giữa thiết kế cầu cạn và thiết kế đường đắp, và 2) Bán kính cong tối thiểu = 6.000m
 - Phương án 2 (PA2): Vị trí các ga và hướng tuyến dựa theo Nghiên cứu tiên khả thi năm 2009 (đã đệ trình lên Quốc hội)**
 - Quy hoạch vị trí các ga: Trong khu vực đô thị
 - Quy hoạch hướng tuyến: 1) Lựa chọn hướng tuyến bằng cách thiết kế các tổ hợp trên cao và 2) Bán kính cong tối thiểu=6.000m

■ Xây dựng các phương án

● **Phương án 3 (PA3): Vị trí các ga và hướng tuyến theo Nghiên cứu của KOICA năm 2007**

- ✓ Quy hoạch vị trí các ga: Nằm ở khu vực ngoại ô, tránh khu vực đô thị hiện nay
- ✓ Quy hoạch hướng tuyến: 1) Giảm chi phí xây dựng bằng cách lựa chọn hướng tuyến với thiết kế đường đắp và 2) Bán kính cong tối thiểu = 5.000m.

(2) **Lập Phương án "0"**

- **Phương án "0"**, là phần tích trường hợp không có dự án

■ Xây dựng các phương án

(3) **Các thiết kế có thể áp dụng**

Phương án	Cầu cạn	Đường đắp
PA1	- Khu vực thành phố bao gồm các ga - Khu vực đông dân cư - Khu vực có nền đất yếu.	- Khu vực thưa dân cư - Khu vực có nền đất ổn định
PA2	- Hầu hết trên cao đoạn	- Khu vực thưa dân cư - Khu vực đồi núi
PA3	- Khu vực thành phố bao gồm các ga - Khu vực có nền đất yếu (rất ít)	- Hầu hết trên cao đoạn

- **Cầu cạn:** 1) Lô giới hẹp hơn, 2) Phù hợp hơn tại các khu vực có nền đất yếu, 3) Chi phí cao hơn
- **Đường đắp:** 1) Lô giới rộng hơn, 2) Cần nhiều thời gian xây dựng hơn tại các khu vực có nền đất yếu, 3) Chi phí thấp hơn

* Cả hai loại thiết kế sẽ được xây dựng trên cao hoặc qua đường hầm cạn trong đó có cân nhắc đến các vấn đề về giao thông và thoát nước.

■ Vị trí ga trên đoạn phía Bắc sẽ thực hiện ĐMC

● **Có tất cả 6 ga được quy hoạch cho mỗi phương án trong ĐMC. Vị trí các ga được xác định dựa theo các tiêu chí sau:**

- ✓ Trung tâm các Tỉnh/thành, nếu điều kiện thuận lợi cho phép.
- ✓ Các đô thị lớn (ví dụ: đô thị loại III) dọc tuyến.
- ✓ Vị trí đặc biệt tạo sự thuận tiện cho hành khách.
- ✓ Các ga thực có thể được xây dựng sau nếu 1) có đủ nhu cầu 2) có tiềm năng phát triển gần kề.

Các phương án trong tỉnh

■ Khái quát các phương án của đoạn qua Hà Nam

■ Các phương án vị trí ga cho đoạn Hà Nam

Xây dựng các phương án cho đoạn Hà Nam

- PA1**
 - Vị trí ga: Trong khu vực phát triển của thành phố hiện đang có các dự án thi công cầu/đường, cách ga đường sắt hiện tại khoảng 2km
 - Hướng tuyến: Khu vực phía Đông bắc tuyến đường sắt hiện tại, hướng Bắc-Nam của đường sắt hiện tại
- PA2**
 - Vị trí ga: Trong khu vực phát triển đô thị, cách ga đường sắt hiện tại khoảng 1.5km
 - Hướng tuyến: Khu vực phía Đông bắc của đường sắt hiện tại, khu vực phía Nam của đường sắt hiện tại
- PA3**
 - Vị trí ga: Ngoài khu vực trung tâm thành phố, kết nối với ga đường sắt hiện tại sẽ đi dới theo quy hoạch
 - Hướng tuyến: Phía Bắc dọc theo đường bộ cao tốc, khu vực phía Nam của đường sắt hiện tại

Hướng tiếp cận trong so sánh các phương án

Hướng tiếp cận trong so sánh các phương án (1/2)

4 khía cạnh được lựa chọn để so sánh các phương án từ góc độ khách quan và toàn diện.

Các khía cạnh	Ý đồ	Mục tiêu
1) Sự thuận tiện và phát triển gắn kết	- Sự thuận tiện là yếu tố then chốt để có được lượng hành khách lớn do thời gian như cầu của hành khách - Phát triển gắn kết khu vực xung quanh nhà ga sẽ góp phần cải thiện (1) sự thuận tiện và (2) lợi ích đối với kinh tế vùng và chi trả xã hội	Quy mô tính (tổng tính)
2) Xem xét môi trường và xã hội	Cần quy hoạch ga và hướng tuyến làm sao để tránh được hoặc giảm thiểu tác động tiêu cực đối với môi trường tự nhiên, môi trường sống và môi trường xã hội	
3) Khả năng cung cấp dịch vụ tốc độ cao và hệ tầng kỹ thuật	Khả năng cung cấp dịch vụ tốc độ cao là chìa khóa để tối đa hóa việc sử dụng thời gian đi lại Những khó khăn có thể gặp phải trong giai đoạn xây dựng	Quy mô đoạn (tuyến) tuyến phía Bắc/đoạn tuyến phía Nam
4) Chi phí xây dựng	Chi phí là yếu tố quan trọng quyết định tính khả thi của dự án	

Hướng tiếp cận trong so sánh các phương án (2/2)

Xem xét đánh giá 4 yếu tố dưới đây theo các chỉ số sau

Khía cạnh	Chỉ số
1) Sự thuận tiện và phát triển gắn kết	1) Kết nối với các phương thức vận tải khác 2) Khoảng cách tới trung tâm thành phố 3) Quỹ đất để phát triển gắn kết
2) Xem xét môi trường và xã hội	1) Môi trường tự nhiên: a) Địa hình, b) Địa chất, c) Thủy văn, d) Thiên tai và e) Các khu vực bảo tồn và rừng. 2) Môi trường sống: f) Tác động do tiếng ồn và rung chấn 3) Môi trường xã hội: g) các vấn đề nhạy cảm trong việc sử dụng đất, h) Thu hồi đất và tái định cư, i) Di sản văn hóa và j) Các cộng đồng dân tộc thiểu số
3) Khả năng cung cấp dịch vụ tốc độ cao và hệ tầng kỹ thuật	1) Tỷ lệ đường song song có bán kính cong <6.000m 2) Các khu vực gặp khó khăn khi xây dựng (như nền đất yếu, cầu cũ nhấp nhô, hầm dài)
4) Chi phí xây dựng	Chi phí xây dựng

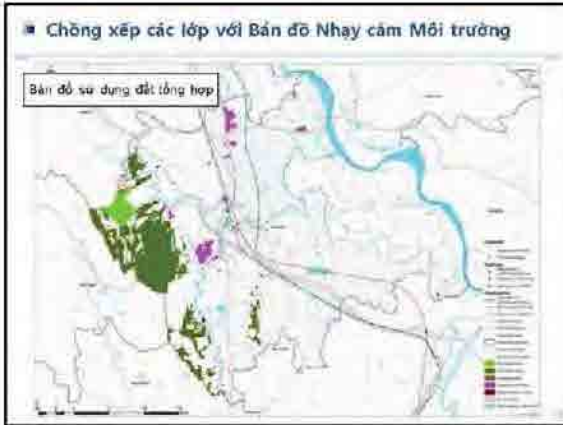
So sánh sơ bộ các phương án dành cho phân thảo luận

So sánh sơ bộ các phương án (Sự thuận tiện và phát triển gắn kết)

Bảng dưới đây thể hiện so sánh sơ bộ một cách tương đối giữa các phương án

Khía cạnh/ Các chỉ số	PA1	PA2	PA3
1) Sự thuận tiện và phát triển gắn kết			
1) Kết nối với các loại hình giao thông khác	B	B	A
2) Khoảng cách tới các trung tâm thành	A	A	B
3) Quỹ đất dành cho phát triển gắn kết	A	B	A

Chú thích: A- Tốt hơn
 B- Tốt
 C- Trung bình



■ So sánh sơ bộ các phương án (Nghiên cứu về môi trường và xã hội)

Bảng dưới đây thể hiện so sánh sơ bộ các phương án một cách tương đối

Khía cạnh/Các chỉ số	PA1	PA2	PA3
2) Nghiên cứu về môi trường và xã hội			
a) Địa hình	A	A	A
b) Địa chất	C	C	C
c) Thủy văn	A	A	A
d) Thiên tai	A	A	A
e) Các khu vực bảo tồn và rừng	A	A	A
f) Tiếng ồn và rung chấn	A	A	A
g) Sử dụng đất	A	B	A
h) Tái định cư	A	A	B
ì) Di sản văn hóa	A	A	A
đ) Các nhóm dân tộc thiểu số	A	A	A

Chú thích : A- Tốt hơn, B- Tốt, C- Trung bình

■ So sánh sơ bộ các phương án (Đoạn phía Bắc)

- Do Đường sắt cao tốc là một hệ thống toàn diện, mục 3) và 4) dưới đây sẽ được so sánh theo cấp độ đoạn tuyến, trong khi mục 1) và 2) dưới đây sẽ được so sánh một cách tóm tắt theo cấp độ tỉnh
- Bảng dưới đây thể hiện so sánh sơ bộ một cách tương đối các phương án theo từng khía cạnh

Khía cạnh	PA1	PA2	PA3	Chú ý
1) Sự thuận tiện và phát triển gắn kết	Tốt hơn	Tốt	Tốt	Tóm tắt đánh giá theo mức độ tỉnh
2) Nghiên cứu môi trường và xã hội	Tốt hơn	Tốt	Tốt	
3) Khả năng đáp ứng dịch vụ cao tốc và hạ tầng kỹ thuật	Tốt hơn	Tốt	Trung bình	Đánh giá theo mức độ đoạn tuyến
4) Chi phí xây dựng	Trung bình	Cao	Thấp(*)	phía Bắc

*Nếu sử dụng các phương pháp xử lý phù hợp cho khu vực có nền đất yếu thì chi phí xây dựng sẽ cao hơn.

■ Phương án "0"

(1) Phương án "0" là gì?

a) Nếu không có đường sắt cao tốc, hành khách (ước khoảng 80.000 người/ngày trên đoạn phía Bắc) sẽ sử dụng các loại hình giao thông khác như máy bay, đường sắt hiện tại, ô tô và xe buýt.

(2) Các tác động gây ra do lượng hành khách sử dụng các phương tiện giao thông khác tăng lên

- Lượng phát thải khí nhà kính và các chất gây ô nhiễm không khí mà một người thải ra trên một km đường đi khi sử dụng các loại hình giao thông khác lớn hơn rất nhiều so với sử dụng đường sắt cao tốc.
- Phát thải khí nhà kính (CO₂) và các chất gây ô nhiễm không khí tăng lên
- Phương án "0" sẽ gây ra các tác động tiêu cực đến biến đổi khí hậu và ô nhiễm không khí.

Các vấn đề cần thảo luận

■ Các vấn đề cần thảo luận

(1) Đánh giá dựa trên tầm quan trọng

- Các khía cạnh và chỉ số
 - ✓ Sự thuận tiện và phát triển gắn kết
 - ✓ Nghiên cứu về môi trường và xã hội
 - ✓ Khả năng đáp ứng dịch vụ cao tốc và hạ tầng kỹ thuật
 - ✓ Chi phí xây dựng
- Các ý tưởng về các khía cạnh cần thiết và các chỉ số khác cần xem xét

(2) Ý kiến nhận xét và thảo luận về Quy hoạch và Nghiên cứu về Môi trường và Xã hội

- Vị trí ga
- Hướng tuyến tại tỉnh và toàn bộ đoạn phía Bắc
- Phát triển gắn kết

Xin cảm ơn sự chú ý của quý vị và các bạn.

NGHIÊN CỨU LẬP DỰ ÁN CHO CÁC DỰ ÁN ĐƯỜNG SẮT CAO TỐC BẮC NAM ĐOẠN HÀ NỘI – VINH VÀ TP. HỒ CHÍ MINH – NHA TRANG

Nghiên cứu các phương án thông qua Đánh giá Môi trường Chiến lược (ĐMC)

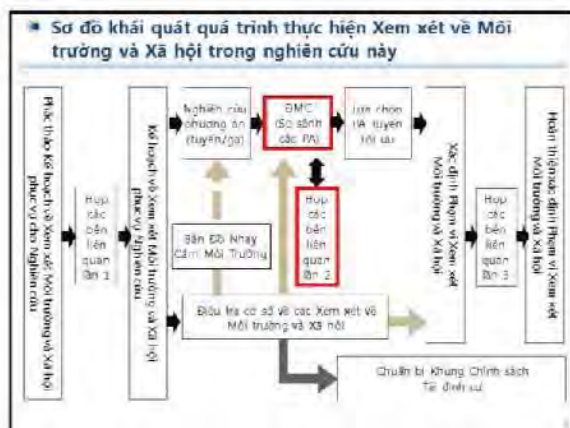
26/07/2012
 Thành phố Nam Định, Tỉnh Nam Định

- Nội dung**
- Đánh giá môi trường chiến lược (ĐMC) để lựa chọn phương án tối ưu
 - Xây dựng các phương án
 - Các phương án cho tình
 - Hướng tiếp cận trong so sánh các phương án
 - So sánh sơ bộ các phương án dành cho phần thảo luận
 - Các vấn đề cần thảo luận

Đánh giá môi trường chiến lược (ĐMC) để lựa chọn phương án tối ưu

- Các nguyên tắc cơ bản đối với Nghiên cứu Môi trường và Xã hội của Dự án**
- Nhằm hạn chế hoặc giảm thiểu các tác động tiêu cực đối với môi trường và xã hội, các phương án lựa chọn và các biện pháp giảm thiểu sẽ được nghiên cứu và lồng ghép vào giai đoạn lập quy hoạch dự án
 - Đề xuất nghiên cứu các vấn đề môi trường và xã hội trong tâm trong các giai đoạn tiếp theo của bước Đánh giá Tác động Môi trường (DTM).
 - Tạo sự hiểu biết chung giữa các bên liên quan của dự án về các vấn đề môi trường và xã hội mà dự án có thể gây ra.
- Ý nghĩa của cụm từ "Nghiên cứu về Môi trường và Xã hội" là gì? Thuật ngữ này được sử dụng trong "Hướng dẫn của JICA đối với Nghiên cứu về Môi trường và Xã hội" và trong các qui định, hướng dẫn khác của các nhà tài trợ quốc tế. Thuật ngữ này bao hàm cả khái niệm cũng như quá trình thực hiện việc đánh/giám (theo dõi) bù những tác động tiêu cực đối với môi trường tự nhiên và xã hội.*

- Một số văn bản Luật và qui định quan trọng cần tham khảo**
- (1) Một số văn bản Luật và Quy định của Việt Nam**
- Luật Bảo vệ Môi trường, 2005
 - Nghị định 29/2011/NĐ-CP quy định về đánh giá môi trường chiến lược, đánh giá tác động môi trường, cam kết bảo vệ môi trường.
 - Thông tư 26/2011/TT-BTNMT v/v Quy định chi tiết một số điều của Nghị định 29/2011/NĐ-CP
 - Luật Bảo vệ và Phát triển Rừng, 2004
 - Các Quy chuẩn về Môi trường (QCVN)
 - Các văn bản luật và quy định khác
- (2) Các Hướng dẫn của JICA và các quy chế liên quan khác**
- Hướng dẫn Nghiên cứu về các vấn đề môi trường và xã hội của JICA (2004 và 2010)
 - Chính sách bảo vệ môi trường và xã hội của Ngân hàng Thế giới



DMC áp dụng trong Nghiên cứu

Mục	Nội dung
Mục tiêu	Lựa chọn phương án kỹ thuật có độ ưu tiên cao nhất dựa trên các tiêu chí đánh giá và các ý kiến nhận xét của các bên liên quan.
Các đoạn tuyến cần phải có ĐMC	Đoạn tuyến phía Bắc (Hà Nội – Vinh) Đoạn tuyến phía Nam (TPHCM – Nha Trang)
Các phương án lựa chọn	Vị trí các ga và hướng tuyến bằng sơ đồ phương án 1/1
Các điểm cần nghiên cứu kỹ về sinh phương án lựa chọn	1) Sự thuận tiện và phát triển gắn bó; 2) Các tiện ích môi trường và xã hội; = Mối tương quan giữa các tác động đối với đồng ruộng, hệ sinh thái khu vực thường xảy ra thiên tai v.v...; 3) Thiết kế các lối đi bộ đối với mỗi hướng, sống do trồng cây và rừng, chắn gió m.v.v...; = Mối tương quan giữa các tác động đến môi trường và môi trường xã hội liên quan v.v...; 3) Khả năng đáp ứng dịch vụ cho các địa phương và các vấn đề về hạ tầng kỹ thuật và chi phí xây dựng.

Khái quát về Đoạn phía Bắc

Đoạn Hà Nội - Vinh

- > Tổng chiều dài: Khoảng 300km
- > Đi qua các đô thị lớn: Hà Nội, Phú Lý, Nam Định, Ninh Bình, Thanh Hóa và Vinh
- > Tiêu chuẩn kỹ thuật: Tốc độ thiết kế 350km/h, đường đôi 1435mm, tuyến một

□ : Khu vực nghiên cứu

Khái quát Đoạn phía Nam

Đoạn Tp.Hồ Chí Minh – Nha Trang

- > Tổng chiều dài: Khoảng 370km
- > Đi qua các đô thị lớn: Tp.HCM, Phan Thiết, Tháp Chàm và Nha Trang
- > Tiêu chuẩn kỹ thuật: Tốc độ thiết kế 350km/h, Đường đôi 1435mm, tuyến một

□ : Khu vực nghiên cứu

Đặc điểm của quy hoạch ĐSCT

- Hệ thống tổng thể**
 - Đường sắt nói chung và đặc biệt là Đường sắt cao tốc được hoạch định trong một hệ thống tổng thể.
 - ✓ Hướng tuyến thiết kế thẳng tối mức có thể để đảm bảo "tốc độ chạy tàu"
 - ✓ Vị trí các ga cũng là một phần quan trọng trong toàn bộ tuyến
- Yêu cầu trong quy hoạch ĐSCT**
 - Quy hoạch đường sắt cao tốc yêu cầu phải có sự hiểu biết sâu sắc của các địa phương nằm dọc theo hướng tuyến
 - Việc nghiên cứu xem xét hướng tuyến và vị trí các ga cần phải có sự thống nhất giữa các phương án (PA1, PA2, PA3) trong một hệ thống tổng thể của đoạn tuyến đó (ví dụ như Đoạn Hà Nội – Vinh và Tp.HCM – Nha Trang)

Xây dựng các phương án

Xây dựng các phương án

Để tiến hành đánh giá môi trường chiến lược (DMC), nghiên cứu đã xây dựng 3 phương án sau để phân tích so sánh

- Xây dựng 3 phương án**
 - Phương án 1 (PA1): Vị trí ga và hướng tuyến dựa trên nghiên cứu của JICA**
 - Quy hoạch vị trí các ga: Trong khu vực đô thị có phát triển gắn kết trong và xung quanh khu vực ga
 - Quy hoạch hướng tuyến: 1) Xem xét tính hiệu quả về chi phí xây dựng giữa thiết kế cầu cạn và thiết kế đường đắp, và 2) Bán kính cong tối thiểu = 6.000m
 - Phương án 2 (PA2): Vị trí các ga và hướng tuyến dựa theo Nghiên cứu tiền khả thi năm 2009 (đã đề trình lên Quốc hội)**
 - Quy hoạch vị trí các ga: Trong khu vực đô thị
 - Quy hoạch hướng tuyến: 1) Lựa chọn hướng tuyến bằng cách thiết kế các tổ hợp trên cao và 2) Bán kính cong tối thiểu=6.000m

■ **Xây dựng các phương án**

● **Phương án 3 (PA3): Vị trí các ga và hướng tuyến theo Nghiên cứu của KOICA năm 2007**

- ✓ Quy hoạch vị trí các ga: Nằm ở khu vực ngoại ô, tránh khu vực đô thị hiện nay
- ✓ Quy hoạch hướng tuyến: 1) Giảm chi phí xây dựng bằng cách lựa chọn hướng tuyến với thiết kế đường đắp và 2) Bán kính cong tối thiểu = 5.000m

(2) **Lập Phương án "0"**

- **Phương án "0"**: là phân tích trường hợp không có dự án

■ **Xây dựng các phương án**

(3) **Các thiết kế có thể áp dụng**

Phương án	Cầu cạn	Đường đắp
PA1	- Khu vực thành phố bao gồm các ga - Khu vực đông dân cư - Khu vực có nền đất yếu	- Khu vực thưa dân cư - Khu vực có nền đất ổn định
PA2	- Hầu hết trên cả đoạn	- Khu vực thưa dân cư - Khu vực đồi núi
PA3	- Khu vực thành phố bao gồm các ga - Khu vực có nền đất yếu (rất ít)	- Hầu hết trên cả đoạn

- **Cầu cạn**: 1) Lộ giới hẹp hơn, 2) Phù hợp hơn tại các khu vực có nền đất yếu, 3) Chi phí cao hơn
- **Đường đắp**: 1) Lộ giới rộng hơn, 2) Cần nhiều thời gian xây dựng hơn tại các khu vực có nền đất yếu, 3) Chi phí thấp hơn

* Các loại thiết kế sẽ được xây dựng trên cao hoặc qua đường hầm tùy trong đó có cần phải đến các vấn đề về giao thông và thoát nước

■ **Vị trí ga trên đoạn phía Bắc sẽ thực hiện ĐMC**

● **Có tất cả 6 ga được quy hoạch cho mỗi phương án trong ĐMC. Vị trí các ga được xác định dựa theo các tiêu chí sau:**

- Trung tâm các Tỉnh/thành, nếu điều kiện hướng tuyến cho phép
- Các đô thị lớn (vị dự đô thị loại III) dọc tuyến
- Vị trí đặc biệt tạo sự thuận tiện cho hành khách
- Các ga khác có thể được xây dựng sau nếu 1) có đủ nhu cầu 2) có tiềm năng phát triển gần kề

Các phương án trong tỉnh

■ **Khái quát các phương án của đoạn qua Nam Định**

■ **Các phương án vị trí ga cho đoạn Nam Định**

Xây dựng các phương án cho đoạn Nam Định

- **PA1**
 - ✓ Vị trí ga: ĐSCT và đường sắt hiện tại sẽ được kết nối tại ga đường sắt mới ở khu vực ngoại ô phía Bắc thành phố
 - ✓ Hướng tuyến: Khu vực phía Bắc của đường sắt hiện tại và QL1A, Khu vực phía Nam của đường sắt hiện tại và QL1A.
- **PA2 và PA3**
 - ✓ Vị trí ga: Khu vực phía Tây của thành phố, đi qua khu công nghiệp
 - ✓ Hướng tuyến: Khu vực phía Nam của đường sắt hiện tại và QL1A

Hưởng tiếp cận trong so sánh các phương án

Hưởng tiếp cận trong so sánh các phương án (1/2)

4 khía cạnh được lựa chọn để so sánh các phương án từ góc độ khách quan và toàn diện.

Các khía cạnh	Lý do	Mục tiêu
1) Sự thuận tiện và phát triển gắn kết	"Sự thuận tiện" là yếu tố then chốt để có được những hành khách lớn do thiếu màn nhô cầu của hành khách. Phát triển gắn kết khu vực xung quanh nhà ga sẽ góp phần cải thiện (1) sự thuận tiện và (2) lợi ích đối với kinh tế sống và cho toàn xã hội.	Quy mô, tính (bằng tính)
2) Xem xét môi trường và xã hội	Các quy hoạch ga và hướng tuyến làm sao để tránh được hoặc giảm thiểu tác động tiêu cực đối với môi trường tự nhiên, môi trường sống và môi trường xã hội.	
3) Khả năng cung cấp dịch vụ tốc độ cao và hạ tầng kỹ thuật	Khả năng cung cấp dịch vụ tốc độ cao là chìa khóa để tối đa hóa việc rút ngắn thời gian đi lại. Những khó khăn có thể gặp phải trong giai đoạn xây dựng.	Quy mô, đoạn tuyến (đoạn tuyến phía Bắc/đoạn tuyến phía Nam)
4) Chi phí xây dựng	Chi phí là yếu tố quan trọng quyết định tính khả thi của dự án	

Hưởng tiếp cận trong so sánh các phương án (2/2)

Xem xét đánh giá 4 yếu tố dưới đây theo các chỉ số sau

Chỉ số	Chỉ số
1) Sự thuận tiện và phát triển gắn kết	1) Kết nối với các phương thức vận tải khác 2) Khoảng cách tới trung tâm thành phố 3) Quỹ đất để phát triển gắn kết
2) Xem xét môi trường và xã hội	1) Môi trường tự nhiên: a) Địa hình, b) Địa chất, c) Thủy văn, d) Thiên tai và e) Các khu vực bảo tồn và rừng. 2) Môi trường sống: f) Tác động do tiếng ồn và rung chấn. 3) Môi trường xã hội: g) Các vấn đề nhạy cảm trong việc sử dụng đất, h) Thu hồi đất và tái định cư, i) Di sản văn hóa và j) Các cộng đồng dân tộc thiểu số.
3) Khả năng cung cấp dịch vụ tốc độ cao và hạ tầng kỹ thuật	1) Tỷ lệ đường cong có bán kính cong <6.000m 2) Các khu vực gặp khó khăn khi xây dựng (như nền đất yếu, cầu có nhịp dài, hầm dài)
4) Chi phí xây dựng	Chi phí xây dựng

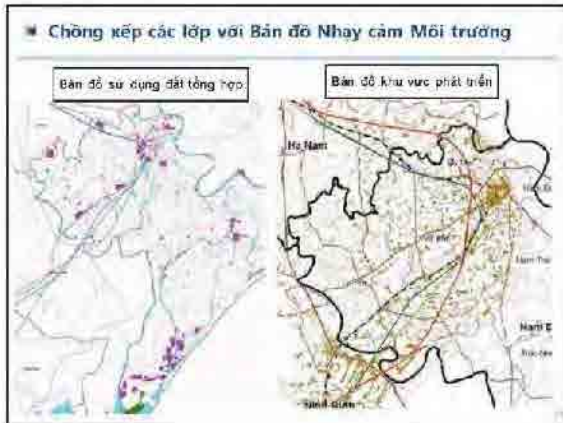
So sánh sơ bộ các phương án dành cho phân thảo luận

So sánh sơ bộ các phương án (Sự thuận tiện và phát triển gắn kết)

Bảng dưới đây thể hiện so sánh sơ bộ một cách tương đối giữa các phương án

Khía cạnh/Các chỉ số	PA 1	PA 2	PA 3
1) Sự thuận tiện và phát triển gắn kết			
a) Kết nối với các loại hình giao thông khác	A	C	C
b) Khoảng cách tới các trung tâm thành phố	B	B	B
c) Quỹ đất dành cho phát triển gắn kết	A	A	A

Chú thích: A - Tốt hơn
 B - Tốt
 C - Trung bình



■ **So sánh sơ bộ các phương án (Nghiên cứu về môi trường và xã hội)**

Bảng dưới đây thể hiện so sánh sơ bộ các phương án một cách tương đối

Khía cạnh/Các chỉ số	PA1	PA2	PA3
2) Nghiên cứu về môi trường và xã hội			
a) Địa hình	A	A	A
b) Địa chất	C	C	C
c) Thủy văn	A	A	A
đ) Thiên tai	A	A	A
e) Các khu vực bảo tồn và rừng	A	A	A
f) Tiếng ồn và rung chấn	B	B	B
g) Sử dụng đất	B	C	C
h) Tài chính cư	B	B	B
i) Di sản văn hóa	A	A	A
j) Các nhóm dân tộc thiểu số	A	A	A

Chú thích : A - Tốt hơn, B - Tốt, C - Trung bình

■ **So sánh sơ bộ các phương án (Đoạn phía Bắc)**

- Do Đường sắt cao tốc là một hệ thống toàn diện, mục 3) và 4) dưới đây sẽ được so sánh theo cấp độ hoàn thiện, trong khi mục 1) và 2) dưới đây sẽ được so sánh một cách tóm tắt theo cấp độ tình
- Bảng dưới đây thể hiện so sánh sơ bộ một cách tương đối các phương án theo từng khía cạnh

Khía cạnh	PA1	PA2	PA3	Chú ý
1) Sự thuận tiện và phát triển gắn kết	Tốt hơn	Tốt	Tốt	Lớn tốt đánh giá theo mức độ tình
2) Nghiên cứu môi trường và xã hội	Tốt hơn	Tốt	Tốt	
3) Khả năng đáp ứng dịch vụ cao tốc và hệ tầng kỹ thuật	Tốt hơn	Tốt	Trung bình	Đánh giá theo mức độ hoàn thiện đoạn tuyến phía Bắc
4) Chi phí xây dựng	Trung bình	Cao	Thấp*	

*Nếu sử dụng các phương pháp xử lý phù hợp cho khu vực có nền đất yếu thì chi phí xây dựng sẽ cao hơn.

■ **Phương án "0"**

(1) Phương án "0" là gì?

(1) Nếu không có đường sắt cao tốc, hành khách (ước khoảng 80.000 người/ngày trên đoạn phía Bắc) sẽ sử dụng các loại hình giao thông khác như máy bay, đường sắt hiện tại, ô tô và xe buýt.

(2) Các tác động gây ra do lượng hành khách sử dụng các phương tiện giao thông khác tăng lên

- Lượng phát thải khí nhà kính và các chất gây ô nhiễm không khí mà một người thải ra trên một km đường đi khi sử dụng các loại hình giao thông khác lớn hơn rất nhiều so với sử dụng đường sắt cao tốc.
- Phát thải khí nhà kính (CO₂) và các chất gây ô nhiễm không khí tăng lên
- Phương án "0" sẽ gây ra các tác động tiêu cực đến biến đổi khí hậu và ô nhiễm không khí.

Các vấn đề cần thảo luận

• Các vấn đề cần thảo luận

(1) Đánh giá dựa trên tầm quan trọng

- Các khía cạnh và chỉ số
 - ✓ Sự thuận tiện và phát triển gắn kết
 - ✓ Nghiên cứu về môi trường và xã hội
 - ✓ Khả năng đáp ứng dịch vụ cao tốc và hạ tầng kỹ thuật
 - ✓ Chi phí xây dựng
- Các ý tưởng về các khía cạnh cần thiết và các chỉ số khác cần xem xét

(2) Ý kiến nhận xét và thảo luận về Quy hoạch và Nghiên cứu về Môi trường và Xã hội

- Vị trí ga
- Hướng tuyến tại từng và toàn bộ đoạn phía Bắc
- Phát triển gắn kết

Xin cảm ơn sự chú ý của quý vị và các bạn.

NGHIÊN CỨU LẬP DỰ ÁN CHO CÁC DỰ ÁN ĐƯỜNG SẮT CAO TỐC BẮC NAM ĐOẠN HÀ NỘI – VINH VÀ TP. HỒ CHÍ MINH – NHA TRANG

Nghiên cứu các phương án thông qua Đánh giá Môi trường Chiến lược (ĐMC)

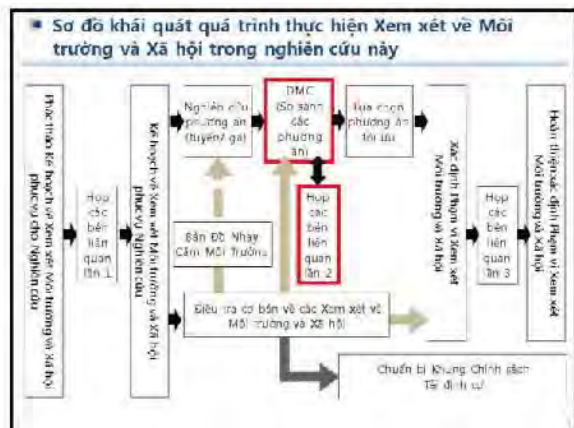
25/07/2012
 Ninh Bình, Tỉnh Ninh Bình

- Nội dung**
- Đánh giá môi trường chiến lược (ĐMC) để lựa chọn phương án tối ưu
 - Xây dựng các phương án
 - Các phương án cho tỉnh
 - Hướng tiếp cận trong so sánh các phương án
 - So sánh sơ bộ các phương án dành cho thảo luận
 - Các vấn đề cần thảo luận

Đánh giá môi trường chiến lược (ĐMC) để lựa chọn phương án tối ưu

- Các nguyên tắc cơ bản đối với Nghiên cứu về Môi trường và Xã hội của Dự án**
- Nhằm hạn chế hoặc giảm thiểu các tác động tiêu cực đối với môi trường và xã hội, các phương án lựa chọn và các biện pháp giảm thiểu sẽ được nghiên cứu và lồng ghép vào giai đoạn lập quy hoạch dự án.
 - Đề xuất nghiên cứu các vấn đề môi trường và xã hội trọng tâm trong các giai đoạn tiếp theo của bước Đánh giá Tác động Môi trường (ĐTM).
 - Tạo sự hiểu biết chung giữa các bên liên quan của dự án về các vấn đề môi trường và xã hội mà dự án có thể gây ra.
- Ý nghĩa của cụm từ "Nghiên cứu về Môi trường và Xã hội" là gì?**
 Thuật ngữ này được sử dụng trong "Hướng dẫn của JICA đối với Nghiên cứu về Môi trường và Xã hội" và trong các qui định, hướng dẫn khác của các nhà tài trợ quốc tế. Thuật ngữ này bao hàm cả khái niệm cũng như quá trình thực hiện việc đánh giá/giảm thiểu/đưa những tác động tiêu cực đối với môi trường tự nhiên và xã hội.

- Một số văn bản Luật và qui định quan trọng cần tham khảo**
- (1) Một số văn bản Luật và Quy định của Việt Nam**
- Luật Bảo vệ Môi trường, 2005
 - Nghị định 29/2011/NĐ-CP quy định về đánh giá môi trường chiến lược, đánh giá tác động môi trường, cam kết bảo vệ môi trường.
 - Thông tư 26/2011/TT-BTNMT v/v Quy định chi tiết một số điều của Nghị định 29/2011/NĐ-CP
 - Luật Bảo vệ và Phát triển Rừng, 2004
 - Các Quy chuẩn về Môi trường (QCVN)
 - Các văn bản luật và quy định khác
- (2) Các Hướng dẫn của JICA và các quy chế liên quan khác**
- Hướng dẫn Nghiên cứu về các vấn đề môi trường và xã hội của JICA (2004 và 2010)
 - Chính sách bảo vệ môi trường và xã hội của Ngân hàng Thế giới



ĐMCM áp dụng trong Nghiên cứu

Mục	Nội dung
Mục tiêu	Mục đích chương án là dự án trong đó có liên quan tới các yếu tố khác nhau và các tác động (nhỏ và lớn) của các bên liên quan.
Các đơn vị nghiên cứu cần phải có ĐMCM	Đơn vị nghiên cứu: (Hà Nội – Vinh) Đơn vị nghiên cứu: (TPHCM – Nha Trang)
Các phương án lựa chọn	Vị trí các ga và hướng tuyến cùng với chương trình
Các điểm cần nghiên cứu khi so sánh phương án lựa chọn	1) Sự thuận tiện và phát triển gần kề 2) Các tiêu chí môi trường và xã hội - Môi trường tự nhiên: các tác động đối với động thực vật, hệ sinh thái địa phương, thường gặp là (sông-lạc, v.v.) - Di sản văn hóa: tác động đối với môi trường rừng do bùng nổ và xung quanh phụ là v.v. - Môi trường xã hội: các tác động đối với môi trường đất đai và tài chính của các vị dân cư địa phương. 3) Khả năng đáp ứng dịch vụ, cấp tốc và các vấn đề về hạ tầng kỹ thuật và chi phí xây dựng.



- Đặc điểm của quy hoạch ĐSCT**
- Hệ thống tổng thể**
 - Đường sắt nói chung và đặc biệt là Đường sắt cao tốc được hoạch định trong một hệ thống tổng thể.
 - Hướng tuyến thiết kế thẳng tới mức có thể để đảm bảo "tốc độ chạy tàu"
 - Vị trí các ga cũng là một trong những phân quan trọng trong toàn bộ tuyến
 - Yêu cầu trong quy hoạch ĐSCT**
 - Quy hoạch đường sắt cao tốc yêu cầu phải có sự hiểu biết sâu sắc của các địa phương nằm dọc theo hướng tuyến.
 - Việc nghiên cứu xem xét hướng tuyến và vị trí các ga cần phải có sự thống nhất giữa các phương án (PA1, PA2, PA3) trong một hệ thống tổng thể của đoạn tuyến đó (ví dụ như Đoạn Hà Nội – Vinh và Tp.HCM – Nha Trang).

Xây dựng các phương án

- Xây dựng các phương án**
- Để tiến hành đánh giá môi trường chiến lược (ĐMCL), nghiên cứu đã xây dựng 3 phương án sau để phân tích so sánh
- Xây dựng 3 phương án**
 - Phương án 1 (PA1): Vị trí ga và hướng tuyến dựa trên nghiên cứu của JICA**
 - Quy hoạch vị trí các ga: Trong khu vực đô thị có phát triển gắn kết trong và xung quanh khu vực ga
 - Quy hoạch hướng tuyến: 1) Xem xét tính hiệu quả về chi phí xây dựng giữa thiết kế cầu cạn và thiết kế đường đắp, và 2) Bán kính cong tối thiểu = 6.000m
 - Phương án 2 (PA2): Vị trí các ga và hướng tuyến dựa theo Nghiên cứu tiền khả thi năm 2009 (đã đệ trình lên Quốc hội)**
 - Quy hoạch vị trí các ga: Trong khu đô thị
 - Quy hoạch hướng tuyến: 1) Lựa chọn hướng tuyến bằng cách thiết kế các tổ hợp trên cao và 2) Bán kính cong tối thiểu=6.000m

✦ **Xây dựng các phương án**

• **Phương án 3 (PA3): Vị trí các ga và hướng tuyến theo Nghiên cứu của KOICA năm 2007**

- ✓ Quy hoạch vị trí các ga: Nằm ở khu vực ngoại ô, tránh khu vực thành phố hiện nay
- ✓ Quy hoạch hướng tuyến: 1) Giảm chi phí xây dựng bằng cách lựa chọn hướng tuyến với thiết kế đường đắp và 2) Bán kính cong tối thiểu = 5.000m

(2) **Lập Phương án "0"**

- **Phương án "0"**, là phân tích trường hợp không có dự án

✦ **Xây dựng các phương án**

(3) **Các thiết kế có thể áp dụng**

Phương án	Cầu cạn	Đường đắp
PA1	- Khu vực thành phố bao gồm các ga - Khu vực đông dân cư - Khu vực có nền đất yếu	- Khu vực thưa dân cư - Khu vực có nền đất ổn định
PA2	- Hầu hết trên cả đoạn	- Khu vực thưa dân cư - Khu vực đồi núi
PA3	- Khu vực thành phố bao gồm các ga - Khu vực có nền đất yếu (trải lù)	- Hầu hết trên cả đoạn

- **Cầu cạn:** 1) Lộ giới hẹp hơn, 2) Phù hợp hơn tại các khu vực có nền đất yếu, 3) Chi phí cao hơn
- **Đường đắp:** 1) Lộ giới rộng hơn, 2) Cần nhiều thời gian xây dựng hơn tại các khu vực có nền đất yếu, 3) Chi phí thấp hơn

* Cả hai loại thiết kế sẽ được xây dựng trên cao hoặc qua đường hầm cạn trong đó cần nhắc đến các vấn đề về giao thông và thoát nước.

✦ **Vị trí ga trên đoạn phía Bắc sẽ thực hiện ĐMC**

• **Có tất cả 6 ga được quy hoạch cho mỗi phương án trong ĐMC. Vị trí các ga được xác định dựa theo các tiêu chí sau:**

- ◀ Trung tâm các Tỉnh/thành, nếu điều kiện hướng tuyến cho phép.
- ◀ Các đô thị lớn (vị thế đô thị loại III) dọc tuyến.
- ◀ Vị trí đặc biệt tạo sự thuận tiện cho hành khách.
- ◀ Các ga khác có thể được xây dựng sau nếu 1) có đủ nhu cầu 2) có tiềm năng phát triển gần kề.

Các phương án trong tỉnh

✦ **Khái quát các phương án của đoạn Ninh Bình**

✦ **Các phương án vị trí ga cho đoạn Ninh Bình**

Xây dựng các phương án cho đoạn Ninh Bình

PA1

- ✓ Vị trí ga: ĐSCT và đường sắt hiện tại sẽ được kết nối tại ga mới dự kiến tại khu vực ngoại ô nằm ở phía Nam của thành phố
- ✓ Hướng tuyến: Phía Bắc: Khu vực phía Đông của đường sắt hiện tại và QL1A. Phía Nam: khu vực phía Tây của đường sắt hiện tại và QL1A.

PA2

- ✓ Vị trí ga: Khu vực ngoại ô nằm ở phía Đông của thành phố
- ✓ Hướng tuyến: Khu vực phía Đông của đường sắt hiện tại và QL1A.

PA3

- ✓ Vị trí ga: Khu vực ngoại ô nằm ở phía Đông của thành phố
- ✓ Hướng tuyến: Khu vực phía Đông của đường sắt hiện tại và QL1A.

Hướng tiếp cận trong so sánh các phương án

Hướng tiếp cận trong so sánh các phương án (1/2)

4 tiêu chí được lựa chọn để so sánh các phương án từ góc độ khách quan và toàn diện.

Các tiêu chí	Lý do	Mức tiêu
1) Sự thuận tiện và phát triển gắn kết	"Sự thuận tiện" là yếu tố then chốt để có được trong hành khách lớn do thời gian như cầu của hành khách. Phát triển gắn kết khu vực xung quanh nhà ga sẽ góp phần cải thiện (1) sự thuận tiện và (2) lợi ích đối với bình đẳng vùng và cho toàn xã hội.	Quy mô tính (tổng tính)
2) Xem xét môi trường và xã hội	Cần quy hoạch ga và hướng tuyến làm sao để tránh được hoặc giảm thiểu tác động tiêu cực đối với môi trường tự nhiên, ô nhiễm và môi trường xã hội.	Quy mô (đoạn tuyến)
3) Khả năng Cung cấp dịch vụ tốc độ cao và hạ tầng kỹ thuật	Khả năng cung cấp dịch vụ tốc độ cao là chìa khóa để tối đa hóa việc rút ngắn thời gian đi lại. Những khó khăn có thể gặp phải trong giai đoạn xây dựng.	Bắc/Đoạn tuyến phía Nam
4) Chi phí xây dựng	Chi phí là yếu tố quan trọng quyết định tính khả thi của dự án	

Hướng tiếp cận trong so sánh các phương án (2/2)

Xem xét đánh giá 4 yếu tố dưới đây theo các chỉ số sau

Tiêu chí	Chỉ số
1) Sự thuận tiện và phát triển gắn kết	1) Kết nối với các phương thức vận tải khác 2) Khoảng cách tới trung tâm thành phố 3) Quy đất để phát triển gắn kết
2) Xem xét môi trường và xã hội	1) Môi trường tự nhiên: a) Địa hình, b) Địa chất, c) Thủy văn, d) Thiên tai và e) Các khu vực bảo tồn và rừng. 2) Ô nhiễm: f) Tác động có tiếng ồn và rung chấn. 3) Môi trường xã hội: g) Các vấn đề nhạy cảm trong việc sử dụng đất, h) Thu hồi đất và tái định cư, i) Di sản văn hóa và j) Cộng đồng dân tộc thiểu số.
3) Khả năng cung cấp dịch vụ tốc độ cao và hạ tầng kỹ thuật	1) Tỷ lệ đường cong có bán kính cong <6.000m 2) Các khu vực gặp khó khăn khi xây dựng (như nền đất yếu, cầu có nhịp dài, hầm dài)
4) Chi phí xây dựng	Chi phí xây dựng

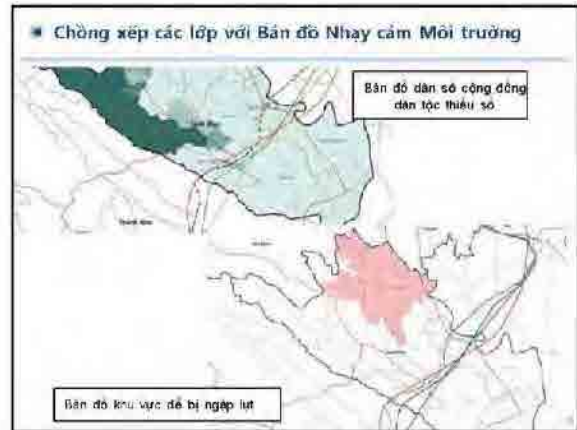
So sánh sơ bộ các phương án dành cho phần thảo luận

So sánh sơ bộ các phương án (Sự thuận tiện và phát triển gắn kết)

Bảng dưới đây thể hiện so sánh sơ bộ một cách tương đối giữa các phương án

Tiêu chí/Các chỉ số	PA 1	PA 2	PA 3
1) Sự thuận tiện và phát triển gắn kết			
a) Kết nối với các phương thức vận tải khác	A	C	C
b) Khoảng cách tới trung tâm thành phố	A	A	B
c) Quy đất dành cho phát triển gắn kết	A	A	A

Chú thích: A - Tốt hơn
B - Tốt
C - Trung bình



So sánh sơ bộ các phương án (Nghiên cứu về môi trường và xã hội)

Bảng dưới đây thể hiện so sánh sơ bộ các phương án một cách tương đối

Tiêu chí	PA1	PA2	PA3
2) Nghiên cứu về môi trường và xã hội			
a) Địa hình	A	A	A
b) Địa chất	C	C	C
c) Thủy văn	A	A	A
d) Thiên tai	A	A	A
e) Các khu vực bảo tồn và rừng	A	A	A
f) Tiếng ồn và rung chấn	A	B	A
g) Sử dụng đất	A	A	A
h) Tái định cư	A	B	B
ï) Di sản văn hóa	A	A	A
ð) Các nhóm dân tộc thiểu số	A	A	A

Chú thích: A- Tốt hơn, B- Tốt, C- Trung bình

So sánh sơ bộ các phương án (Đoạn phía Bắc)

- Do Đường sắt cao tốc là một hệ thống toàn diện, mục 3) và 4) dưới đây sẽ được so sánh theo cấp độ đoạn tuyến, trong khi mục 1) và 2) dưới đây sẽ được so sánh một cách tóm tắt theo cấp độ tỉnh
- Bảng dưới đây thể hiện so sánh sơ bộ một cách tương đối các phương án theo từng tiêu chí

Tiêu chí	PA1	PA2	PA3	Chú ý
1) Sự thuận tiện và phát triển gắn kết	Tốt hơn	Tốt	Tốt	Tóm tắt đánh giá theo mức độ tỉnh
2) Nghiên cứu môi trường và xã hội	Tốt hơn	Tốt	Tốt	
3) Khả năng đáp ứng dịch vụ cao tốc và hạ tầng kỹ thuật	Tốt hơn	Tốt	Trung bình	Đánh giá theo mức độ đoạn tuyến phía Bắc
4) Chi phí xây dựng	Trung bình	Cao	Thấp(*)	

*Nếu sử dụng các phương pháp xử lý phù hợp cho khu vực có nền đất yếu thì chi phí xây dựng sẽ cao hơn.

Phương án "0"

(1) Phương án "0" là gì?

a) Nếu không có đường sắt cao tốc, hành khách (ước khoảng 80.000 người/ngày trên đoạn phía Bắc) sẽ sử dụng các loại hình giao thông khác như máy bay, đường sắt hiện tại, ô tô và xe buýt.

(2) Các tác động gây ra do lượng hành khách sử dụng các phương tiện giao thông khác tăng lên

- Lượng phát thải khí nhà kính và các chất gây ô nhiễm không khí mà một người thải ra trên một km đường đi khi sử dụng các loại hình giao thông khác lớn hơn rất nhiều so với sử dụng đường sắt cao tốc.
- Phát thải khí nhà kính (CO₂) và các chất gây ô nhiễm không khí tăng lên
- Phương án "0" sẽ gây ra các tác động tiêu cực đến biến đổi khí hậu và ô nhiễm không khí.

Các vấn đề cần thảo luận

■ Các vấn đề cần thảo luận

(1) Đánh giá dựa trên tầm quan trọng

- Các tiêu chí và chỉ số
 - ✓ Sự thuận tiện và phát triển gắn kết
 - ✓ Nghiên cứu về môi trường và xã hội
 - ✓ Khả năng đáp ứng dịch vụ cao tốc và hạ tầng kỹ thuật
 - ✓ Chi phí xây dựng
- Ý tưởng về các tiêu chí cần thiết và các chỉ số khác cần xem xét

(2) Ý kiến nhận xét và thảo luận về Quy hoạch và Nghiên cứu về Môi trường và Xã hội

- Vị trí ga
- Hướng tuyến tại tỉnh và toàn bộ đoạn phía Bắc
- Phát triển gắn kết

Xin cảm ơn sự chú ý của quý vị và các bạn.

NGHIÊN CỨU LẬP DỰ ÁN CHO CÁC DỰ ÁN ĐƯỜNG SẮT CAO TỐC BẮC NAM ĐOẠN HÀ NỘI – VINH VÀ TP. HỒ CHÍ MINH – NHA TRANG

Nghiên cứu các phương án thông qua Đánh giá Môi trường Chiến lược (ĐMC)

24/07/2012
 Thanh Hóa, Tỉnh Thanh Hóa

Nội dung

- Đánh giá môi trường chiến lược (ĐMC) để lựa chọn phương án tối ưu
- Xây dựng các phương án
- Các phương án cho tỉnh
- Hướng tiếp cận trong so sánh các phương án
- So sánh sơ bộ các phương án dành cho thảo luận
- Các vấn đề cần thảo luận

Đánh giá môi trường chiến lược (ĐMC) để lựa chọn phương án tối ưu

Các nguyên tắc cơ bản đối với Nghiên cứu về Môi trường và Xã hội của Dự án

- Nhằm hạn chế hoặc giảm thiểu các tác động tiêu cực đối với môi trường và xã hội, các phương án lựa chọn và các biện pháp giảm thiểu sẽ được nghiên cứu và lồng ghép vào giai đoạn lập quy hoạch dự án
- Đề xuất nghiên cứu các vấn đề môi trường và xã hội trọng tâm trong các giai đoạn tiếp theo của bước Đánh giá Tác động Môi trường (ĐTM).
- Tạo sự hiểu biết chung giữa các bên liên quan của dự án về các vấn đề môi trường và xã hội mà dự án có thể gây ra

Ý nghĩa của cụm từ "Nghiên cứu về Môi trường và Xã hội" là gì?
 Thuật ngữ này được sử dụng trong Hướng dẫn của BCA đối với Nghiên cứu về Môi trường và Xã hội" và trong các qui định, hướng dẫn khác của các nhà tài trợ quốc tế. Thuật ngữ này bao hàm cả **khái niệm cũng như quá trình** thực hiện việc tránh/giảm thiểu/đền bù những tác động tiêu cực đối với môi trường tự nhiên và xã hội.

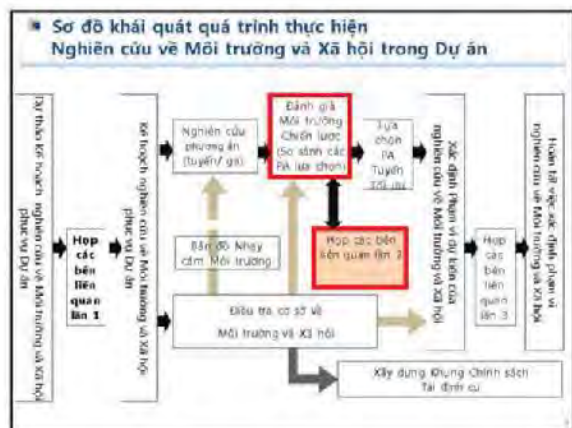
Một số văn bản Luật và qui định quan trọng cần tham khảo

(1) Một số văn bản Luật và Quy định của Việt Nam

- Luật Bảo vệ Môi trường, 2005
- Nghị định 29/2011/NĐ-CP quy định về đánh giá môi trường chiến lược, đánh giá tác động môi trường, cam kết bảo vệ môi trường.
- Thông tư 26/2011/TT-BTNMT v/v Quy định chi tiết một số điều của Nghị định 29/2011/NĐ-CP
- Luật Bảo vệ và Phát triển Rừng, 2004
- Các Quy chuẩn về Môi trường (QCVN)
- Các văn bản luật và quy định khác

(2) Các Hướng dẫn của JICA và các quy chế liên quan khác

- Hướng dẫn Nghiên cứu về các vấn đề môi trường và xã hội của JICA (2004 and 2010)
- Chính sách bảo vệ môi trường và xã hội của Ngân hàng Thế giới



ĐMC áp dụng trong Nghiên cứu

Mục	Mô tả
Mục tiêu	Thực hiện phương án ĐMC và trong đó có các tiêu chí và các sinh thái khác và các g (bản nhân vật của các bên liên quan)
Các đoạn tuyến cần phải có ĐMC	Đoạn tuyến phía Bắc (Hà Nội – Vinh) Đoạn tuyến phía Nam (TPHCM – Nha Trang)
Các phương án lựa chọn	Vị trí các ga và hướng tuyến cùng với phương án
Các điểm cần nghiên cứu khi so sánh phương án lựa chọn	1) Sự thuận tiện và phát triển gần kề 2) Các khu dân cư, trường và XH - Môi trường tự nhiên: các tác động đến các động thực vật, hệ sinh thái, khu vực thường xảy ra thiên tai, v.v. - Cảnh quan: các tác động đến môi trường sống do biến đổi và công nghệ gây ra. - Môi trường xã hội: các tác động đến gia đình và tài chính, các di sản văn hóa, v.v. - Sự khả năng chấp nhận dịch vụ của các và các vấn đề về hạ tầng kỹ thuật (khi chi xây dựng)



- Đặc điểm của quy hoạch ĐSCT**
- Hệ thống tổng thể**
 - Đường sắt nói chung và đặc biệt là Đường sắt cao tốc được hoạch định trong một hệ thống tổng thể
 - Hướng tuyến thiết kế thẳng tới mức có thể để đảm bảo "tốc độ chạy tàu"
 - Vị trí các ga cũng là một trong những phần quan trọng trong toàn bộ tuyến
 - Yêu cầu trong quy hoạch ĐSCT**
 - Quy hoạch đường sắt cao tốc yêu cầu phải có sự hiểu biết sâu sắc của các địa phương nằm dọc theo hướng tuyến.
 - Việc nghiên cứu xem xét hướng tuyến và vị trí các ga cần phải có sự thống nhất giữa các phương án (PA1, PA2, PA3) trong một hệ thống tổng thể của đoạn tuyến đó (ví dụ như Đoạn Hà Nội – Vinh và Tp.HCM – Nha Trang).

Xây dựng các phương án

- Xây dựng các phương án**
- Để tiến hành đánh giá môi trường chiến lược (ĐMC), nghiên cứu đã xây dựng 3 phương án sau để phân tích so sánh
- Xây dựng 3 phương án**
 - Phương án 1 (PA1): Vị trí ga và hướng tuyến dựa trên nghiên cứu của JICA**
 - Quy hoạch vị trí các ga: Trong khu vực đô thị có phát triển gắn kết trong và xung quanh khu vực ga
 - Quy hoạch hướng tuyến: 1) Xem xét tình hình quá và chi phí xây dựng giữa thiết kế cầu cạn và thiết kế đường đắp, và 2) Bán kính cong tối thiểu = 6.000m
 - Phương án 2 (PA2): Vị trí các ga và hướng tuyến dựa theo Nghiên cứu tiền khả thi năm 2009** (đã đệ trình lên Quốc hội)
 - Quy hoạch vị trí các ga: Trong khu đô thị
 - Quy hoạch hướng tuyến: 1) Lựa chọn hướng tuyến bằng cách thiết kế các tổ hợp trên cao và 2) Bán kính cong tối thiểu=6.000m

■ **Xây dựng các phương án**

- **Phương án 3 (PA3): Vị trí các ga và hướng tuyến theo Nghiên cứu của KOICA năm 2007**
 - ✓ Quy hoạch vị trí các ga: Nằm ở khu vực ngoại ô, tránh khu vực thành phố hiện nay
 - ✓ Quy hoạch hướng tuyến: 1) Giảm chi phí xây dựng bằng cách lựa chọn hướng tuyến với thiết kế đường đắp và 2) Bán kính cong tối thiểu = 5.000m

(2) **Lập Phương án "0"**

- **Phương án "0"** là phân tích trường hợp không có dự án

■ **Xây dựng các phương án**

(3) **Các thiết kế có thể áp dụng**

Phương án	Cầu cạn	Đường đắp
PA1	- Khu vực thành phố bao gồm các ga - Khu vực đông dân cư - Khu vực có nền đất yếu	- Khu vực thưa dân cư - Khu vực có nền đất ổn định
PA2	- Hầu hết trên cả đoạn	- Khu vực thưa dân cư - Khu vực đồi núi
PA3	- Khu vực thành phố bao gồm các ga - Khu vực có nền đất yếu (rất ít)	- Hầu hết trên cả đoạn

- **Cầu cạn:** 1) Lộ giới hẹp hơn, 2) Phù hợp hơn tại các khu vực có nền đất yếu, 3) Chi phí cao hơn
- **Đường đắp:** 1) Lộ giới rộng hơn, 2) Cần nhiều thời gian xây dựng hơn tại các khu vực có nền đất yếu, 3) Chi phí thấp hơn

* Cả hai loại thiết kế sẽ được xây dựng trên cao hoặc qua đường hầm cạn trong đó có cần nhắc đến các vấn đề về giao thông và thoát nước.

■ **Vị trí ga trên đoạn phía Bắc sẽ thực hiện DMC**

- **Có tất cả 6 ga được quy hoạch cho mỗi phương án trong DMC. Vị trí các ga được xác định dựa theo các tiêu chí sau:**
 - ✓ Trung tâm các Tỉnh/thành, nếu điều kiện hướng tuyến cho phép.
 - ✓ Các đô thị lớn (ví dụ: đô thị loại III) dọc tuyến.
 - ✓ Vị trí đặc biệt tạo sự thuận tiện cho hành khách.
 - ✓ Các ga khác có thể được xây dựng sau nếu 1) có đủ nhu cầu 2) có tiềm năng phát triển gắn kết.

Các phương án trong tỉnh

■ **Khái quát các phương án của đoạn Thanh Hóa**

■ **Các phương án vị trí ga cho đoạn Thanh Hóa**

• Xây dựng các phương án cho đoạn Thanh Hóa

- **PA1**
 - ✓ Vị trí ga : ĐSCT và đường sắt hiện tại sẽ được kết nối tại ga mới dự kiến.
 - ✓ Hướng tuyến : khu vực phía Tây của QL1A (đoạn phía Bắc) và phía Nam của Núi Hàm Rồng.
- **PA2**
 - ✓ Vị trí ga : cách ga hiện khoảng 600m về phía Tây, nằm trong khu vực thành phố.
 - ✓ Hướng tuyến : khu vực phía Tây của QL1A và Núi Hàm Rồng.
- **PA3**
 - ✓ Vị trí ga : Nằm ngoài khu vực thành phố
 - ✓ Hướng tuyến : Khu vực phía Tây của QL1A và Núi Hàm Rồng.

Hưởng tiếp cận trong so sánh các phương án

• Hưởng tiếp cận trong so sánh các phương án (1/2)

4 khía cạnh được lựa chọn để so sánh các phương án từ góc độ khách quan và toàn diện.

Các khía cạnh	Lý do	Mức tiêu
1) Sự thuận tiện và phát triển gắn kết	- Sự thuận tiện là yếu tố then chốt để có được lượng hành khách lớn do thỏa mãn nhu cầu của hành khách. - Phát triển gắn kết khu vực xung quanh nhà ga sẽ góp phần cải thiện (1) sự thuận tiện và (2) lợi ích đối với kinh tế vùng và cho toàn xã hội.	(Quy mô, tính (tổng tính))
2) Xem xét môi trường và xã hội	Cần quy hoạch ga và hướng tuyến làm sao để tránh được hoặc giảm thiểu tác động tiêu cực đối với môi trường tự nhiên, ô nhiễm và môi trường xã hội.	
3) Khả năng Cung cấp dịch vụ tốc độ cao và hạ tầng kỹ thuật	Khả năng cung cấp dịch vụ tốc độ cao là chìa khóa để khởi đầu cho việc mở rộng (mở biên địa) tại những khu domain có thể gặp phát triển giải đoạn xây dựng.	Quy mô đoạn tuyến (đoạn tuyến phân Bắc/đoạn tuyến phía Nam)
4) Chi phí xây dựng	Chi phí là yếu tố quan trọng quyết định tính khả thi của dự án	

• Hưởng tiếp cận trong so sánh các phương án (2/2)

Xem xét đánh giá 4 yếu tố dưới đây theo các chỉ số sau

Khía cạnh	Chỉ số
1) Sự thuận tiện và phát triển gắn kết	1) Kết nối với các phương thức vận tải khác 2) Khoảng cách tới trung tâm thành phố 3) Quy đất để phát triển gắn kết
2) Xem xét môi trường và xã hội	1) Môi trường tự nhiên: a) Địa hình, b) Địa chất, c) Thủy văn, d) Thiên tai và e) Các khu vực bảo tồn và rừng. 2) Ô nhiễm: f) Tác động do tiếng ồn và rung chấn. 3) Môi trường xã hội: g) các vấn đề nhay cảm trong việc sử dụng đất, h) Thu hộ đất và tái định cư, i) Di sản văn hóa và j) Các công đồng dân tộc thiểu số.
3) Khả năng cung cấp dịch vụ tốc độ cao và hạ tầng kỹ thuật	1) Tỷ lệ đường cong có bán kính cong < 6.000m 2) Các khu vực gặp khó khăn khi xây dựng (như nền đất yếu, cầu có nhịp dài, hầm dài)
4) Chi phí xây dựng	Chi phí xây dựng

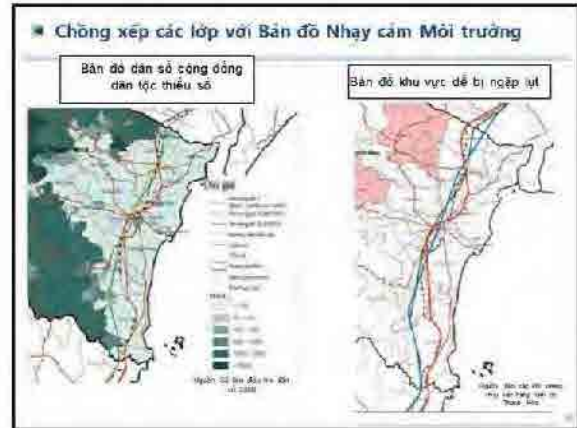
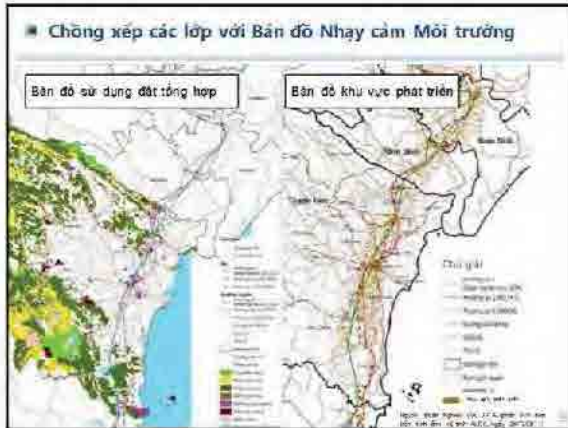
So sánh sơ bộ các phương án dành cho phân thảo luận

• So sánh sơ bộ các phương án (Sự thuận tiện và phát triển gắn kết)

Bảng dưới đây thể hiện so sánh sơ bộ một cách tương đối giữa các phương án

Khía cạnh/Chỉ số	PA 1	PA 2	PA 3
1) Sự thuận tiện và phát triển gắn kết			
a) Kết nối với các phương thức vận tải khác	A	B	B
b) Khoảng cách tới các trung tâm thành phố	A	B	B
c) Quy đất dành cho phát triển gắn kết	B	B	B

Chú thích : A - Tốt hơn
 B - Tốt
 C - Trung bình



■ **So sánh sơ bộ các phương án (Nghiên cứu về môi trường và xã hội)**

Bảng dưới đây thể hiện so sánh sơ bộ các phương án một cách tương đối

Khía cạnh/Các chỉ số	PA1	PA2	PA3
2) Nghiên cứu về môi trường và xã hội			
a) Địa hình	A	A	A
b) Địa chất	A	A	A
c) Thủy văn	A	B	B
d) Thiên tai	C	B	B
e) Các khu vực bảo tồn và rừng	A	B	B
f) Tiếng ồn và rung chấn	C	C	C
g) Sử dụng đất	B	B	B
h) Tài chính tư	B	B	C
i) Di sản văn hóa	A	B	A
j) Các nhóm dân tộc thiểu số	A	A	A

Chú thích : A- Tốt hơn, B- Tốt, C- Trung bình

■ **So sánh sơ bộ các phương án (Đoạn phía Bắc)**

- Do Đường sắt cao tốc là một hệ thống toàn diện, mục 3) và 4) dưới đây sẽ được so sánh theo cấp độ đoạn tuyến, trong khi mục 1) và 2) dưới đây sẽ được so sánh một cách tóm tắt theo cấp độ tỉnh
- Bảng dưới đây thể hiện so sánh sơ bộ một cách lưỡng đối các phương án theo từng khía cạnh

Khía cạnh	PA1	PA2	PA3	Chú ý
1) Sự thuận tiện và phát triển gắn kết	Tốt hơn	Tốt	Tốt	Tóm tắt đánh giá theo mức độ tỉnh
2) Nghiên cứu môi trường và xã hội	Tốt hơn	Tốt	Tốt	
3) Khả năng đáp ứng dịch vụ cao tốc và hạ tầng kỹ thuật	Tốt hơn	Tốt	Trung bình	Thành giá theo mức độ đoạn tuyến phía Bắc
4) Chi phí xây dựng	Trung bình	Cao	Thấp(*)	

*Nếu sử dụng các phương pháp xử lý phù hợp cho khu vực có nền đất yếu thì chi phí xây dựng sẽ cao hơn.

■ **Phương án "0"**

(1) Phương án "0" là gì?

a) Nếu không có đường sắt cao tốc, hành khách (ước khoảng 80.000 người/ngày trên đoạn phía Bắc) sẽ sử dụng các loại hình giao thông khác như máy bay, đường sắt hiện tại, ô tô và xe buýt.

(2) Các tác động gây ra do lượng hành khách sử dụng các phương tiện giao thông khác tăng lên

- Lượng phát thải khí nhà kính và các chất gây ô nhiễm không khí mà một người thải ra trên một km đường đi khi sử dụng các loại hình giao thông khác lớn hơn rất nhiều so với sử dụng đường sắt cao tốc.

↓

- Phát thải khí nhà kính (CO₂) và các chất gây ô nhiễm không khí tăng lên
- Phương án "0" sẽ gây ra các tác động tiêu cực đến biến đổi khí hậu và ô nhiễm không khí.

Các vấn đề cần thảo luận

• Các vấn đề cần thảo luận

(1) Đánh giá dựa trên tầm quan trọng

- Các khía cạnh và chỉ số
 - ✓ Sự thuận tiện và phát triển gắn kết
 - ✓ Nghiên cứu về môi trường và xã hội
 - ✓ Khả năng đáp ứng dịch vụ cao tốc và hạ tầng kỹ thuật
 - ✓ Chi phí xây dựng
- Các ý tưởng về các khía cạnh cần thiết và các chỉ số khác cần xem xét

(2) Ý kiến nhận xét và thảo luận về Quy hoạch và Nghiên cứu về Môi trường và Xã hội

- Vị trí ga
- Hướng tuyến tại tỉnh và toàn bộ đoạn phía Bắc
- Phát triển gắn kết

Xin cảm ơn sự chú ý của quý vị và các bạn.

NGHIÊN CỨU LẬP DỰ ÁN CHO CÁC DỰ ÁN ĐƯỜNG SẮT CAO TỐC BẮC NAM
 ĐOẠN HÀ NỘI – VINH VÀ TR. HỒ CHÍ MINH – NHA TRANG

JICA

Nghiên cứu các phương án thông qua Đánh giá Môi trường Chiến lược (ĐMC)

23/07/2012
 Thành phố Vinh, Tỉnh Nghệ An

Nội dung

- Đánh giá môi trường chiến lược (ĐMC) để lựa chọn phương án tối ưu
- Xây dựng các phương án
- Các phương án cho tỉnh
- Hướng tiếp cận trong so sánh các phương án
- So sánh sơ bộ các phương án dành cho thảo luận
- Các vấn đề cần thảo luận

Đánh giá môi trường chiến lược (ĐMC) để lựa chọn phương án tối ưu

Các nguyên tắc cơ bản đối với Nghiên cứu Môi trường và Xã hội của Dự án

- Nhằm hạn chế hoặc giảm thiểu các tác động tiêu cực đối với môi trường và xã hội, các phương án lựa chọn và các biện pháp giảm thiểu sẽ được nghiên cứu và lồng ghép vào giai đoạn lập quy hoạch dự án
- Đề xuất nghiên cứu các vấn đề môi trường và xã hội trọng tâm trong các giai đoạn tiếp theo của bước Đánh giá Tác động Môi trường (ĐTM)
- Tạo sự hiểu biết chung giữa các bên liên quan của dự án về các vấn đề môi trường và xã hội mà dự án có thể gây ra.

Ý nghĩa của cụm từ "Nghiên cứu về Môi trường và Xã hội" là gì?
 Thuật ngữ này được sử dụng trong Hướng dẫn của JICA đối với Nghiên cứu về Môi trường và Xã hội" và trong các quy định, hướng dẫn khác của các nhà tài trợ quốc tế. Thuật ngữ này bao hàm cả khái niệm cũng như quá trình thực hiện việc tránh/giảm/thiếu/đền bù những tác động tiêu cực đối với môi trường tự nhiên và xã hội.

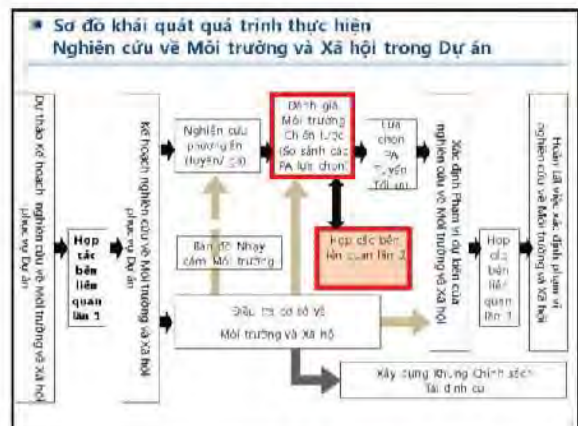
Một số văn bản Luật và quy định quan trọng cần tham khảo

(1) Một số văn bản Luật và Quy định của Việt Nam

- Luật Bảo vệ Môi trường, 2005
- Nghị định 29/2011/NĐ-CP quy định về đánh giá môi trường chiến lược, đánh giá tác động môi trường, cam kết bảo vệ môi trường.
- Thông tư 26/2011/TT-BTNMT v/v Quy định chi tiết một số điều của Nghị định 29/2011/NĐ-CP
- Luật Bảo vệ và Phát triển Rừng, 2004
- Các Quy chuẩn về Môi trường (QCVN)
- Các văn bản luật và quy định khác

(2) Các Hướng dẫn của JICA và các quy chế liên quan khác

- Hướng dẫn Nghiên cứu về các vấn đề môi trường và xã hội của JICA (2004 and 2010)
- Chính sách bảo vệ môi trường và xã hội của Ngân hàng Thế giới



ĐMC áp dụng trong Nghiên cứu

Mục	Nội D.
Mục tiêu	Lựa chọn phương án tối ưu trong đó có tính đến sự tác động môi trường khác nhau và tác động môi trường của các lựa chọn.
Các đoạn tuyến cần phải có ĐMC	Đoạn tuyến phía bắc (Hà Nội - Vinh) Đoạn tuyến phía nam (TPHCM - Nha Trang)
Các phương án lựa chọn	Vị trí các ga và hướng tuyến song song phương án "1"
Các điểm cần nghiên cứu khi so sánh phương án lựa chọn	1) Sự thuận tiện và phát triển gắn kết 2) Các khía cạnh Môi trường và Xã hội 3) Môi trường tự nhiên, các tác động đối với động thực vật, hệ sinh thái, khu vực thường xảy ra thiên tai, v.v. 4) Điều kiện các tác động đối với môi trường sống do tiếng ồn và rung chấn gây ra, v.v. 5) Môi trường xã hội, các tác động đối lưu hóa đất và tái định cư, các cơ sở văn hóa, v.v. 6) Các tác động môi trường xã hội và các vấn đề về hạ tầng kỹ thuật 7) Chi phí xây dựng



- Đặc điểm của quy hoạch ĐSCT**
- Hệ thống tổng thể**
 - Đường sắt nói chung và đặc biệt là Đường sắt cao tốc được hoạch định trong một hệ thống tổng thể.
 - Hướng tuyến thiết kế thẳng tới mức có thể để đảm bảo "tốc độ chạy tàu"
 - Vị trí các ga cũng là một trong những phần quan trọng trong toàn bộ tuyến
 - Yêu cầu trong quy hoạch ĐSCT**
 - Quy hoạch đường sắt cao tốc yêu cầu phải có sự hiểu biết sâu sắc của các địa phương nằm dọc theo hướng tuyến.
 - Việc nghiên cứu xem xét hướng tuyến và vị trí các ga cần phải có sự thống nhất giữa các phương án (PA1, PA2, PA3) trong một hệ thống tổng thể của đoạn tuyến đó (ví dụ như Đoạn Hà Nội – Vinh và Tp.HCM – Nha Trang)

Xây dựng các phương án

- Xây dựng các phương án**
- Để tiến hành đánh giá môi trường chiến lược (ĐMC), nghiên cứu đã xây dựng 3 phương án sau để phân tích so sánh
- Xây dựng 3 phương án**
 - Phương án 1 (PA1): Vị trí ga và hướng tuyến dựa trên nghiên cứu của JICA**
 - Quy hoạch vị trí các ga: Trong khu vực đô thị có phát triển gắn kết trong và xung quanh khu vực ga
 - Quy hoạch hướng tuyến: 1) Xem xét tính hiệu quả về chi phí xây dựng giữa thiết kế cầu cạn và thiết kế đường đắp, và 2) Bán kính cong tối thiểu = 6.000m
 - Phương án 2 (PA2): Vị trí các ga và hướng tuyến dựa theo Nghiên cứu tiền khả thi năm 2009** (đã đệ trình lên Quốc hội)
 - Quy hoạch vị trí các ga: Trong khu đô thị
 - Quy hoạch hướng tuyến: 1) Lựa chọn hướng tuyến bằng cách thiết kế các tổ hợp trên cao và 2) Bán kính cong tối thiểu=6.000m

■ Xây dựng các phương án

- **Phương án 3 (PA3): Vị trí các ga và hướng tuyến theo Nghiên cứu của KOICA năm 2007**
 - ✓ Quy hoạch vị trí các ga: Nằm ở khu vực ngoại ô, tránh khu vực thành phố hiện nay
 - ✓ Quy hoạch hướng tuyến: 1) Giảm chi phí xây dựng bằng cách lựa chọn hướng tuyến với thiết kế đường đắp và 2) Bán kính cong tối thiểu = 5.000m

(2) Lập Phương án "0"

- **Phương án "0"**, là phân tích trường hợp không có dự án

■ Xây dựng các phương án

(3) Các thiết kế có thể áp dụng

Phương án	Cầu cạn	Đường đắp
PA1	- Khu vực thành phố bao gồm các ga - Khu vực đông dân cư - Khu vực có nền đất yếu	- Khu vực thưa dân cư - Khu vực có nền đất ổn định
PA2	- Hầu hết trên cả đoạn	- Khu vực thưa dân cư - Khu vực đồi núi
PA3	- Khu vực thành phố bao gồm các ga - Khu vực có nền đất yếu (gắt ít)	- Hầu hết trên cả đoạn

- **Cầu cạn:** 1) Lộ giới hẹp hơn, 2) Phù hợp hơn tại các khu vực có nền đất yếu, 3) Chi phí cao hơn
- **Đường đắp:** 1) Lộ giới rộng hơn, 2) Cần nhiều thời gian xây dựng hơn tại các khu vực có nền đất yếu, 3) Chi phí thấp hơn

* Cả hai loại thiết kế sẽ được xây dựng trên cao hoặc qua đường hầm cạn trong đó có cân nhắc đến các vấn đề về giao thông và thoát nước.

■ Vị trí ga trên đoạn phía Bắc sẽ thực hiện ĐMC

- Có tất cả 6 ga được quy hoạch cho mỗi phương án trong ĐMC. Vị trí các ga được xác định dựa theo các tiêu chí sau:
 - Trung tâm các Tỉnh/Thành, nếu điều kiện hướng tuyến cho phép.
 - Các đô thị lớn (tỷ lệ đô thị loại II) dọc tuyến.
 - Vị trí đặc biệt tạo sự thuận tiện cho hành khách.
 - Các ga khác có thể được xây dựng sau nếu 1) có đủ nhu cầu 2) có tiềm năng phát triển gần kết.

Các phương án trong tỉnh

■ Khái quát các phương án của đoạn Nghệ An

■ Các phương án vị trí ga cho đoạn Nghệ An

• Xây dựng các phương án cho đoạn Nghệ An

- **PA1**
 - ✓ Vị trí ga: ĐSCT và đường sắt hiện tại sẽ được kết nối tại ga hiện có
 - ✓ Hướng tuyến: Dọc QL1A và khu vực phía Đông của đường sắt hiện tại
- **PA2**
 - ✓ Vị trí ga: Trong khu vực thành phố
 - ✓ Hướng tuyến: Khu vực phía Tây của QL1A và đường sắt hiện tại
- **PA3**
 - ✓ Vị trí ga: Bên ngoài khu vực thành phố, cạnh đường bộ cao tốc dự kiến
 - ✓ Hướng tuyến: Khu vực phía Tây của QL1A và đường sắt hiện tại

Hướng tiếp cận trong so sánh các phương án

• Hướng tiếp cận trong so sánh các phương án (1/2)

4 khía cạnh được lựa chọn để so sánh các phương án từ góc độ khách quan và toàn diện.

Các khía cạnh	Lý do	Mục tiêu
1) Sự thuận tiện và phát triển gắn kết	- Sự thuận tiện là yếu tố then chốt để có được lượng hành khách lớn do thỏa mãn nhu cầu của hành khách Phát triển gắn kết khu vực xung quanh nhà ga sẽ góp phần cải thiện (T) sự thuận tiện và (Đ) kế hoạch đối với kinh tế vùng và chủ đầu tư xã hội	Quy mô Tỉnh (trung bình)
2) Xem xét môi trường và xã hội	Cần quy hoạch ga và hướng tuyến làm sao để tránh được hoặc giảm thiểu tác động tiêu cực đối với môi trường tự nhiên, ô nhiễm và môi trường xã hội	Quy mô đoạn tuyến (đoạn ngắn phía Bắc đoạn ngắn phía Nam)
3) Khả năng cung cấp dịch vụ tốc độ cao và hạ tầng kỹ thuật	Khả năng cung cấp dịch vụ tốc độ cao là chìa khóa để từ đó hóa việc rút ngắn thời gian đi lại Những khó khăn có thể gặp phải trong giai đoạn xây dựng	
4) Chi phí xây dựng	Chi phí là yếu tố quan trọng quyết định tính khả thi của dự án	

• Hướng tiếp cận trong so sánh các phương án (2/2)

Xem xét đánh giá 4 yếu tố dưới đây theo các chỉ số sau

Khía cạnh	Chỉ số
1) Sự thuận tiện và phát triển gắn kết	1) Kết nối với các phương thức vận tải khác 2) Khoảng cách tới trung tâm thành phố 3) Quy đất để phát triển gắn kết
2) Xem xét môi trường và xã hội	1) Môi trường tự nhiên: a) Địa hình, b) Địa chất, c) Thủy văn, d) Thiên tai và e) Các khu vực bảo tồn và rừng. 2) Ô nhiễm: f) Tác động do tiếng ồn và rung chấn. 3) Môi trường xã hội: g) các vấn đề nhạy cảm trong việc sử dụng đất, h) Thu hồi đất và tái định cư, i) Di sản văn hóa và j) Các cộng đồng dân tộc thiểu số.
3) Khả năng cung cấp dịch vụ tốc độ cao và hạ tầng kỹ thuật	1) Tỷ lệ đường cong có bán kính cong < 5.000m 2) Các khu vực gặp khó khăn khi xây dựng (như nền đất yếu, cầu có nhịp dài, hầm dài)
4) Chi phí xây dựng	Chi phí xây dựng

So sánh sơ bộ các phương án dành cho phần thảo luận

• So sánh sơ bộ các phương án (Sự thuận tiện và phát triển gắn kết)

Bảng dưới đây thể hiện so sánh sơ bộ một cách tương đối giữa các phương án

Khía cạnh/Sắc chỉ số	PA 1	PA 2	PA 3
1) Sự thuận tiện và phát triển gắn kết			
a) Kết nối với các loại hình vận tải khác	A	B	E
b) Khoảng cách tới các trung tâm chính	A	B	E
c) Quy đất dành cho phát triển gắn kết	B	B	A

**Chú thích: A- Tốt hơn
B- Tốt
C- Trung bình**



■ So sánh sơ bộ các phương án (Nghiên cứu về môi trường và xã hội)

Bảng dưới đây thể hiện so sánh sơ bộ các phương án một cách tương đối

Khía cạnh/Các chỉ số	PA1	PA2	PA3
2) Nghiên cứu về môi trường và xã hội			
a) Địa hình	A	A	A
b) Địa chất	B	B	B
c) Thủy văn	A	B	B
d) Thiên tai	B	A	A
e) Các khu vực bảo tồn và rừng	A	A	A
f) Tiếng ồn và rung chấn	B	C	B
g) Sử dụng đất	B	A	B
h) Tái định cư	B	C	C
i) Di sản văn hóa	A	A	A
j) Các nhóm dân tộc thiểu số	A	A	A

Chú thích : A- Tốt hơn, B- Tốt, C- Trung bình

■ So sánh sơ bộ các phương án (Đoạn phía Bắc)

- Do Đường sắt cao tốc là một hệ thống toàn diện, mục 3) và 4) dưới đây sẽ được so sánh theo cấp độ đoạn tuyến, (trong khi mục 1) và 2) dưới đây sẽ được so sánh một cách tóm tắt theo cấp độ tỉnh)
- Bảng dưới đây thể hiện so sánh sơ bộ một cách tương đối các phương án theo từng khía cạnh

Khía cạnh	PA1	PA2	PA3	Chú ý
1) Sự thuận tiện và phát triển gắn kết	Tốt hơn	Tốt	Tốt	lớn nhất dành cho theo mức độ tỉnh
2) Nghiên cứu môi trường và xã hội	Tốt hơn	Tốt	Tốt	
3) Khả năng đáp ứng dịch vụ cao tốc và hạ tầng kỹ thuật	Tốt hơn	Tốt	Trung bình	Đánh giá theo mức độ đoạn tuyến phía Bắc
4) Chi phí xây dựng	Trung bình	Cao	Thấp(*)	

*Nếu sử dụng các phương pháp xử lý phù hợp cho khu vực có nền đất yếu thì chi phí xây dựng sẽ cao hơn.

■ Phương án "0"

(1) Phương án "0" là gì?

a) Nếu không có đường sắt cao tốc, hành khách (ước khoảng 80.000 người/ngày trên đoạn phía Bắc) sẽ sử dụng các loại hình giao thông khác như máy bay, đường sắt hiện tại, ô tô và xe buýt.

(2) Các tác động gây ra do lượng hành khách sử dụng các phương tiện giao thông khác tăng lên

- Lượng phát thải khí nhà kính và các chất gây ô nhiễm không khí mà một người thải ra trên một km đường đi khi sử dụng các loại hình giao thông khác lớn hơn rất nhiều so với sử dụng đường sắt cao tốc.
- Phát thải khí nhà kính (CO₂) và các chất gây ô nhiễm không khí tăng lên
- Phương án "0" sẽ gây ra các tác động tiêu cực đến biến đổi khí hậu và ô nhiễm không khí.

Các vấn đề cần thảo luận

▀ Các vấn đề cần thảo luận

(1) Đánh giá dựa trên tầm quan trọng

- Các khía cạnh và chỉ số
 - ✓ Sự thuận tiện và phát triển gắn kết
 - ✓ Nghiên cứu về môi trường và xã hội
 - ✓ Khả năng đáp ứng dịch vụ cao tốc và hạ tầng kỹ thuật
 - ✓ Chi phí xây dựng
- Các ý tưởng về các khía cạnh cần thiết và các chỉ số khác cần xem xét

(2) Ý kiến nhận xét và thảo luận về Quy hoạch và Nghiên cứu về Môi trường và Xã hội

- Vị trí ga
- Hướng tuyến tại tỉnh và toàn bộ đoạn phía Bắc
- Phát triển gắn kết

Xin cảm ơn sự chú ý của quý vị và các bạn.

NGHIÊN CỨU LẬP DỰ ÁN CHO CÁC DỰ ÁN ĐƯỜNG SẮT CAO TỐC BẮC NAM
 ĐOẠN HÀ NỘI – VINH VÀ TP. HỒ CHÍ MINH – NHA TRANG

Nghiên cứu các phương án thông qua Đánh giá Môi trường Chiến lược (ĐMC)

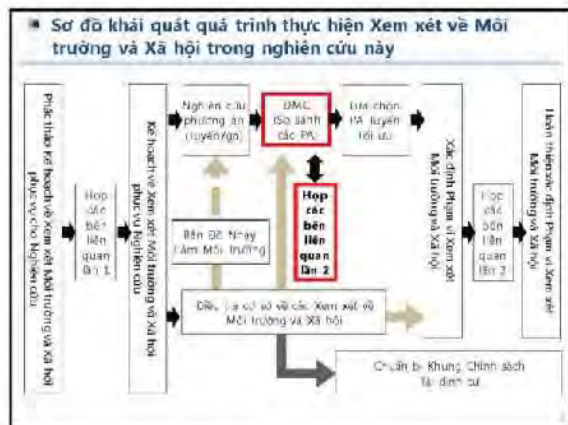
10/08/2012
 Thành phố Hồ Chí Minh

- Nội dung**
- Đánh giá môi trường chiến lược (ĐMC) để lựa chọn phương án tối ưu
 - Xây dựng các phương án
 - Các phương án cho thành phố
 - Hướng tiếp cận trong so sánh các phương án
 - So sánh sơ bộ các phương án dành cho phần thảo luận
 - Các vấn đề cần thảo luận

Đánh giá môi trường chiến lược (ĐMC) để lựa chọn phương án tối ưu

- Các nguyên tắc cơ bản đối với Nghiên cứu Môi trường và Xã hội của Dự án**
- Nhằm hạn chế hoặc giảm thiểu các tác động tiêu cực đối với môi trường và xã hội, các phương án lựa chọn và các biện pháp giảm thiểu sẽ được nghiên cứu và lồng ghép vào giai đoạn lập quy hoạch dự án
 - Đề xuất nghiên cứu các vấn đề môi trường và xã hội trọng tâm trong các giai đoạn tiếp theo của bước Đánh giá Tác động Môi trường (ĐTM).
 - Tạo sự hiểu biết chung giữa các bên liên quan của dự án về các vấn đề môi trường và xã hội mà dự án có thể gây ra.
- Ý nghĩa của cụm từ "Nghiên cứu về Môi trường và Xã hội" là gì?**
- Thuật ngữ này được sử dụng trong "Hướng dẫn của IICA đối với Nghiên cứu về Môi trường và Xã hội" và trong các quy định, hướng dẫn khác của các nhà tài trợ quốc tế. Thuật ngữ này bao hàm cả thời điểm cũng như quá trình thực hiện việc tránh/giảm thiểu/đền bù nhưng tác động tiêu cực đối với môi trường tự nhiên và xã hội.

- Một số văn bản Luật và quy định quan trọng cần tham khảo**
- (1) Một số văn bản Luật và Quy định của Việt Nam**
- Luật Bảo vệ Môi trường, 2005
 - Nghị định 29/2011/NĐ-CP quy định về đánh giá môi trường chiến lược, đánh giá tác động môi trường, cam kết bảo vệ môi trường.
 - Thông tư 26/2011/TT-BTNMT v/v Quy định chi tiết một số điều của Nghị định 29/2011/NĐ-CP
 - Luật Bảo vệ và Phát triển Rừng, 2004
 - Các Quy chuẩn về Môi trường (QCVN)
 - Các văn bản luật và quy định khác
- (2) Các Hướng dẫn của JICA và các quy chế liên quan khác**
- Hướng dẫn Nghiên cứu về các vấn đề môi trường và xã hội của JICA (2004 và 2010)
 - Chính sách bảo vệ môi trường và xã hội của Ngân hàng Thế giới



DMC áp dụng trong Nghiên cứu

Mục	Mô tả
Mục tiêu	Lựa chọn phương án tối ưu trong đó có cân nhắc kỹ các khía cạnh khác nhau và các ý kiến nhận xét của các bên liên quan.
Các đoạn tuyến cần phải có DMC	Đoạn tuyến phía bắc (Hà Nội – Vinh) Đoạn tuyến phía nam (TPHCM – Nha Trang).
Các phương án lựa chọn	Vị trí các ga và hướng tuyến cũng với phương án đi
Các điểm cần nghiên cứu khi so sánh phương án lựa chọn	1) Sự thuận tiện và phát triển gắn kết 2) Các khía cạnh Môi trường và Xã hội Môi trường tự nhiên: các tác động đối với đồng thực vật, hệ sinh thái, khu vực thường xảy ra thiên tai, v.v. Ô nhiễm, cấu trúc động đối với môi trường sống đa dạng loài và rừng chôn giấu, v.v. Môi trường xã hội: các tác động đến thu hồi đất và tái định cư, các di sản văn hóa, v.v. 3) Khả năng đáp ứng diện vụ cao tốc và các vấn đề về hạ tầng kỹ thuật 4) Chi phí xây dựng



- Đặc điểm của quy hoạch ĐSCT**
- Hệ thống tổng thể**
 - Đường sắt nói chung và đặc biệt là Đường sắt cao tốc được hoạch định trong một hệ thống tổng thể.
 - Hướng tuyến thiết kế thẳng tới mức có thể để đảm bảo "tốc độ chạy tàu cao"
 - Vị trí các ga cũng là một phần quan trọng trong toàn bộ tuyến
 - Yêu cầu trong quy hoạch ĐSCT**
 - Quy hoạch đường sắt cao tốc yêu cầu phải có sự hiểu biết sâu sắc của các địa phương nằm dọc theo hướng tuyến.
 - Việc nghiên cứu xem xét hướng tuyến và vị trí các ga cần phải có sự nhất quán của một hệ thống tổng thể trong cả đoạn tuyến đó (ví dụ như đoạn Hà Nội – Vinh và Tp.HCM – Nha Trang) cũng như trong từng đoạn riêng ở các thành phố/tỉnh thành.

Xây dựng các phương án

- Xây dựng các phương án**
- Để tiến hành đánh giá môi trường chiến lược (DMC), nghiên cứu đã xây dựng 3 phương án sau để phân tích so sánh
- (1) **Xây dựng 3 phương án**
- Phương án 1 (PA1): Vị trí ga và hướng tuyến dựa trên nghiên cứu của JICA**
 - Quy hoạch vị trí các ga: Trong khu vực đô thị có phát triển gắn kết trong và xung quanh khu vực ga
 - Quy hoạch hướng tuyến: 1) Xem xét tính hiệu quả và chi phí xây dựng giữa thiết kế cầu cạn và thiết kế đường đắp, và 2) Bán kính cong tối thiểu = 6.000m
 - Phương án 2 (PA2): Vị trí các ga và hướng tuyến dựa theo Nghiên cứu tiên khả thi năm 2009 (đã đệ trình lên Quốc hội)**
 - Quy hoạch vị trí các ga: Trong khu vực đô thị
 - Quy hoạch hướng tuyến: 1) Lựa chọn hướng tuyến bằng cách thiết kế các tổ hợp trên cao và 2) Bán kính cong tối thiểu=6.000m

■ Xây dựng các phương án

● **Phương án 3 (PA3): Vị trí các ga và hướng tuyến theo Nghiên cứu của KOICA năm 2007**

- ✓ Quy hoạch vị trí các ga: Nằm ở khu vực ngoại ô, tránh khu vực đô thị hiện nay
- ✓ Quy hoạch hướng tuyến: 1) Giảm chi phí xây dựng bằng cách lựa chọn hướng tuyến với thiết kế đường đắp và 2) Bán kính cong tối thiểu = 5.000m

(2) **Lập Phương án "0"**

- **Phương án "0"**, là phân tích trường hợp không có dự án

■ Xây dựng các phương án

(3) **Các thiết kế có thể áp dụng**

Phương án	Cầu cạn	Đường đắp
PA1	- Khu vực thành phố bao gồm các ga - Khu vực đông dân cư - Khu vực có nền đất yếu	- Khu vực thưa dân cư - Khu vực có nền đất ổn định
PA2	- Hầu hết trên cao đoạn	- Khu vực thưa dân cư - Khu vực đồi núi
PA3	- Khu vực thành phố bao gồm các ga - Khu vực có nền đất yếu (gần 1)	- Hầu hết trên cao đoạn

- **Cầu cạn:** 1) Lộ giới hẹp hơn, 2) Phù hợp hơn tại các khu vực có nền đất yếu, 3) Chi phí cao hơn
- **Đường đắp:** 1) Lộ giới rộng hơn, 2) Cần nhiều thời gian xây dựng hơn tại các khu vực có nền đất yếu, 3) Chi phí thấp hơn

• Có hai loại thiết kế sẽ được xây dựng trên cao hoặc qua đường hầm cạn trong đó có cân nhắc đến các vấn đề về giao thông và thoát nước.

■ Các phương án và vị trí ga trên đoạn phía Nam

● **Có tất cả 6 ga được quy hoạch cho mỗi phương án trong ĐMC. Vị trí các ga được xác định dựa theo các tiêu chí sau:**

- ✓ Trung tâm các Tỉnh/thành nếu điều kiện hướng tuyến cho phép
- ✓ Các đô thị lớn (về dự độ thị loại III) dọc tuyến
- ✓ Vị trí đặc biệt tạo sự thuận tiện cho hành khách
- ✓ Các ga khác có thể được xây dựng sâu nếu 1) có đủ nhu cầu 2) có tiềm năng phát triển gần kề.

Các phương án trong thành phố

■ Các phương án cho đoạn Tp. Hồ Chí Minh

■ Các phương án ga cho đoạn Tp.HCM

■ Xây dựng các phương án cho đoạn Tp.HCM

- **PA1**
 - ✓ Vị trí ga: Ga mới sẽ được đặt ở khu vực phát triển mới Thủ Thiêm, kết nối với các tuyến đường sắt đô thị theo quy hoạch
 - ✓ Hướng tuyến: Chạy dọc tuyến đường bộ cao tốc đang xây dựng (và đi qua trung tâm của Sân bay Long Thành dự kiến)
 - ✓ Thiết kế: Sử dụng cầu cạn cho toàn đoạn tuyến, có xem xét đến nền đất yếu.

■ Xây dựng các phương án cho đoạn Tp.HCM

- **PA2**
 - ✓ Vị trí ga: Ga Sài Gòn hiện tại trong khu vực Hòa Hưng, kết nối với đường sắt hiện tại và các tuyến đường sắt đô thị theo quy hoạch
 - ✓ Hướng tuyến: Chạy dọc đường sắt hiện tại (và dọc mép Sân bay Long Thành dự kiến)
 - ✓ Thiết kế: Cầu cạn cho toàn bộ đoạn tuyến. Trong khu vực trung tâm thành phố, PA2 được cân nhắc đi song song với đường sắt hiện tại sẽ cải tạo (theo quy hoạch nâng cấp đường sắt hiện tại thành đường đôi, đi trên cao)
- **PA3**
 - ✓ Vị trí ga: Khu vực Thủ Thiêm, tương tự PA1
 - ✓ Hướng tuyến: Chạy dọc tuyến đường bộ cao tốc đang xây dựng (và dọc mép Sân bay Long Thành dự kiến)
 - ✓ Thiết kế: Kết hợp cầu vượt sông/giao cắt đường bộ và nền đắp

Hướng tiếp cận trong so sánh các phương án

■ Hướng tiếp cận trong so sánh các phương án (1/2)

4 khía cạnh được lựa chọn để so sánh các phương án từ góc độ khách quan và toàn diện.

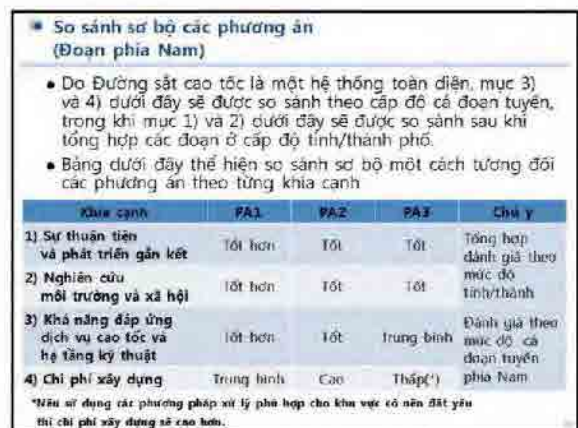
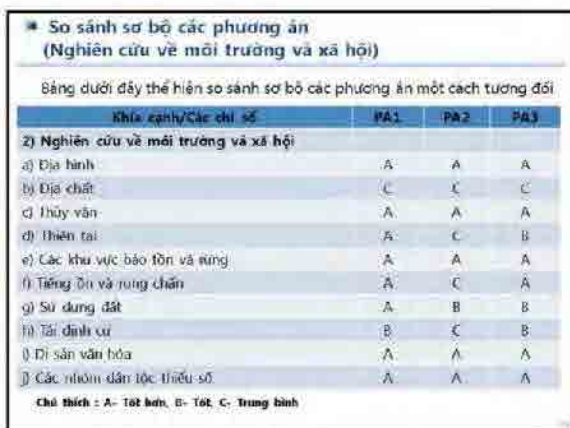
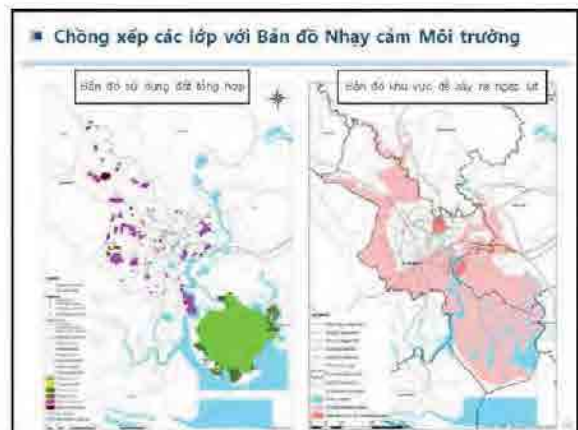
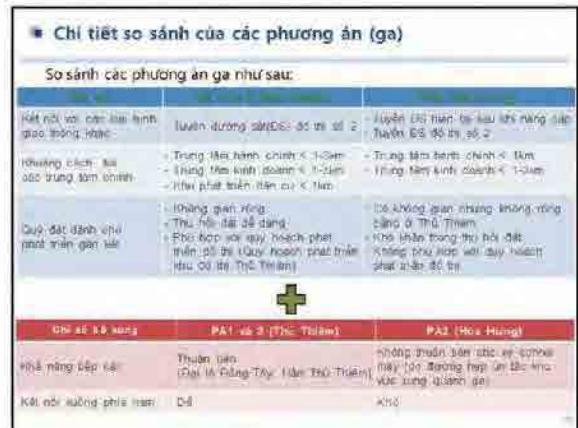
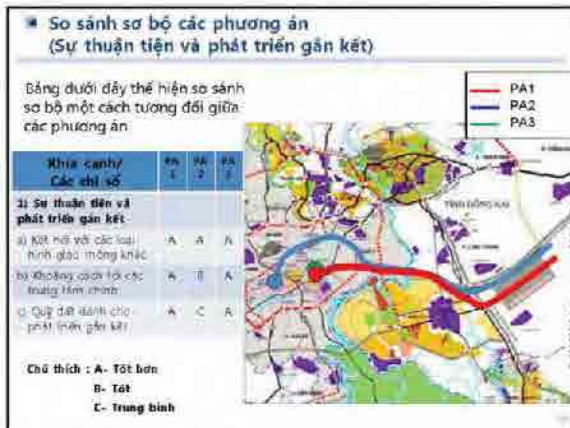
Các khía cạnh	Tỷ lệ	Mục tiêu
1) Sự thuận tiện và phát triển gắn kết	- "Sự thuận tiện" là yếu tố then chốt để có được lượng hành khách lớn do thời gian chờ đợi của hành khách. - Phát triển gắn kết khu vực xung quanh nhà ga sẽ góp phần cải thiện (1) sự thuận tiện và (2) lợi ích dựa vào kinh tế vùng và cho toàn xã hội.	Quy mô liên/thành phố (từng tỉnh/thành phố)
2) Xem xét môi trường và xã hội	- Căn quy hoạch ga và hướng tuyến làm sao để tránh được hoặc giảm thiểu tác động tiêu cực đối với môi trường tự nhiên, môi trường sống và môi trường xã hội.	
3) Khả năng cung cấp dịch vụ tốc độ cao và hạ tầng kỹ thuật	- Khả năng cung cấp dịch vụ tốc độ cao là chìa khóa để tối đa hóa việc rút ngắn thời gian đi lại. - Những khó khăn có thể gặp phải trong giai đoạn xây dựng	Quy mô đoạn tuyến (đoạn tuyến phía Bắc/đoạn tuyến phía Nam)
4) Chi phí xây dựng	- Chi phí là yếu tố quan trọng quyết định tính khả thi của dự án	

■ Hướng tiếp cận trong so sánh các phương án (2/2)

Xem xét đánh giá 4 yếu tố dưới đây theo các chỉ số sau

Khía cạnh	Chỉ số
1) Sự thuận tiện và phát triển gắn kết	1) Kết nối với các phương thức vận tải khác 2) Khoảng cách tới trung tâm thành phố 3) Quỹ đất để phát triển gắn kết
2) Xem xét môi trường và xã hội	1) Môi trường tự nhiên: a) Địa hình, b) Địa chất, c) Thủy văn, d) Thiên tai và e) Các khu vực bảo tồn và rừng. 2) Môi trường sống: f) Tác động do tiếng ồn và rung chấn. 3) Môi trường xã hội: g) các vấn đề nhạy cảm trong việc sử dụng đất, h) Thu hồi đất và tái định cư, i) Di sản văn hóa và j) Các cộng đồng dân tộc thiểu số.
3) Khả năng cung cấp dịch vụ tốc độ cao và hạ tầng kỹ thuật	1) Tỷ lệ đường cong có bán kính cong < 6.000m 2) Các khu vực gặp khó khăn khi xây dựng (như nền đất yếu, cầu có nhịp dài, hầm dài)
4) Chi phí xây dựng	Chi phí xây dựng

So sánh sơ bộ các phương án dành cho phân thảo luận



■ Phương án "0"

(1) Phương án "0" là gì?

- Nếu không có đường sắt cao tốc, hành khách (ước khoảng 70.000 người/ngày trên đoạn phía Nam) sẽ sử dụng các loại hình giao thông khác như máy bay, đường sắt hiện tại, ô tô và xe buýt.

(2) Các tác động gây ra do lượng hành khách sử dụng các phương tiện giao thông khác tăng lên

- Lượng phát thải khí nhà kính và các chất gây ô nhiễm không khí mà một người thải ra trên một km đường đi khi sử dụng các loại hình giao thông khác lớn hơn rất nhiều so với sử dụng đường sắt cao tốc.

↓

- Phát thải khí nhà kính (CO₂) và các chất gây ô nhiễm không khí tăng lên
- Phương án "0" sẽ gây ra các tác động tiêu cực đến biến đổi khí hậu và ô nhiễm không khí.

Các vấn đề cần thảo luận

■ Các vấn đề cần thảo luận

(1) Đánh giá dựa trên tầm quan trọng

- Các khía cạnh và chỉ số
 - ✓ Sự thuận tiện và phát triển gắn kết
 - ✓ Nghiên cứu về môi trường và xã hội
 - ✓ Khả năng đáp ứng dịch vụ cao tốc và hạ tầng kỹ thuật
 - ✓ Chi phí xây dựng
- Các ý tưởng về các khía cạnh cần thiết và các chỉ số khác cần xem xét

(2) Ý kiến nhận xét và thảo luận về Quy hoạch và Nghiên cứu về Môi trường và Xã hội

- Vị trí ga
- Hướng tuyến tại Tp.HCM và toàn bộ đoạn phía Nam
- Phát triển gắn kết

Xin cảm ơn sự chú ý của quý vị và các bạn.

NGHIÊN CỨU LẬP DỰ ÁN CHO CÁC DỰ ÁN ĐƯỜNG SẮT CAO TỐC BẮC NAM ĐOẠN HÀ NỘI – VINH VÀ TP. HỒ CHÍ MINH – NHA TRANG

Nghiên cứu các phương án thông qua Đánh giá Môi trường Chiến lược (ĐMC)

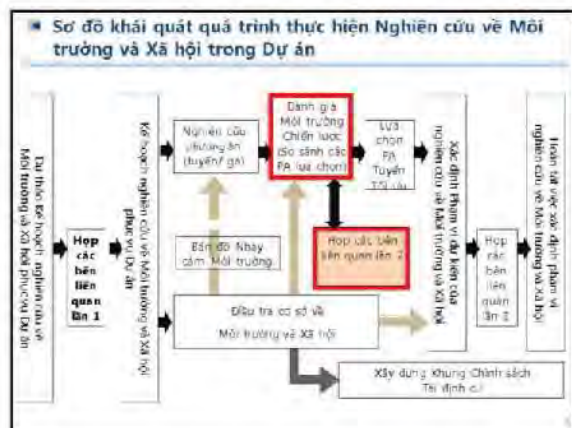
13 / 07 / 2012
 Biên Hòa, Tỉnh Đồng Nai

- Nội dung**
- Đánh giá môi trường chiến lược (ĐMC) để lựa chọn phương án tối ưu
 - Xây dựng các phương án
 - Các phương án cho tỉnh
 - Hướng tiếp cận trong so sánh các phương án
 - So sánh sơ bộ các phương án dành cho thảo luận
 - Các vấn đề cần thảo luận

Đánh giá môi trường chiến lược (ĐMC) để lựa chọn phương án tối ưu

- Các nguyên tắc cơ bản đối với Nghiên cứu về Môi trường và Xã hội của Dự án**
- Nhằm hạn chế hoặc giảm thiểu các tác động tiêu cực đối với môi trường và xã hội, các phương án lựa chọn và các biện pháp giảm thiểu sẽ được nghiên cứu và lồng ghép vào giai đoạn lập quy hoạch dự án
 - Đề xuất nghiên cứu các vấn đề môi trường và xã hội trọng tâm trong các giai đoạn tiếp theo của bước Đánh giá Tác động Môi trường (ĐTM).
 - Tạo sự hiểu biết chung giữa các bên liên quan của dự án về các vấn đề môi trường và xã hội mà dự án có thể gây ra.
- Ý nghĩa của cụm từ "Nghiên cứu về Môi trường và Xã hội" là gì?**
 Thuật ngữ này được sử dụng trong "Hướng dẫn của JICA" đối với Nghiên cứu về Môi trường và Xã hội" và trong các qui định, hướng dẫn khác của các nhà tài trợ quốc tế. Thuật ngữ này bao hàm cả **khả năng cũng như quá trình** thực hiện việc tránh/giảm thiểu đến bù những tác động tiêu cực đối với môi trường tự nhiên và xã hội.

- Một số văn bản Luật và qui định quan trọng cần tham khảo**
- (1) Một số văn bản Luật và Quy định của Việt Nam**
- Luật Bảo vệ Môi trường, 2005
 - Nghị định 29/2011/NĐ-CP quy định về đánh giá môi trường chiến lược, đánh giá tác động môi trường, cam kết bảo vệ môi trường.
 - Thông tư 26/2011/TT-BTNMT v/v Quy định chi tiết một số điều của Nghị định 29/2011/NĐ-CP
 - Luật Bảo vệ và Phát triển Rừng, 2004
 - Các Quy chuẩn về Môi trường (QCVN)
 - Các văn bản luật và quy định khác
- (2) Các Hướng dẫn của JICA và các quy chế liên quan khác**
- Hướng dẫn Nghiên cứu về các vấn đề môi trường và xã hội của JICA (2004 và 2010)
 - Chính sách bảo vệ môi trường và xã hội của Ngân hàng Thế giới



ĐMC áp dụng trong Nghiên cứu

Mục	Nội dung
Mục tiêu	Lựa chọn phương án tối ưu trong đó có tính đến các yếu tố kinh tế, xã hội, môi trường và các yếu tố khác ảnh hưởng đến các bên liên quan.
Các đoạn tuyến cần phân tích ĐMC	Đoạn tuyến phía bắc (Hà Nội – Vinh); Đoạn tuyến phía nam (TPHCM – Nha Trang).
Các phương án lựa chọn	Vị trí các ga và hướng tuyến cùng với phương án kỹ thuật.
Các điểm cần nghiên cứu khi so sánh phương án lựa chọn	<ul style="list-style-type: none"> 1) Sự thuận tiện kết nối giữa các ga. 2) Các khu vực môi trường nhạy cảm và xã hội. 3) Môi trường tự nhiên, các tác động đối với đồng ruộng và hệ sinh thái, khu vực thường xảy ra thiên tai, v.v. 4) Ô nhiễm các tài nguyên đất với môi trường sống do tiếng ồn và rung chấn gây ra, v.v. 5) Mô hình xử lý các tác động đến thu nhập đất và tài sản cá nhân, di sản, v.v. 6) Khả năng đáp ứng dịch vụ cứu trợ và các vấn đề về kỹ thuật. 7) Chi phí xây dựng.

Khái quát về Đoạn phía Bắc

Đoạn Hà Nội – Vinh

- Tổng chiều dài: Khoảng 300km.
- Đi qua các đô thị lớn: Hà Nội, Phú Lý, Nam Định, Ninh Bình, Thanh Hóa và Vinh.
- Tiêu chuẩn kỹ thuật: Tốc độ thiết kế 350km/h, đường đôi 1435mm, tuyến một.



Legend: Khu vực nghiên cứu

Khái quát Đoạn phía Nam

Đoạn Tp.Hồ Chí Minh – Nha Trang

- Tổng chiều dài: Khoảng 370km.
- Đi qua các đô thị lớn: TP.HCM, Phan Thiết, Tháp Chàm và Nha Trang.
- Tiêu chuẩn kỹ thuật: Tốc độ thiết kế 350km/h, đường đôi 1435mm, tuyến một.



Legend: Khu vực nghiên cứu

Đặc điểm của quy hoạch ĐSCT

- (1) Hệ thống tổng thể
 - Đường sắt nói chung và đặc biệt là Đường sắt cao tốc được hoạch định trong một hệ thống tổng thể.
 - Hướng tuyến thiết kế thẳng tới mức có thể để đảm bảo "tốc độ chạy tàu".
 - Vị trí các nhà ga là một phần quan trọng trong toàn bộ tuyến.
- (2) Yêu cầu trong quy hoạch ĐSCT
 - Quy hoạch đường sắt cao tốc yêu cầu phải có sự hiểu biết sâu sắc về các địa phương nằm dọc theo hướng tuyến.
 - Việc nghiên cứu xem xét hướng tuyến và vị trí các ga cần phải có sự thống nhất giữa các phương án (PA1, PA2, PA3) trong một hệ thống tổng thể của đoạn tuyến đó (ví dụ như Đoạn Hà Nội – Vinh và TP.HCM – Nha Trang).

Xây dựng các phương án

Xây dựng các phương án

Để tiến hành đánh giá môi trường chiến lược (ĐMC), nghiên cứu đã xây dựng 3 phương án sau để phân tích so sánh

- (1) Xây dựng 3 phương án
 - **Phương án 1 (PA1): Vị trí ga và hướng tuyến dựa trên nghiên cứu của JICA**
 - Quy hoạch vị trí các ga: Trong khu vực đô thị có phát triển gắn kết trong và xung quanh khu vực ga.
 - Quy hoạch hướng tuyến: 1) Giảm chi phí xây dựng bằng cách lựa chọn hướng tuyến với thiết kế đường gấp 2) Bán kính cong tối thiểu = 6.000m.
 - **Phương án 2 (PA2): Vị trí các ga và hướng tuyến dựa theo Nghiên cứu tiên khả thi năm 2009 (đã đệ trình lên Quốc hội)**
 - Quy hoạch vị trí các ga: Trong khu vực đô thị.
 - Quy hoạch hướng tuyến: 1) Lựa chọn hướng tuyến bằng cách thiết kế các tổ hợp trên cao và 2) Bán kính cong tối thiểu = 6.000m.

▪ **Xây dựng các phương án**

- **Phương án 3 (PA3): Vị trí các ga và hướng tuyến theo Nghiên cứu của KOICA năm 2007**
 - Quy hoạch vị trí các ga: Nằm ở khu vực ngoại ô, tránh khu vực thành phố hiện nay
 - Quy hoạch hướng tuyến: 1) Giảm chi phí xây dựng bằng cách lựa chọn hướng tuyến với thiết kế đường đắp và 2) Bán kính cong tối thiểu = 5.000m

(2) **Lập Phương án "0"**

- **Phương án "0"**: là phân tích trường hợp không có dự án

▪ **Các phương án và các ga dự tính trên đoạn Phía Nam**

- Có tất cả 6 ga được quy hoạch cho mỗi phương án

Các phương án trong tỉnh

▪ **Khái quát các phương án của đoạn qua Đồng Nai**

▪ **Các phương án vị trí ga của đoạn qua Đồng Nai**

▪ **Xây dựng các phương án cho đoạn qua Đồng Nai**

- **PA1**
 - ✓ Vị trí ga: Kết nối với đường sắt đô thị dự kiến và sân bay Long Thành mới.
 - ✓ Hướng tuyến: đi qua khu vực phía Nam của đường sắt hiện tại bao gồm trung tâm sân bay
- **PA2**
 - ✓ Vị trí ga: Bên rìa sân bay và gần khu vực phát triển thành phố (quy hoạch).
 - ✓ Hướng tuyến: đi qua khu vực phía Nam của đường sắt hiện tại
- **PA3**
 - ✓ Vị trí ga: bên rìa sân bay và gần khu vực phát triển thành phố (quy hoạch).
 - Hướng tuyến: đi qua khu vực phía Nam của đường sắt hiện tại

Hưởng tiếp cận trong so sánh các phương án

■ **Hưởng tiếp cận trong so sánh các phương án (1/2)**

4 khía cạnh được lựa chọn để so sánh các phương án từ góc độ khách quan và toàn diện.

Các khía cạnh	Lý do	Mục tiêu
1) Sự thuận tiện và phát triển gắn kết	- Sự thuận tiện là yếu tố then chốt để có được lượng hành khách lớn do thỏa mãn nhu cầu của hành khách - Phát triển gắn kết khu vực xung quanh nhà ga sẽ góp phần cải thiện (1) sự thuận tiện và (2) lợi ích đối với kinh tế vùng và đạo đức xã hội.	Quy mô tính (đồng, tính)
2) Xem xét môi trường và xã hội	- Cần quy hoạch ga và hướng tuyến làm sao để tránh được hoặc giảm thiểu tác động tiêu cực đối với môi trường tự nhiên, ô nhiễm và môi trường xã hội.	Quy mô (đoạn tuyến phía Bắc/đoạn tuyến phía Nam)
3) Cung cấp dịch vụ tốc độ cao và hệ tầng kỹ thuật	- Khả năng cung cấp dịch vụ tốc độ cao là chìa khóa để tạo đa hóa việc sử dụng thời gian đi lại. - Không thể khăn có thể gặp phải trong giai đoạn xây dựng.	
4) Chi phí xây dựng	- Chi phí là yếu tố quan trọng quyết định tính khả thi của dự án.	

■ **Hưởng tiếp cận trong so sánh các phương án (2/2)**

Xem xét đánh giá 4 yếu tố dưới đây theo các chỉ số sau

Khía cạnh	Chỉ số
1) Sự thuận tiện và phát triển gắn kết	1) Kết nối với các phương thức vận tải khác 2) Khoảng cách tới trung tâm thành phố 3) Quy đất để phát triển gắn kết
2) Xem xét môi trường và xã hội	1) Môi trường tự nhiên: a) Địa hình, b) Địa chất, c) Thủy văn, d) Thiên tai và e) Các khu vực bảo tồn và rừng. 2) Ô nhiễm: f) Tác động do tiếng ồn và rung chấn. 3) Môi trường xã hội: g) các vấn đề nhạy cảm trong việc sử dụng đất, h) Thu hồi đất và tái định cư, i) Di sản văn hóa và j) Các cộng đồng dân tộc thiểu số.
3) Cung cấp dịch vụ tốc độ cao và hệ tầng kỹ thuật	1) Tỷ lệ đường cong có bán kính cong < 6.000m 2) Các khu vực gặp khó khăn khi xây dựng (như nền đất yếu, cầu có nhịp dài, hầm dài).
4) Chi phí xây dựng	Chi phí xây dựng

So sánh sơ bộ các phương án dành cho thảo luận

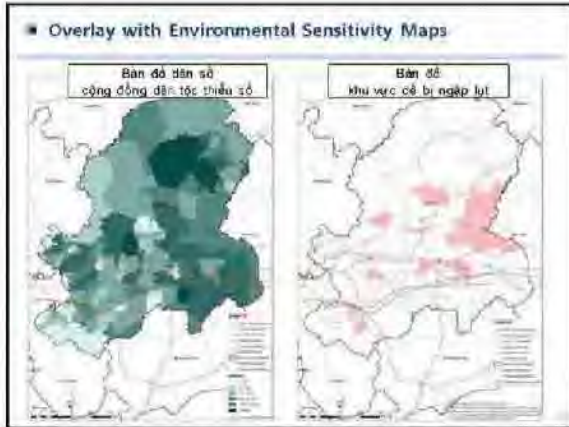
■ **So sánh sơ bộ các phương án (Sự thuận tiện và phát triển gắn kết)**

Bảng dưới đây thể hiện so sánh sơ bộ một cách tương đối giữa các phương án

Khía cạnh/Các chỉ số	PA 1	PA 2	PA 3
1) Sự thuận tiện và phát triển gắn kết			
a) Kết nối với các loại hình giao thông khác	A	B	B
b) Khoảng cách từ các trung tâm đô thị	C	B	A
c) Quy đất dành cho phát triển gắn kết	A	A	A

Chú thích : A- Tốt hơn
 B- Tốt
 C- Trung bình





■ So sánh sơ bộ các phương án (Nghiên cứu về môi trường và xã hội)

Bảng dưới đây thể hiện so sánh sơ bộ các phương án một cách tương đối

Khía cạnh/Các chỉ số	PA1	PA2	PA3
2) Nghiên cứu về môi trường và xã hội			
a) Địa hình	A	A	A
b) Địa chất	C	C	C
c) Thủy văn	A	A	B
d) Thiên tai	A	A	A
e) Các khu vực bảo tồn và rừng	B	A	B
f) Tiếng ồn và rung chấn	A	A	A
g) Sử dụng đất	A	C	A
h) Tái định cư	A	A	A
i) Di sản văn hóa	A	A	A
j) Các dân tộc thiểu số	B	C	B

Chú thích : A- Tốt hơn, B- Tốt, C- Trung bình

■ So sánh sơ bộ các phương án (Đoạn phía Nam)

- Do Đường sắt cao tốc là một hệ thống toàn diện, mục 3) và 4) dưới đây sẽ được so sánh theo cấp độ đoạn tuyến, trong khi mục 1) và 2) dưới đây sẽ được so sánh theo cấp độ tỉnh
- Bảng dưới đây thể hiện so sánh sơ bộ một cách tương đối các phương án theo từng khía cạnh

Khía cạnh	PA1	PA2	PA3	Chú ý
1) Sự thuận tiện và phát triển gắn kết	Tốt hơn	Tốt	Trung bình	Đánh giá theo mức độ tỉnh
2) Nghiên cứu môi trường và xã hội	Tác động nhỏ	Tác động lớn	Tác động TB	
3) Khả năng đáp ứng dịch vụ cao tốc và hạ tầng kỹ thuật	Tốt hơn	Tốt	Trung bình	Đánh giá theo mức độ đoạn tuyến
4) Chi phí xây dựng	Thấp	Cao	Thấp	

■ Phương án "0"

(1) Phương án "0" là gì

- Nếu không có đường sắt cao tốc, hành khách (ước khoảng 200.000 người/ngày trên đoạn phía Nam) sẽ sử dụng các loại hình giao thông khác như máy bay, đường sắt hiện tại, ô tô và xe buýt.

(2) Các tác động gây ra do lượng hành khách sử dụng các phương tiện giao thông khác tăng lên

- Lượng phát thải khí nhà kính và các chất gây ô nhiễm không khí mà một người thải ra trên một km đường đi khi sử dụng các loại hình giao thông khác lớn hơn rất nhiều so với sử dụng đường sắt cao tốc.
- Phát thải khí nhà kính (CO₂) và các chất gây ô nhiễm không khí tăng lên
- Phương án "0" sẽ gây ra các tác động tiêu cực đến biến đổi khí hậu và ô nhiễm không khí.

Các vấn đề cần thảo luận

■ Các vấn đề cần thảo luận

(1) Đánh giá dựa trên tầm quan trọng

- Các khía cạnh và chỉ số
 - ✓ Sự thuận tiện và phát triển gắn kết
 - ✓ Nghiên cứu về môi trường và xã hội
 - ✓ Khả năng đáp ứng dịch vụ cao tốc và hạ tầng kỹ thuật
 - ✓ Chi phí xây dựng
- Các ý tưởng về các khía cạnh cần thiết khác và các chỉ số cần xem xét

(2) Ý kiến nhận xét và thảo luận về Quy hoạch và Nghiên cứu về Môi trường và Xã hội

- Vị trí ga
- Hướng tuyến tại tỉnh và toàn bộ đoạn phía Nam
- Phát triển gắn kết



- Nội dung**
- Đánh giá môi trường chiến lược (ĐMC) để lựa chọn phương án tối ưu
 - Xây dựng các phương án
 - Các phương án cho tỉnh
 - Hướng tiếp cận trong so sánh các phương án
 - So sánh sơ bộ các phương án dành cho thảo luận
 - Các vấn đề cần thảo luận



- Các nguyên tắc cơ bản đối với Nghiên cứu về Môi trường và Xã hội của Dự án**
- Nhằm hạn chế hoặc giảm thiểu các tác động tiêu cực đối với môi trường và xã hội, các phương án lựa chọn và các biện pháp giảm thiểu sẽ được nghiên cứu và lồng ghép vào giai đoạn lập quy hoạch dự án
 - Đề xuất nghiên cứu các vấn đề môi trường và xã hội trong tâm trong các giai đoạn tiếp theo của bước Đánh giá Tác động Môi trường (ĐTM).
 - Tạo sự hiểu biết chung giữa các bên liên quan của dự án về các vấn đề môi trường và xã hội mà dự án có thể gây ra.
- Ý nghĩa của cụm từ "Nghiên cứu về Môi trường và Xã hội" là gì?**
 Thuật ngữ này được sử dụng trong "Hướng dẫn của JICA đối với Nghiên cứu về Môi trường và Xã hội" và trong các qui định, hướng dẫn khác của các nhà tài trợ quốc tế. Thuật ngữ này bao hàm cả **khái niệm** cũng như **quá trình** thực hiện việc đánh giá, thiêt lập và những tác động tiêu cực đối với môi trường tự nhiên và xã hội.

- Một số văn bản Luật và qui định quan trọng cần tham khảo**
- (1) Một số văn bản Luật và Quy định của Việt Nam**
- Luật Bảo vệ Môi trường, 2005
 - Nghị định 29/2011/NĐ-CP quy định về đánh giá môi trường chiến lược, đánh giá tác động môi trường, cam kết bảo vệ môi trường.
 - Thông tư 26/2011/TT-BTNMT v/v Quy định chi tiết một số điều của Nghị định 29/2011/NĐ-CP
 - Luật Bảo vệ và Phát triển Rừng, 2004
 - Các Quy chuẩn về Môi trường (QCVN)
 - Các văn bản luật và quy định khác
- (2) Các Hướng dẫn của JICA và các quy chế liên quan khác**
- Hướng dẫn Nghiên cứu về các vấn đề môi trường và xã hội của JICA (2004 and 2010)
 - Chính sách bảo vệ môi trường và xã hội của Ngân hàng Thế giới



ĐMC áp dụng trong Nghiên cứu

Mục	Nội dung
Mục tiêu	Lựa chọn phương án tối ưu, trong đó có tính nhân tố tác động môi trường và tác động xã hội đến các bộ bên liên quan.
Các đoạn tuyến cần phải có ĐMC	Đoạn tuyến phía Bắc Hà Nội – Vinh Đoạn tuyến phía Nam TP.HCM – Nha Trang
Các phương án lựa chọn	Vị trí các ga và hướng tuyến song song với phương án 1)
Các điểm cần nghiên cứu khi so sánh phương án lựa chọn	1) Sự thuận tiện và phức tạp triển khai; 2) Các tác động môi trường và xã hội; 3) Môi trường tự nhiên các tác động có hại đồng thực vật, hệ sinh thái, địa vật thường xây và thiên tai, v.v. 4) Nhiệm vụ cấp tốc đồng bộ với môi trường sống so rừng tự nhiên và rừng đặc dụng, v.v. 5) Nội dung đối với các tác động đến thu hồi đất và tái định cư, các di sản văn hóa, v.v. 6) Khả năng đáp ứng thời kỳ bảo tồn và các vấn đề về hệ thống kỹ thuật; 7) Chi phí xây dựng.

Khái quát về Đoạn phía Bắc

Đoạn Hà Nội – Vinh

- > Tổng chiều dài: Khoảng 300km
- > Đi qua các đô thị lớn: Hà Nội, Phú Lý, Nam Định, Ninh Bình, Thanh Hóa và Vinh
- > Tiêu chuẩn kỹ thuật: Tốc độ thiết kế 350km/h, đường đôi 1435mm, tuyến một

□ Khu vực nghiên cứu

Khái quát Đoạn phía Nam

Đoạn Tp.Hồ Chí Minh – Nha Trang

- > Tổng chiều dài: Khoảng 370km
- > Đi qua các đô thị lớn: TP.HCM, Phan Thiết, Tháp Chàm và Nha Trang
- > Tiêu chuẩn kỹ thuật: Tốc độ thiết kế 350km/h, đường đôi 1435mm, tuyến một

□ Khu vực nghiên cứu

Đặc điểm của quy hoạch ĐSCT

(1) Hệ thống tổng thể

- Đường sắt nói chung và đặc biệt là Đường sắt cao tốc được hoạch định trong một hệ thống tổng thể.
 - ✓ Hướng tuyến thiết kế thẳng tới mức có thể để đảm bảo "tốc độ chạy tàu"
 - ✓ Vị trí các nhà ga là một phần quan trọng trong toàn bộ tuyến

(2) Yêu cầu trong quy hoạch ĐSCT

- Quy hoạch đường sắt cao tốc yêu cầu phải có sự hiểu biết sâu sắc về các địa phương nằm dọc theo hướng tuyến.
- Việc nghiên cứu xem xét hướng tuyến và vị trí các ga cần phải có sự thống nhất giữa các phương án (PA1, PA2, PA3) trong một hệ thống tổng thể của đoạn tuyến đó (ví dụ như Đoạn Hà Nội – Vinh và TP.HCM – Nha Trang).

Xây dựng các phương án

Xây dựng các phương án

Để tiến hành đánh giá môi trường chiến lược (ĐMC), nghiên cứu đã xây dựng 3 phương án sau để phân tích so sánh

(1) Xây dựng 3 phương án

- **Phương án 1 (PA1): Vị trí ga và hướng tuyến dựa trên nghiên cứu của JICA**
 - ✓ Quy hoạch vị trí các ga: Trong khu vực đô thị có phát triển gắn kết trong và xung quanh khu vực ga
 - ✓ Quy hoạch hướng tuyến: 1) Giảm chi phí xây dựng bằng cách lựa chọn hướng tuyến với thiết kế đường gấp 2) Bán kính cong tối thiểu = 6.000m
- **Phương án 2 (PA2): Vị trí các ga và hướng tuyến dựa theo Nghiên cứu tiền khả thi năm 2009** (đã đệ trình lên Quốc hội)
 - ✓ Quy hoạch vị trí các ga: Trong khu đô thị
 - ✓ Quy hoạch hướng tuyến: 1) Lựa chọn hướng tuyến bằng cách thiết kế các tổ hợp trên cao và 2) Bán kính cong tối thiểu=6.000m

▪ **Xây dựng các phương án**

- **Phương án 3 (PA3): Vị trí các ga và hướng tuyến theo Nghiên cứu của KOICA năm 2007**
 - Quy hoạch vị trí các ga: Nằm ở khu vực ngoại ô, tránh khu vực thành phố hiện nay
 - ✓ Quy hoạch hướng tuyến: 1) Giảm chi phí xây dựng bằng cách lựa chọn hướng tuyến với thiết kế đường đắp và 2) Bán kính cong tối thiểu = 5.000m

(2) **Lập Phương án "0"**

- **Phương án "0"**, là phân tích trường hợp không có dự án

▪ **Các phương án và các ga dự tính trên đoạn Phía Nam**

- Có tất cả 6 ga được quy hoạch cho mỗi phương án

Các phương án trong tỉnh

▪ **Khái quát các phương án của đoạn qua Bình Thuận**

▪ **Các phương án vị trí ga của đoạn qua Bình Thuận**

▪ **Xây dựng các phương án cho đoạn qua Bình Thuận**

- **PA1**
 - ✓ Vị trí ga : [Phan Thiết] Kết nối với tuyến đường sắt hiện tại tại ga Phan Thiết mới (Tuy Phong) trong khu đô thị mới và dọc quốc lộ (QL)
 - ✓ Hướng tuyến: tránh khu vực nhiều cát, dọc QL
- **PA2**
 - ✓ Vị trí ga : [Phan Thiết] Kết nối với đường sắt hiện tại tại ga Phan Thiết mới (Tuy Phong) trong khu vực ngoại thị
 - ✓ Hướng tuyến : thẳng và đi qua khu vực nhiều cát
- **PA3**
 - ✓ Vị trí ga : [Phan Thiết và Tuy Phong] trong khu vực ngoại thị
 - ✓ Hướng tuyến : tránh khu vực nhiều cát, dọc QL

Hướng tiếp cận trong so sánh các phương án

■ Hướng tiếp cận trong so sánh các phương án (1/2)

4 khía cạnh được lựa chọn để so sánh các phương án từ góc độ khách quan và toàn diện.

Các khía cạnh	Lý do	Mục tiêu
1) Sự thuận tiện và phát triển gắn kết	- Sự thuận tiện là yếu tố then chốt để có được lượng hành khách lớn do thời gian thời chờ của hành khách - Phát triển gắn kết khu vực xung quanh nhà ga sẽ góp phần cải thiện (1) sự thuận tiện và (2) lợi ích đối với kinh tế vùng và chỗ ở an xã hội.	Quy mô tình (tổng hình)
2) Xem xét môi trường và xã hội	Chỉ quy hoạch ga và hướng tuyến làm sao để tránh được hoặc giảm thiểu tác động tiêu cực đối với môi trường tự nhiên, ô nhiễm và môi trường xã hội.	
3) Cung cấp dịch vụ tốc độ cao và hạ tầng kỹ thuật	Khả năng cung cấp dịch vụ tốc độ cao là chìa khóa để tối đa hóa việc rút ngắn thời gian đi lại - Những khó khăn có thể gặp phải trong giai đoạn xây dựng	Quy mô đoạn tuyến (đoạn tuyến phía Bắc/đoạn tuyến phía Nam)
4) Chi phí xây dựng	Chi phí là yếu tố quan trọng trong quyết định tính khả thi của dự án	

■ Hướng tiếp cận trong so sánh các phương án (2/2)

Xem xét đánh giá 4 yếu tố dưới đây theo các chỉ số sau

Khía cạnh	Chỉ số
1) Sự thuận tiện và phát triển gắn kết	1) Kết nối với các phương thức vận tải khác 2) Khoảng cách tới trung tâm thành phố 3) Quy đất để phát triển gắn kết
2) Xem xét môi trường và xã hội	1) Môi trường tự nhiên: a) Địa hình, b) Địa chất, c) Thủy văn, d) Thiên tai và e) Các khu vực bảo tồn và rừng. 2) Ô nhiễm: f) Tác động do tiếng ồn và rung chấn. 3) Môi trường xã hội: g) các vấn đề nhạy cảm trong việc sử dụng đất, h) Thu hồi đất và tái định cư, i) Di sản văn hóa và j). Các cộng đồng dân tộc thiểu số.
3) Cung cấp dịch vụ tốc độ cao và hạ tầng kỹ thuật	1) Tỷ lệ đường cong có bán kính cong < 6.000m 2) Các khu vực gặp khó khăn khi xây dựng (như nền đất yếu, cầu có nhịp dài, hầm dài)
4) Chi phí xây dựng	Chi phí xây dựng

So sánh sơ bộ các phương án dành cho phần thảo luận

■ So sánh sơ bộ các phương án (Sự thuận tiện và phát triển gắn kết)

Bảng dưới đây thể hiện so sánh sơ bộ một cách tương đối giữa các phương án

Khía cạnh/Các chỉ số	Ph 1	Ph 2	Ph 3
1) Sự thuận tiện và phát triển gắn kết			
a) Kết nối với các loại hình giao thông khác	A	A	C
b) Khoảng cách tới các trung tâm chính	A	A	C
c) Quy đất dành cho phát triển gắn kết	A	A	A




Địa điểm: Ga Phan Thiết

Chú thích: A- Tốt hơn
B- Tốt
C- Trung bình

■ So sánh sơ bộ các phương án (Sự thuận tiện và phát triển gắn kết)

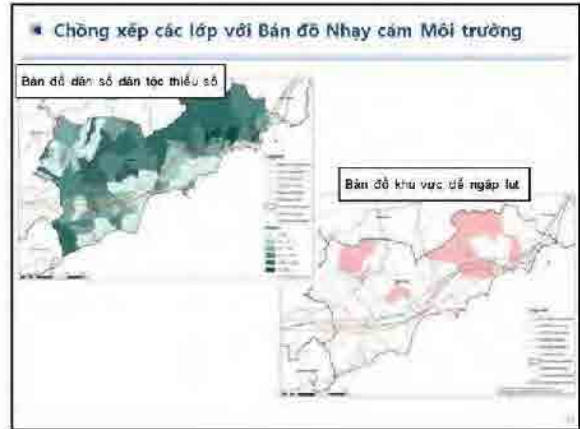
Bảng dưới đây thể hiện so sánh sơ bộ một cách tương đối giữa các phương án

Khía cạnh/Các chỉ số	Ph 1	Ph 2	Ph 3
1) Sự thuận tiện và phát triển gắn kết			
a) Kết nối với các loại hình giao thông khác	B	C	C
b) Khoảng cách tới các trung tâm chính	A	C	C
c) Quy đất dành cho phát triển gắn kết	A	A	B



Địa điểm: Ga Tuy Phong

Chú thích: A- Tốt hơn
B- Tốt
C- Trung bình



▪ **So sánh sơ bộ các phương án (Nghiên cứu về môi trường và xã hội)**

Bảng dưới đây thể hiện so sánh sơ bộ các phương án một cách tương đối

Khía cạnh/Các chỉ số	PA1	PA2	PA3
2) Nghiên cứu về môi trường và xã hội			
a) Địa hình	A	B	A
b) Địa chất	C	C	C
c) Thủy văn	A	A	A
d) Thiên tai	B	B	C
e) Các khu vực bảo tồn và rừng	A	A	B
f) Hệ thống đê và rừng chắn	B	C	A
g) Sử dụng đất	B	B	C
h) Tái định cư	B	B	A
i) Di sản văn hóa	A	A	A
j) Các dân tộc thiểu số	B	B	C

Chú thích : A- Tốt hơn, B- Tốt, C- Trung bình

▪ **So sánh sơ bộ các phương án (Đoạn phía Nam)**

- Do Đường sắt cao tốc là một hệ thống toàn diện, mục 3) và 4) dưới đây sẽ được so sánh theo cấp độ đoạn tuyến, trong khi mục 1) và 2) dưới đây sẽ được so sánh theo cấp độ tỉnh
- Bảng dưới đây thể hiện so sánh sơ bộ một cách tương đối các phương án theo từng khía cạnh

Khía cạnh	PA1	PA2	PA3	Chú ý
1) Sự thuận tiện và phát triển gắn kết	Tốt hơn	Tốt	Trung bình	Đánh giá theo mức độ tỉnh
2) Nghiên cứu môi trường và xã hội	Tác động nhỏ	Tác động lớn	Tác động mức TB	
3) Khả năng đáp ứng dịch vụ cao tốc và hạ tầng kỹ thuật	Tốt hơn	Tốt	Trung bình	Đánh giá theo mức độ đoạn tuyến
4) Chi phí xây dựng	Thấp	Cao	Thấp	

▪ **Phương án "0"**

(1) **Phương án "0" là gì?**

- Nếu không có đường sắt cao tốc, hành khách (ước khoảng 200.000 người/ngày trên đoạn phía Nam) sẽ sử dụng các loại hình giao thông khác như máy bay, đường sắt hiện tại, ô tô và xe buýt.

(2) **Các tác động gây ra do lượng hành khách sử dụng các phương tiện giao thông khác tăng lên**

- Lượng phát thải khí nhà kính và các chất gây ô nhiễm không khí mà một người thải ra trên một km đường đi khi sử dụng các loại hình giao thông khác lớn hơn rất nhiều so với sử dụng đường sắt cao tốc.
- Phát thải khí nhà kính (CO₂) và các chất gây ô nhiễm không khí tăng lên
- Phương án "0" sẽ gây ra các tác động tiêu cực đến biến đổi khí hậu và ô nhiễm không khí.

Các vấn đề cần thảo luận

• Các vấn đề cần thảo luận

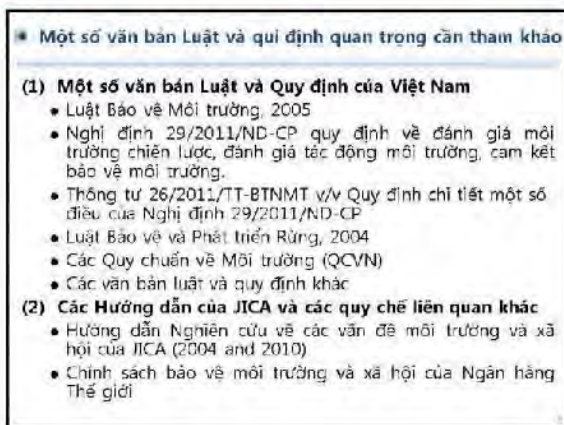
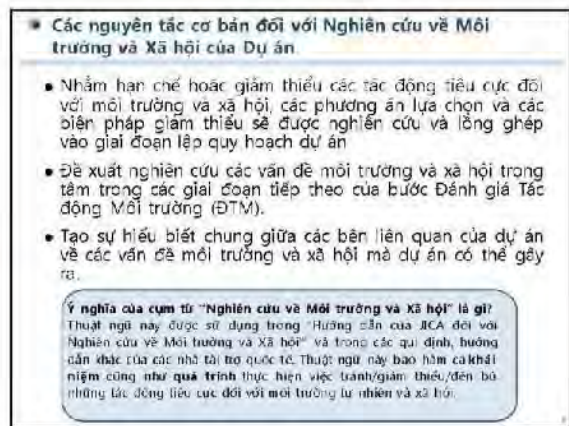
(1) Đánh giá dựa trên tầm quan trọng

- Các khía cạnh và chỉ số
 - ✓ Sự thuận tiện và phát triển gắn kết
 - ✓ Nghiên cứu về môi trường và xã hội
 - ✓ Khả năng đáp ứng dịch vụ cao tốc và hạ tầng kỹ thuật
 - ✓ Chi phí xây dựng
- Các ý tưởng về các khía cạnh cần thiết khác và các chỉ số cần xem xét

(2) Ý kiến nhận xét và thảo luận về Quy hoạch và Nghiên cứu về Môi trường và Xã hội

- Vị trí ga
- Hướng tuyến tại tỉnh và toàn bộ đoạn phía Nam
- Phát triển gắn kết

Xin cảm ơn sự chú ý của quý vị và các bạn.



ĐMC áp dụng trong Nghiên cứu

Mục	Mô tả
Mục tiêu	Áp dụng ĐMC để đánh giá tác động môi trường và xã hội của dự án đường sắt cao tốc Hà Nội - Vinh và TPHCM - Nha Trang.
Các đoạn tuyến cần phải có ĐMC	Đoạn tuyến phía Bắc (Hà Nội - Vinh) Đoạn tuyến phía Nam (TPHCM - Nha Trang)
Các phương án lựa chọn	Vị trí các nhà ga và hướng tuyến đồng với phương án 1)
Các điểm cần nghiên cứu khi so sánh phương án lựa chọn	<ul style="list-style-type: none"> 1) Sự thuận tiện và phát triển phát lộ 2) Các nhà ga, Mỏ (trường và xã hội) 3) Môi trường xã hội: Thiên các tác động đến môi trường xã hội, tác động đến môi trường xã hội, tác động đến môi trường xã hội, tác động đến môi trường xã hội 4) Khả năng đáp ứng được và các vấn đề về hạ tầng kỹ thuật 5) Chi phí xây dựng

Khái quát về Đoạn phía Bắc

Đoạn Hà Nội - Vinh

- > Tổng chiều dài: Khoảng 300km
- > Đi qua các đô thị lớn: Hà Nội, Phú Lữ, Nam Định, Ninh Bình, Thanh Hóa và Vinh
- > Tiêu chuẩn kỹ thuật: Tốc độ thiết kế 350km/h, đường dài 1435mm, tuyến mở



Legend: Khu vực nghiên cứu

Khái quát Đoạn phía Nam

Đoạn Tp. Hồ Chí Minh – Nha Trang

- > Tổng chiều dài: Khoảng 370km
- > Đi qua các đô thị lớn: TP.HCM, Phan Thiết, Tháp Chàm và Nha Trang
- > Tiêu chuẩn kỹ thuật: Tốc độ thiết kế 350km/h, đường dài 1435mm, tuyến mở



Legend: Khu vực nghiên cứu

Đặc điểm của quy hoạch ĐSCT

- Hệ thống tổng thể**
 - Đường sắt nội chung và đặc biệt là Đường sắt cao tốc được hoạch định trong một hệ thống tổng thể.
 - Hướng tuyến thiết kế thống nhất để đảm bảo "tốc độ chạy tàu"
 - Vị trí các nhà ga là một phần quan trọng trong toàn bộ tuyến
- Yêu cầu trong quy hoạch ĐSCT**
 - Quy hoạch đường sắt cao tốc yêu cầu phải có sự hiểu biết sâu sắc về các địa phương nằm dọc theo hướng tuyến.
 - Việc nghiên cứu xem xét hướng tuyến và vị trí các ga cần phải có sự thống nhất giữa các phương án (PA1, PA2, PA3) trong một hệ thống tổng thể của đoạn tuyến đó (ví dụ như Đoạn Hà Nội – Vinh và Tp.HCM – Nha Trang).

Xây dựng các phương án

Xây dựng các phương án

Để tiến hành đánh giá môi trường chiến lược (ĐMC), nghiên cứu đã xây dựng 3 phương án sau để phân tích so sánh

- Xây dựng 3 phương án**
 - Phương án 1 (PA1): Vị trí ga và hướng tuyến dựa trên nghiên cứu của JICA**
 - Quy hoạch vị trí các ga: Trong khu vực đô thị có phát triển gắn kết trong và xung quanh khu vực ga
 - Quy hoạch hướng tuyến: 1) Giảm chi phí xây dựng bằng cách lựa chọn hướng tuyến với thiết kế đường đắp 2) Bán kính cong tối thiểu = 6.000m
 - Phương án 2 (PA2): Vị trí các ga và hướng tuyến dựa theo Nghiên cứu tiên khả thi năm 2009 (đã đệ trình lên Quốc hội)**
 - Quy hoạch vị trí các ga: Trong khu đô thị
 - Quy hoạch hướng tuyến: 1) Lựa chọn hướng tuyến bằng cách thiết kế các tổ hợp trên cao và 2) Bán kính cong tối thiểu=6.000m

▪ **Xây dựng các phương án**

- **Phương án 3 (PA3): Vị trí các ga và hướng tuyến theo Nghiên cứu của KOICA năm 2007**
 - Quy hoạch vị trí các ga: Nằm ở khu vực ngoại ô, tránh khu vực thành phố hiện nay
 - ✓ Quy hoạch hướng tuyến: 1) Giảm chi phí xây dựng bằng cách lựa chọn hướng tuyến với thiết kế đường đắp và 2) Bán kính cong tối thiểu = 5.000m

(2) **Lập Phương án "0"**

- **Phương án "0"**, là phân tích trường hợp không có dự án

▪ **Các phương án và các ga dự tính trên đoạn Phía Nam**

- Có tất cả 6 ga được quy hoạch cho mỗi phương án

Các phương án trong tỉnh

▪ **Khái quát các phương án của đoạn Ninh Thuận**

▪ **Các phương án vị trí ga của đoạn Ninh Thuận**

▪ **Xây dựng các phương án cho đoạn Khánh Hòa**

- **PA1**
 - ✓ Vị trí ga: ĐSCT và đường sắt hiện tại sẽ được kết nối tại ga hiện có.
 - ✓ Hướng tuyến: dọc đường sắt hiện tại gần khu vực thành phố.
- **PA2**
 - ✓ Vị trí ga: ĐSCT và đường sắt hiện tại sẽ được kết nối tại ga hiện có.
 - ✓ Hướng tuyến: là một tuyến thẳng để tiếp cận với khu vực thành phố.
- **PA3**
 - ✓ Vị trí ga: Trong khu vực thành phố, nhưng cách xa khu vực ga hiện có, tại khu vực quy hoạch dành cho nhà ở.
 - Hướng tuyến: đi qua khu vực phía Đông của đường sắt hiện tại giữa Phan Rang và Tháp Chàm.



Hướng tiếp cận trong so sánh các phương án (1/2)

4 khía cạnh được lựa chọn để so sánh các phương án từ góc độ khách quan và toàn diện.

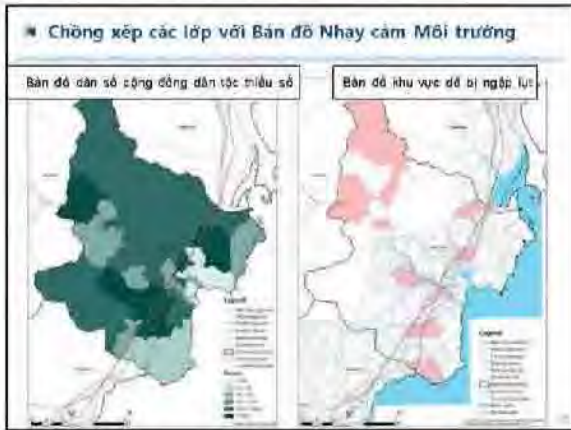
Các khía cạnh	Tỷ lệ	Mục tiêu
1) Sự thuận tiện và phát triển gắn kết	- Sự thuận tiện là yêu tố then chốt để có được không gian khách lớn do thời gian chờ đợi của hành khách. Phát triển gắn kết khu vực xung quanh nhà ga sẽ góp phần cải thiện (1) sự thuận tiện và (2) hiệu lực đối với kinh tế vùng và cho toàn xã hội.	Quy mô tỉnh (Đông Tĩnh)
2) Xem xét môi trường và xã hội	Cần quy hoạch ga và hướng tuyến làm sao để tránh được hoặc giảm thiểu tác động tiêu cực đối với môi trường tự nhiên, ô nhiễm và môi trường xã hội.	
3) Cung cấp dịch vụ tốc độ cao và hạ tầng kỹ thuật	Khả năng cung cấp dịch vụ tốc độ cao là chìa khóa để giải đa hóa việc di chuyển thời gian đi lại. Tuyến khổ khác có thể gặp phải trong giai đoạn xây dựng.	Quy mô đoạn tuyến (đoạn tuyến phía Bắc/Đông - Tuyến phía Nam)
4) Chi phí xây dựng	Chi phí là yếu tố quan trọng quyết định tính khả thi của dự án.	

Hướng tiếp cận trong so sánh các phương án (2/2)

Xem xét đánh giá 4 yếu tố dưới đây theo các chỉ số sau

Khía cạnh	Chỉ số
1) Sự thuận tiện và phát triển gắn kết	1) Kết nối với các phương thức vận tải khác 2) Khoảng cách tới trung tâm thành phố 3) Quý đất để phát triển gắn kết
2) Xem xét môi trường và xã hội	1) Môi trường tự nhiên: a) Địa hình, b) Địa chất, c) Thủy văn, d) Thiên tai và e) Các khu vực bảo tồn và rừng. 2) Ô nhiễm: f) Tác động do tiếng ồn và rung chấn. 3) Môi trường xã hội: g) các vấn đề nhạy cảm trong việc sử dụng đất, h) Thu hồi đất và tái định cư, i) Di sản văn hóa và j) Các cộng đồng dân tộc thiểu số.
3) Cung cấp dịch vụ tốc độ cao và hạ tầng kỹ thuật	1) Tỷ lệ đường cong có bán kính cong < 6.000m 2) Các khu vực gặp khó khăn khi xây dựng (trụ nền đất yếu, cầu có nhịp dài, hầm dài)
4) Chi phí xây dựng	Chi phí xây dựng





So sánh sơ bộ các phương án (Nghiên cứu về môi trường và xã hội)

Bảng dưới đây thể hiện so sánh sơ bộ các phương án một cách tương đối

Khía cạnh/Các chỉ số	PA1	PA2	PA3
2) Nghiên cứu về môi trường và xã hội			
a) Địa hình	A	A	A
b) Địa chất	A	A	B
c) Thủy văn	S	A	A
d) Thiên tai	A	A	B
e) Các khu vực bảo tồn và rừng	A	A	A
f) Tiếng ồn và rung chấn	A	B	A
g) Sử dụng đất	A	A	A
h) Tài nguyên	A	A	A
i) Di sản văn hóa	A	C	A
j) Các dân tộc thiểu số	B	C	C

Chú thích: A - Tốt hơn, B - Tốt, C - Trung bình

So sánh sơ bộ các phương án (Đoạn phía Nam)

- Do Đường sắt cao tốc là một hệ thống toàn diện, mục 3) và 4) dưới đây sẽ được so sánh theo cấp độ đoạn tuyến, trong khi mục 1) và 2) dưới đây sẽ được so sánh theo cấp độ tỉnh
- Bảng dưới đây thể hiện so sánh sơ bộ một cách tương đối các phương án theo từng khía cạnh

Khía cạnh	PA1	PA2	PA3	Chú ý
1) Sự thuận tiện và phát triển gắn kết	Tốt hơn	Tốt	Trung bình	Đánh giá theo mức độ Tỉnh
2) Nghiên cứu môi trường và xã hội	tác động nhỏ	tác động nhỏ	tác động lớn	
3) Khả năng đáp ứng dịch vụ cao tốc và hạ tầng kỹ thuật	Tốt hơn	Tốt	Trung bình	Đánh giá theo mức độ đoạn tuyến
4) Chi phí xây dựng	Thấp	Cao	Thấp	

Phương án "0"

(1) **Phương án "0" là gì?**

- Nếu không có đường sắt cao tốc, hành khách (ước khoảng 200.000 người/ngày trên đoạn phía Nam) sẽ sử dụng các loại hình giao thông khác như máy bay, đường sắt hiện tại, ô tô và xe buýt.

(2) **Các tác động gây ra do lượng hành khách sử dụng các phương tiện giao thông khác tăng lên**

- Lượng phát thải khí nhà kính và các chất gây ô nhiễm không khí mà một người thải ra trên một km đường đi khi sử dụng các loại hình giao thông khác lớn hơn rất nhiều so với sử dụng đường sắt cao tốc.
- Phát thải khí nhà kính (CO₂) và các chất gây ô nhiễm không khí tăng lên
- Phương án "0" sẽ gây ra các tác động tiêu cực đến biến đổi khí hậu và ô nhiễm không khí

Các vấn đề cần thảo luận

Các vấn đề cần thảo luận

(1) **Đánh giá dựa trên tầm quan trọng**

- Các khía cạnh và chỉ số
 - Sự thuận tiện và phát triển gắn kết
 - Nghiên cứu về môi trường và xã hội
 - Khả năng đáp ứng dịch vụ cao tốc và hạ tầng kỹ thuật
 - Chi phí xây dựng
- Các ý tưởng về các khía cạnh cần thiết khác và các chỉ số cần xem xét

(2) **Ý kiến nhận xét và thảo luận về Quy hoạch và Nghiên cứu về Môi trường và Xã hội**

- Vị trí ga
- Hướng tuyến tại tỉnh về toàn bộ đoạn phía Nam
- Phát triển gắn kết

NGHIÊN CỨU LẬP DỰ ÁN CHO CÁC DỰ ÁN ĐƯỜNG SẮT CAO TỐC BẮC NAM ĐOẠN HÀ NỘI – VINH VÀ TP. HỒ CHÍ MINH – NHA TRANG

Nghiên cứu các phương án thông qua Đánh giá Môi trường Chiến lược (ĐMC)

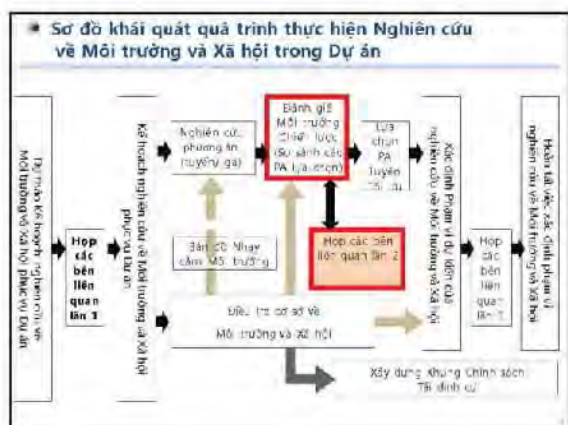
09 /07/2012
 Thành phố Nha Trang, Tỉnh Khánh Hòa

- Nội dung**
- Đánh giá môi trường chiến lược (ĐMC) để lựa chọn phương án tối ưu
 - Xây dựng các phương án
 - Các phương án cho tỉnh
 - Hướng tiếp cận trong so sánh các phương án
 - So sánh sơ bộ các phương án dành cho thảo luận
 - Các vấn đề cần thảo luận

Đánh giá môi trường chiến lược (ĐMC) để lựa chọn phương án tối ưu

- Các nguyên tắc cơ bản đối với Nghiên cứu về Môi trường và Xã hội của Dự án**
- Nhằm hạn chế hoặc giảm thiểu các tác động tiêu cực đối với môi trường và xã hội, các phương án lựa chọn và các biện pháp giảm thiểu sẽ được nghiên cứu và lồng ghép vào giai đoạn lập quy hoạch dự án
 - Đề xuất nghiên cứu các vấn đề môi trường và xã hội trọng tâm trong các giai đoạn tiếp theo của bước Đánh giá Tác động Môi trường (DTM).
 - Tạo sự hiểu biết chung giữa các bên liên quan của dự án về các vấn đề môi trường và xã hội mà dự án có thể gây ra.
- Ý nghĩa của cụm từ "Nghiên cứu về Môi trường và Xã hội" là gì?**
 Thuật ngữ này được sử dụng trong "Hướng dẫn của JICA đối với Nghiên cứu về Môi trường và Xã hội" và trong các qui định, hướng dẫn khác của các nhà tài trợ quốc tế. Thuật ngữ này bao hàm cả khái niệm cũng như quá trình thực hiện việc tránh/giảm thiểu/đền bù những tác động tiêu cực đối với môi trường tự nhiên và xã hội.

- Một số văn bản Luật và qui định quan trọng cần tham khảo**
- (1) Một số văn bản Luật và Quy định của Việt Nam**
- Luật Bảo vệ Môi trường, 2005
 - Nghị định 29/2011/NĐ-CP quy định về đánh giá môi trường chiến lược, đánh giá tác động môi trường, cam kết bảo vệ môi trường
 - Thông tư 26/2011/TT-BTNMT v/v Quy định chi tiết một số điều của Nghị định 29/2011/NĐ-CP
 - Luật Bảo vệ và Phát triển Rừng, 2004
 - Các Quy chuẩn về Môi trường (QCVN)
 - Các văn bản luật và quy định khác
- (2) Các Hướng dẫn của JICA và các quy chế liên quan khác**
- Hướng dẫn Nghiên cứu về các vấn đề môi trường và xã hội của JICA (2004 và 2010)
 - Chính sách bảo vệ môi trường và xã hội của Ngân hàng Thế giới



ĐMC áp dụng trong Nghiên cứu

Mục	Mô tả
Mục tiêu	Đánh giá các phương án đầu tư trong đó có các phương án các lựa chọn khác nhau và các yếu tố liên quan để các bên liên quan.
Các đoạn tuyến cần phân tích ĐMC	Đoạn tuyến phía Bắc (Hà Nội – Vinh) Đoạn tuyến phía Nam (TPHCM – Nha Trang)
Các phương án lựa chọn	3) Vị trí các ga và hướng tuyến song song với phương án 1)
Các điểm cần nghiên cứu khi so sánh phương án lựa chọn	1) Sự thuận tiện về phát triển kinh tế 2) Các khu cảnh môi trường và xã hội 3) Môi trường tự nhiên các tác động đối với công trình và hệ sinh thái khu vực tương ứng ra môi trường 4) Nhiệm vụ tác động đối với môi trường sống đa dạng sinh và rừng đặc dụng 5) Các hướng xử lý các tác động đến chủ yếu đất và hệ sinh thái, các di sản văn hóa, xã hội 6) Khả năng đáp ứng dịch vụ các loại xe các sân ga và hệ thống kỹ thuật 7) Chi phí xây dựng

Khái quát về Đoạn phía Bắc

Đoạn Hà Nội - Vinh

- > Tổng chiều dài: Khoảng 500km
- > Đi qua các đô thị lớn: Hà Nội, Phú Thọ, Nam Định, Ninh Bình, Thanh Hóa và Vinh
- > Tiêu chuẩn kỹ thuật: Tốc độ thiết kế 350km/h, đường đôi 1435mm, tuyến mới

Legend: Khu vực nghiên cứu

Khái quát Đoạn phía Nam

Đoạn Tp.Hồ Chí Minh – Nha Trang

- > Tổng chiều dài: Khoảng 870km
- > Đi qua các đô thị lớn: Tp.HCM, Phan Thiết, Tháp Chàm và Nha Trang
- > Tiêu chuẩn kỹ thuật: Tốc độ thiết kế 350km/h, đường đôi 1435mm, tuyến mới

Legend: Khu vực nghiên cứu

Đặc điểm của quy hoạch ĐSCT

- Hệ thống tổng thể**
 - Đường sắt nối chung và đặc biệt là Đường sắt cao tốc được hoạch định trong một hệ thống tổng thể.
 - Hướng tuyến thiết kế thẳng tới mức có thể để đảm bảo "tốc độ chạy tàu"
 - Vị trí các nhà ga là một phần quan trọng trong toàn bộ tuyến
- Yêu cầu trong quy hoạch ĐSCT**
 - Quy hoạch đường sắt cao tốc yêu cầu phải có sự hiểu biết sâu sắc về các địa phương nằm dọc theo hướng tuyến.
 - Việc nghiên cứu xem xét hướng tuyến và vị trí các ga cần phải có sự thống nhất giữa các phương án (PA1, PA2, PA3) trong một hệ thống tổng thể của đoạn tuyến đó (ví dụ như Đoạn Hà Nội – Vinh và Tp.HCM – Nha Trang).

Xây dựng các phương án

Xây dựng các phương án

Để tiến hành đánh giá môi trường chiến lược (ĐMC), nghiên cứu đã xây dựng 3 phương án sau để phân tích so sánh

- Xây dựng 3 phương án**
 - Phương án 1 (PA1): Vị trí ga và hướng tuyến dựa trên nghiên cứu của JICA**
 - Quy hoạch vị trí các ga: Trong khu vực đô thị có phát triển gắn kết trong và xung quanh khu vực ga
 - Quy hoạch hướng tuyến: 1) Giảm chi phí xây dựng bằng cách lựa chọn hướng tuyến với thiết kế đường đắp 2) Bán kính cong tối thiểu = 6.000m
 - Phương án 2 (PA2): Vị trí các ga và hướng tuyến dựa theo Nghiên cứu tiên khả thi năm 2009 (đã đệ trình lên Quốc hội)**
 - Quy hoạch vị trí các ga: Trong khu đô thị
 - Quy hoạch hướng tuyến: 1) Lựa chọn hướng tuyến bằng cách thiết kế các tổ hợp trên cao và 2) Bán kính cong tối thiểu=6.000m

✦ **Xây dựng các phương án**

- **Phương án 3 (PA3): Vị trí các ga và hướng tuyến theo Nghiên cứu của KOICA năm 2007**
 - Quy hoạch vị trí các ga: Nằm ở khu vực ngoại ô, tránh khu vực thành phố hiện nay
 - ✓ Quy hoạch hướng tuyến: 1) Giảm chi phí xây dựng bằng cách lựa chọn hướng tuyến với thiết kế đường đắp và 2) Bán kính cong tối thiểu = 5.000m

(2) **Lập Phương án "0"**

- **Phương án "0"**, là phân tích trường hợp không có dự án

✦ **Các phương án và các ga dự tính trên đoạn Phía Nam**

- Có tất cả 6 ga được quy hoạch cho mỗi phương án



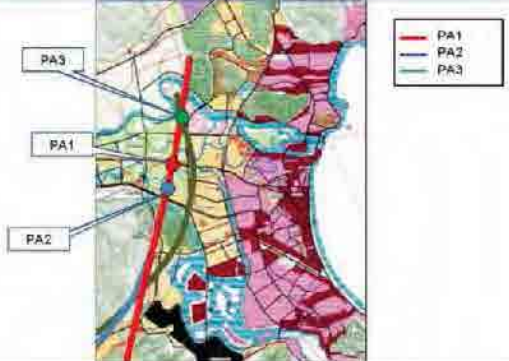
The map shows the route from HCM City to Nha Trang with stations at Thủ Thiêm-Hồ Hưng, Long Thành, Phan Thiết, Tuy Phong, Tháp Chàm, and Nha Trang. Distances between stations are: 38km, 117km, 87km, 85km, and 79km.

Các phương án trong tỉnh

✦ **Khái quát các phương án của đoạn qua Khánh Hòa**



✦ **Các phương án vị trí ga của đoạn qua Khánh Hòa**



✦ **Xây dựng các phương án cho đoạn qua Khánh Hòa**

- **PA1**
 - ✓ Vị trí ga: Đường sắt cao tốc và đường sắt hiện tại sẽ được kết nối tại ga mới được quy hoạch và tại đường có chiều rộng 60m đi Lâm Đồng
 - ✓ Hướng tuyến: đi qua khu vực phía Đông của đường sắt hiện tại
- **PA2**
 - ✓ Vị trí ga: Gần khu vực phát triển theo quy hoạch trong Quy hoạch tổng thể của tỉnh.
 - ✓ Hướng tuyến: Dọc tuyến đường sắt hiện tại.
- **PA3**
 - ✓ Vị trí ga: Khách xe trung tâm thành phố
 - Hướng tuyến: Dọc tuyến đường sắt hiện tại.

Hướng tiếp cận trong so sánh các phương án

Hướng tiếp cận trong so sánh các phương án (1/2)

4 khía cạnh được lựa chọn để so sánh các phương án từ góc độ khách quan và toàn diện.

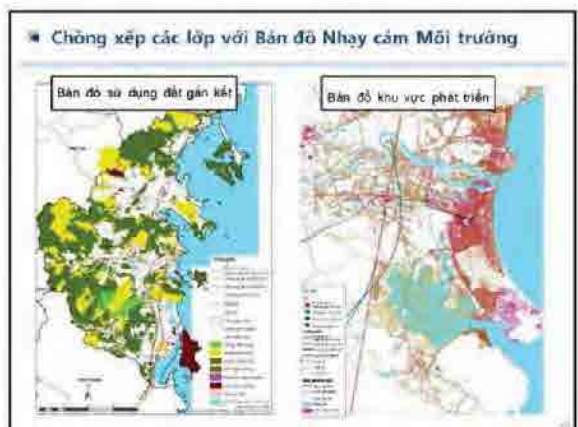
Các khía cạnh	Lý do	Mục tiêu
1) Sự thuận tiện và phát triển gắn kết	"Sự thuận tiện" là yếu tố then chốt để có được lượng hành khách lớn do thỏa mãn nhu cầu của hành khách. Phát triển gắn kết khu vực xung quanh nhà ga sẽ góp phần cải thiện (1) sự thuận tiện và (2) lợi ích dài hạn với kinh tế vùng và cho (toàn xã hội)	Quy mô tính (tổng tính)
2) Xem xét môi trường và xã hội	Cần quy hoạch ga và hướng tuyến làm sao để tránh được hoặc giảm thiểu tác động tiêu cực đối với môi trường tự nhiên, ô nhiễm và môi trường xã hội.	
3) Cung cấp dịch vụ tốc độ cao và hạ tầng kỹ thuật	Khả năng cung cấp dịch vụ tốc độ cao là chìa khóa để tối ưu hóa việc rút ngắn thời gian đi lại. Những khó khăn có thể gặp phải trong giai đoạn xây dựng.	Quy mô đoạn tuyến (đoạn phía Bắc/đoạn phía Nam)
4) Chi phí xây dựng	Chi phí là yếu tố quan trọng quyết định tính khả thi của dự án.	

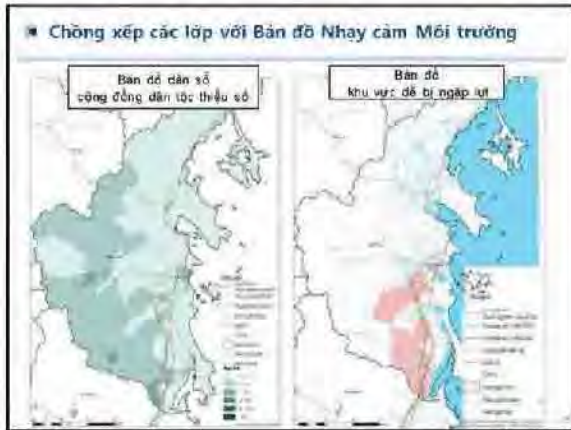
Hướng tiếp cận trong so sánh các phương án (2/2)

Xem xét đánh giá 4 yếu tố dưới đây theo các chỉ số sau

Khía cạnh	Chỉ số
1) Sự thuận tiện và phát triển gắn kết	1) Kết nối với các phương thức vận tải khác 2) Khoảng cách tới trung tâm thành phố 3) Quy đất để phát triển gắn kết
2) Xem xét môi trường và xã hội	1) Môi trường tự nhiên: a) Địa hình, b) Địa chất, c) Thủy văn, d) Thiên tai; và e) Các khu vực bảo tồn và rừng. 2) Ô nhiễm: f) Tác động do tiếng ồn và rung chấn. 3) Môi trường xã hội: g) các vấn đề nhạy cảm trong việc sử dụng đất; h) Thu hồi đất và tái định cư; i) Di sản văn hóa và j) Các cộng đồng dân tộc thiểu số.
3) Cung cấp dịch vụ tốc độ cao và hạ tầng kỹ thuật	1) Tỷ lệ đường cong có bán kính cong < 6.000m 2) Các khu vực gặp khó khăn khi xây dựng (như nền đất yếu, cầu cò nhíp dài, hầm dài)
4) Chi phí xây dựng	Chi phí xây dựng

So sánh sơ bộ các phương án đánh cho phân thảo luận





So sánh sơ bộ các phương án (Nghiên cứu về môi trường và xã hội)

Bảng dưới đây thể hiện so sánh sơ bộ các phương án một cách tương đối

Khía cạnh/Các chỉ số	PA1	PA2	PA3
2) Nghiên cứu về môi trường và xã hội			
a) Địa hình	A	A	C
b) Địa chất	A	A	B
c) Thủy văn	B	C	C
d) Thiên tai	B	B	B
e) Các khu vực bảo tồn và rừng	A	A	A
f) Tiếng ồn và rung chấn	A	A	B
g) Sử dụng đất	A	B	B
h) Tái định cư	B	B	C
i) Di sản văn hóa	A	A	A
j) Các dân tộc thiểu số	A	B	C

Chú thích : A- Tốt hơn, B- Tốt, C- Trung bình

So sánh sơ bộ các phương án (Đoạn phía Nam)

- Do Đường sắt cao tốc là một hệ thống toàn diện, mục 3) và 4) dưới đây sẽ được so sánh theo cấp độ đoạn tuyến, trong khi mục 1) và 2) dưới đây sẽ được so sánh theo cấp độ tỉnh
- Bảng dưới đây thể hiện so sánh sơ bộ một cách tương đối các phương án theo từng khía cạnh

Khía cạnh	PA1	PA2	PA3	Chú ý
1) Sự thuận tiện và phát triển gắn kết	Tốt hơn	Tốt	Trung bình	Đánh giá theo mức độ Tỉnh
2) Nghiên cứu môi trường và xã hội	tác động nhỏ	tác động lớn	tác động nước TR	
3) Khả năng đáp ứng dịch vụ cao tốc và hạ tầng kỹ thuật	Tốt hơn	Tốt	Trung bình	Đánh giá theo mức độ đoạn tuyến
4) Chi phí xây dựng	Thấp	Cao	Thấp	

- Phương án "0"**
- (1) Phương án "0" là gì?
- Nếu không có đường sắt cao tốc, hành khách (ước khoảng 200.000 người/ngày trên đoạn phía Nam) sẽ sử dụng các loại hình giao thông khác như máy bay, đường sắt hiện tại, ô tô và xe buýt.
- (2) Các tác động gây ra do lượng hành khách sử dụng các phương tiện giao thông khác tăng lên
- Lượng phát thải khí nhà kính và các chất gây ô nhiễm không khí mà một người thải ra trên một km đường đi khi sử dụng các loại hình giao thông khác lớn hơn rất nhiều so với sử dụng đường sắt cao tốc.
 - Phát thải khí nhà kính (CO₂) và các chất gây ô nhiễm không khí tăng lên
 - Phương án "0" sẽ gây ra các tác động tiêu cực đến biến đổi khí hậu và ô nhiễm không khí.

Các vấn đề cần thảo luận

- Các vấn đề cần thảo luận**
- (1) Đánh giá dựa trên tầm quan trọng
- Các khía cạnh và chỉ số
 - Sự thuận tiện và phát triển gắn kết
 - Nghiên cứu về môi trường và xã hội
 - Khả năng đáp ứng dịch vụ cao tốc và hạ tầng kỹ thuật
 - Chi phí xây dựng
 - Các ý tưởng về các khía cạnh cần thiết khác và các chỉ số cần xem xét
- (2) Ý kiến nhận xét và thảo luận về Quy hoạch và Nghiên cứu về Môi trường và Xã hội
- Vị trí ga
 - Hướng tuyến tại tỉnh và toàn bộ đoạn phía Nam
 - Phát triển gắn kết



NGHIÊN CỨU LẬP DỰ ÁN ĐƯỜNG SẮT CAO TỐC CÁC ĐOẠN HÀ NỘI – VINH VÀ TPHCM – NHA TRANG

Hội thảo và Họp các bên liên quan lần 2 về Phát triển Đường sắt Bắc - Nam

Ngày: 14/9/2012
 Thành phố Hà Nội
 Đoàn Nghiên cứu JICA

Mục đích và Nội dung Hội thảo và Họp các bên liên quan
• ĐSCT Bắc – Nam •



- Tham vấn các bên liên quan chính về cơ hội và định hướng phát triển các tuyến đường sắt Bắc – Nam
- Phần 1: Tổng quan và tiến độ nghiên cứu
- Phần 2: Kết quả nghiên cứu về các phương án hướng tuyến và vị trí ga
- Phần 3: Phương án tối ưu về hướng tuyến và vị trí ga

Phần 1 Tổng quan và tiến độ nghiên cứu

Cơ sở và Mục tiêu

Cơ sở

- Trong giai đoạn 2007-2010, Dự án "Nghiên cứu Phát triển bền vững ngành GTVT của Việt Nam" (VITRANS2) đã xây dựng chiến lược chung về phát triển giao thông quốc gia.
- Cũng trong giai đoạn này, TCT ĐSVN đã có "Nghiên cứu tiên khả thi về Đường sắt cao tốc Bắc – Nam" trình lên Quốc hội thảo luận vào tháng 6 năm 2010.
- Theo yêu cầu của Chính phủ Việt Nam, JICA hiện đang hỗ trợ kỹ thuật thực hiện "Nghiên cứu lập dự án Đường sắt Cao tốc cho các đoạn Hà Nội – Vinh và Tp.HCM – Nha Trang".

Mục tiêu

- Lập quy hoạch phát triển cơ sở phát triển đường sắt Bắc – Nam cho các đoạn ưu tiên về ĐSCT (Hà Nội – Vinh và TPHCM – Nha Trang) dựa trên cơ sở phân tích nhu cầu, thiết kế sơ bộ, quy hoạch hệ thống, dự toán chi phí, kế hoạch xây dựng, đánh giá kinh tế và tài chính cũng như kế hoạch cấp vốn.
- Lập lộ trình và kế hoạch đầu tư.
- Chuẩn bị các tài liệu cần thiết về nghiên cứu môi trường và xã hội trong khuôn khổ ĐMC.

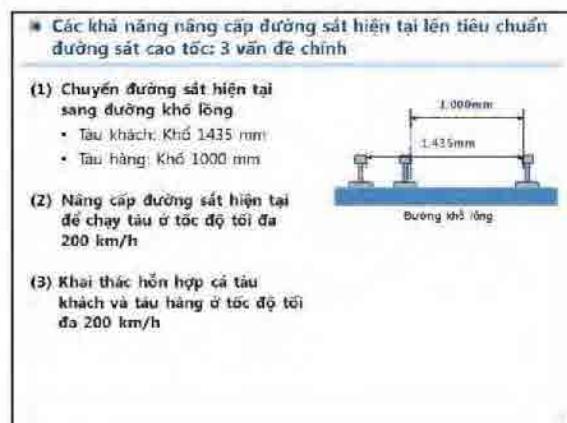
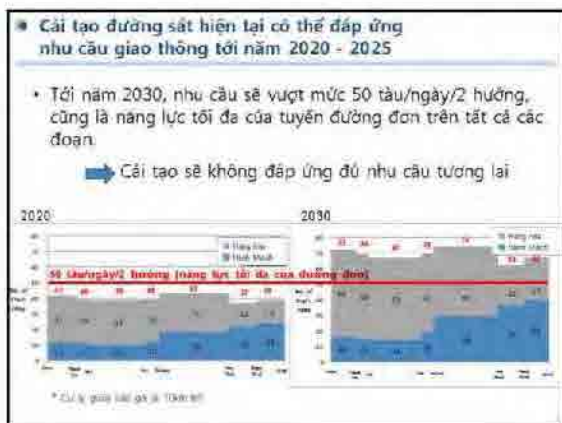
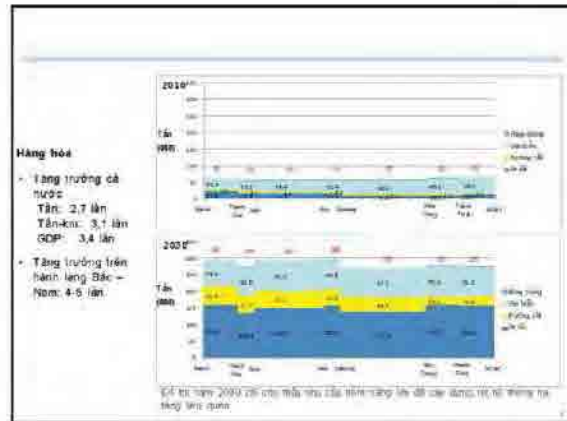
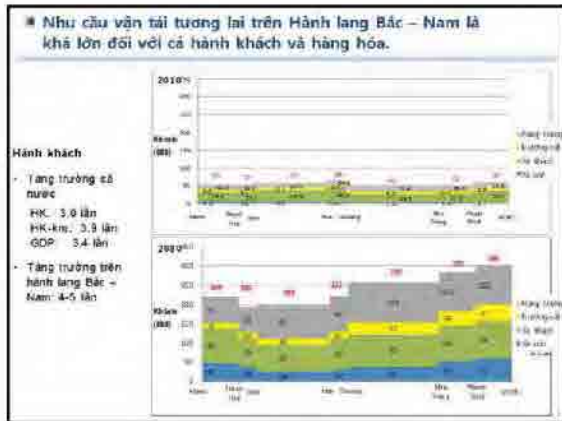
Tiến độ chung

• Sơ đồ quy trình •



Định hướng Nghiên cứu căn cứ vào các phương án kịch bản Quốc hội đã thảo luận

Kịch bản	Các phương án kịch bản Quốc hội đã thảo luận	
	Ưu tiên Nhà nước	Ưu tiên Khách
1. Kịch bản ban đầu		
2. Nghiên cứu đường sắt hiện tại	<ul style="list-style-type: none"> • Nâng cấp lên đường đôi khổ lớn (1435mm x 1435mm) • Tốc độ tối đa như hiện tại • Cho tàu khách và tàu hàng 	Không có
3. Vai trò của đường sắt hiện tại và ĐSCT	<ul style="list-style-type: none"> • Nâng cấp lên đường đôi [khả 1435mm] • Tốc độ tối đa 200 km/h (lên tới 300) • Cho tàu khách và tàu hàng 	Không có
4. Nghiên cứu ĐSCT: các đoạn Hà Nội – Vinh và TPHCM – Nha Trang	<ul style="list-style-type: none"> • Các tập phục vụ tàu hàng và tàu khách (đường đôi) • Cho tàu khách và tàu hàng 	<ul style="list-style-type: none"> • Đường đôi, khổ 1435mm • Tốc độ tối đa 200 km/h • Cho tàu khách và tàu khách
	<ul style="list-style-type: none"> • Các tập phục vụ tàu hàng và tàu khách (đường đôi) • Cho tàu khách và tàu hàng 	<ul style="list-style-type: none"> • Đường đôi, khổ 1435mm • Tốc độ tối đa 200 km/h • Cho tàu khách và tàu khách
	<ul style="list-style-type: none"> • Các tập phục vụ tàu hàng và tàu khách (đường đôi) • Cho tàu khách và tàu hàng 	<ul style="list-style-type: none"> • Đường đôi, khổ 1435mm • Tốc độ tối đa 200 km/h • Cho tàu khách và tàu khách



■ **Khó chuyển toàn bộ đường sắt hiện tại Hà Nội – TPHCM sang đường khổ lồng nên không kiến nghị thực hiện**

- Không thể đạt tốc độ cao
 v.d: tuyến Shinkansen Akita: tốc độ tối đa 130km/h, và tốc độ trung bình 85 km/h
- Phải xây dựng lại phần lớn cầu do lệch trọng tâm
- Phải bố trí lại một phần sơ đồ ray trong ga do phải chuyển khổ đường
- Tăng chi phí bảo trì
- Phải dừng hoạt động chạy tàu trong giai đoạn xây dựng. Không thể có kết nối trực tiếp giữa Hà Nội – TPHCM trong một thời gian dài
- Chưa có nơi nào sử dụng đường khổ lồng trên cự ly dài như vậy (1700 km)

■ **Khó nâng cấp đường sắt hiện tại lên để chạy tàu ở tốc độ 200 km/h nên không kiến nghị triển khai**

- Phần lớn các đoạn cong cần nâng cấp lên bán kính 2000m tại trên 1500 vị trí
- Đường ngang cần được bố trí khác mức tại trên 2000 vị trí
- Tốc độ tối đa cho khổ đường hẹp chỉ khoảng 160 km/h
- Cần đổi mới hệ thống, công trình điện, tín hiệu an toàn, đầu máy – toa xe.
- Phải dừng hoạt động chạy tàu hiện tại một thời gian dài để phục vụ công tác xây dựng.
- Khi làm đường đôi, khổ lồng và điện khí hóa thì cần mức đầu tư gần ngang với xây dựng một tuyến mới.

■ **Chuyển đường khổ hẹp sang đường khổ tiêu chuẩn: Kinh nghiệm Nhật Bản**



Với tuyến Akita, việc chuyển khổ đường kéo dài 5 năm. Dự lý 127,3km (đường đôi 75,0km + đường đôi 52,3km). Tốc độ TỐI ĐA 130km/h nhưng Tốc độ trung bình 85 km/h do hạn chế về hướng tuyến.

■ **Khó đảm bảo hạ tầng hỗn hợp tàu khách, hàng ở tốc độ tối đa 200 km/h nên không kiến nghị triển khai**

- Khó khăn về công nghệ khi chạy tàu hàng ở tốc độ trên 120 km/h
- Các vấn đề liên quan tới an toàn và sơ đồ bố trí chạy tàu.

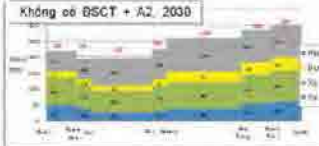
■ **Bốn phương án cải tạo đường sắt hiện có**

	Đ1 (Cải tạo tại hiện trạng khổ hẹp)	Đ2 (Chuyển khổ lồng tại tuyến đường 2km)	Đ3 (Chuyển khổ lồng, tốc độ tối đa 120 km/h)	Đ4 (Chuyển khổ lồng, tốc độ tối đa 150 km/h)
Đường ray	1km đường khổ hẹp	2000	2000	2000
Đường kính khổ tiêu chuẩn	1067mm (đường đôi)	1067mm (đường đôi)	1435mm	1435mm
Tốc độ tối đa (km/h)	85	120	120	150
Thời gian chạy tàu (h)	28	25,4	15,4	12,7
Năng lực vận chuyển (tấn/giờ)	52	50	170	130
Chi phí ước tính (tỷ USD)	1.500	1.300	14.500	27.700

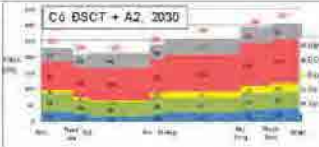
➡ Nên nâng cấp lên mức độ A2, một vài đoạn có thể nâng cấp lên mức B1.

■ **Nhu cầu tương lai trên Hành lang Bắc – Nam khi "có" và "không có" đường sắt cao tốc**

■ Khi không có ĐSCT, thì đường bộ (xe con/xe khách) và hàng không không đủ để đáp ứng nhu cầu tương lai.



■ ĐSCT có tính cạnh tranh với mức vé ngang với nửa giá vé máy bay, gấp đôi vé xe khách.



Tóm lược vai trò của Đường sắt trên hành lang ven biển Bắc - Nam

- Nhu cầu vận chuyển hành khách nói chung và bằng đường cao tốc tăng
 - Cần tăng cường và kết hợp tốt tất cả các phương thức vận tải (quốc lộ, đường bộ cao tốc, đường hàng không và đường sắt)
- Cần nâng cấp trong giai đoạn ngắn tới dài hạn tuyến đường sắt hiện nay tới mức A2 cùng với xây dựng một số đoạn đường đôi ở nơi có đủ nhu cầu.
- Nhu cầu vận tải bằng đường sắt gồm dịch vụ vận tải hàng hóa sẽ vượt quá năng lực của tuyến đường đơn hiện nay nhưng không đủ lớn để xây dựng đường đôi do nhu cầu ở đây tăng không phải về số lượng mà về chất lượng (dịch vụ vận tải tốc độ cao)
 - Đường sắt cao tốc là phương thức vận tải không thể thay thế trong tương lai (trung tới dài hạn) dọc hành lang Bắc – Nam do ĐSCT sẽ góp phần giảm áp lực cho ngành vận tải hàng không và cung cấp dịch vụ vận tải có chất lượng cho các khu vực nơi việc xây dựng đường và đường bộ cao tốc sẽ đòi hỏi quỹ đất lớn (ví dụ như miền Trung)

Khuyến nghị về phát triển đường sắt hiện tại

- Cần sớm hoàn thành công tác cải tạo lên mức A1
- Đến năm 2020-2025, cải tạo toàn tuyến đạt mức A2. Tuy nhiên, cần ưu tiên trước hết cho công tác cải tạo các điểm nút cổ chai: Khe Nét, Hải Vân, Hòa Duyệt – Thanh Luyện, các tuyến đường ngang (Hà Nội, TPHCM và Đà Nẵng), các đoạn dốc/vòng (Đà Nẵng, Nha Trang) và các ga trung gian, v.v.
- Không nên cải tạo toàn tuyến đạt mức B1, đặc biệt là khi xây dựng tuyến ĐSCT. Chỉ nên xem xét cải tạo một số đoạn tuyến cụ thể lên mức B1, nơi nhu cầu cao phù hợp với mức đầu tư (cung cấp dịch vụ vận chuyển ra vùng ngoại ô, vận chuyển hàng hóa, v.v.)
- Cần cân nhắc kỹ lưỡng vấn đề kết nối với ĐSCT trong tương lai.

Tính khả thi kinh tế và Định hướng phát triển ĐSCT-BN

- ĐSCT là phương thức vận tải có tính cạnh tranh cao, có thể đáp ứng nhu cầu vận tải một cách hiệu quả và hợp lý dọc hành lang Bắc – Nam.
- Thời điểm phát triển ĐSCT
 - Năm ERR vượt ngưỡng 12% là khoảng năm 2040 đối với toàn tuyến
 - Cần cân nhắc tác động tới kinh tế vĩ mô

Năm khởi thực	% GDP tại năm đó		
	Phế duyệt	Khai thực	
Nhật Bản (315km)	1964	2.4%	1.3%
Hàn Quốc (612km)	2001	1.7%	1.5%
Đài Loan (545km)	2007	1.7%	1.7%

Không thể không triển khai phát triển từng bước. Đã lựa chọn hai đoạn ưu tiên (Hà Nội – Vinh và TPHCM – Nha Trang) để nghiên cứu chi tiết hơn.

Đã nghiên cứu chi tiết cho hai đoạn ưu tiên

- Cập nhật số liệu**
 - Chuẩn bị bản đồ địa hình tỷ lệ 1:10,000
 - Chuẩn bị thông tin cập nhật về độ nhạy môi trường và xã hội trên hành lang tuyến
 - Khảo sát như cầu giao thông
 - Khoan địa chất
 - Dữ liệu về chi phí xây dựng
- Rà soát các nghiên cứu trước đây**
 - Nghiên cứu ban đầu thị
 - Nghiên cứu của KJPCA
- Tham vấn với các tỉnh**
 - Họp các bên liên quan
 - Khảo sát thực tế, họp chuyên môn
- So sánh đường sắt cao tốc**
 - Bài học kinh nghiệm ở các nước khác
 - So sánh các công nghệ liên quan
 - Quản lý và cấp vốn cho ĐSCT
- Phân tích nhu cầu giao thông**
- Quy hoạch hướng tuyến**
- Phân tích so sánh và lựa chọn hệ thống, công nghệ phù hợp**
- Cấp vốn**
- Khảo sát kinh tế/tài chính**
- Khả thi, quản lý và phát triển nguồn nhân lực**
- Xây dựng khung thể chế**
- Lộ trình thực hiện**

Tổ chức hợp các bên liên quan

Loại	ĐNA	Số ĐSCT	Hàng	Các bên liên quan			
				Đại chúng	ESTVT	ĐSUN	Phân Nhánh của KJCA
Nam	Không Hòa	Nha Trang	377	54	1	4	0
	Tân Thuận	Phước Lâm	1171	45	1	4	0
	Bình Thuận	Tuy Phong - Thuận Thành	1207	28	1	4	0
	Đông Nam	Long Thành	1307	29	1	4	0
	TpHCM	Thị Trấn/Huỳnh Hưng	1065	48	0	0	3
Bắc	Nghệ An	Vinh	2077 (248)	52 (7)	0	0	9 (6)
	Thanh Hóa	Thanh Hóa	2407 (640)	26 (4)	0	0	9 (6)
	Ninh Bình	Ninh Bình	2577 (640)	55 (9)	0	0	9 (6)
	Nam Định	Nam Định	2677 (760)	21 (9)	0	0	9 (6)
	Hà Nam	Phủ Lý	2777 (740)	24 (4)	0	0	6 (5)
	Hà Nội	Ngoài Hà	3077 (948-1378)	31 (34)	4	0	13 (7)

1) Dữ liệu thời hợp các quốc; hợp đội 2 ngày (theo HỒI THẢO CÁC BÊN LIÊN QUAN Ở CÁC ĐNA PHÍA BẮC)
 2) Số trong ngoặc () là hợp đội hai tại các tỉnh phía Bắc

Tổng quan về các đoạn tuyến đã chọn

Nhà ga trên đoạn phía bắc			Nhà ga trên đoạn phía nam		
Đa	Kết cấu	Cự ly (km)	Đa	Kết cấu	Cự ly (km)
Lyng Hồ	Trên cao	-	Thị Trấn	Trên cao	-
Phủ Lý	Trên cao	45.6 km	Long Thành	Dưới thấp	36.1 km
Nam Định	Trên cao	27.0 km	Phước Lâm	Trên cao	112.0 km
Ninh Bình	Nền đất	25.5 km	Tuy Phong	Nền đất	67.1 km
Thanh Hóa	Trên cao	51.9 km	Tiêu Châu	Trên cao	82.2 km
Vinh	Trên cao	129.2 km	Nha Trang	Trên cao	76.5 km

Công trình trên đoạn phía bắc			Công trình trên đoạn phía bắc		
Công trình	Chiều dài (m)	Tỷ lệ (%)	Công trình	Chiều dài (m)	Tỷ lệ (%)
Đà	4,395	1.5	Đà	4,735	1.2
Cầu cạn	126,423	46.0	Cầu cạn	89,825	13.3
Cầu vượt sông	6,330	2.1	Cầu vượt sông	5,860	1.7
Nền đất	111,531	39.5	Nền đất	189,490	40.0
Hầm	9,360	3.5	Hầm	102,831	28.1
Hầm	15,400	5.4	Hầm	34,277	9.4
Tổng	264,999	100.0	Tổng	360,026	100.0

■ **Tính khả thi kinh tế của các đoạn ĐSCT ưu tiên**

■ **Nhu cầu**

Xét về lượng hành khách thì đoạn phía bắc lớn, còn xét về lượng hành khách-km thì đoạn phía nam lớn

Đoạn ĐSCT	Hà Nội - Vinh	TpHCM - Nha Trang	
Chi phí xây dựng ĐSCT (tỷ USD)	8,8	12,6	
Nhu cầu			
Lượng khách (000/ngày)	80,8	89,3	
Khách-km (t/ngày)	12,2	19,0	
Năm tới EIRR (%)	khoảng 12%	khoảng 2030	khoảng 2030

■ **Tính khả thi kinh tế của ĐSCT-BN**

Các đoạn ưu tiên (Hà Nội - Vinh & TPHCM - Nha Trang) sẽ khả thi về kinh tế vào đầu thập kỷ 2030.

■ **Chỉ phí đầu tư so với GDP năm 2030 ¹⁾**

- Đoạn Hà Nội - Vinh: 2,6%
- Đoạn TPHCM-Nha Trang: 3,7%

¹⁾ Căn cứ vào BICVT (2009), bao gồm hạ tầng, phương tiện, trụ sở ĐV, phí tư vấn, thuê và dự phòng.

²⁾ Trường hợp Miền Bắc, ĐV Luan, Hân Quốc = 26-4%

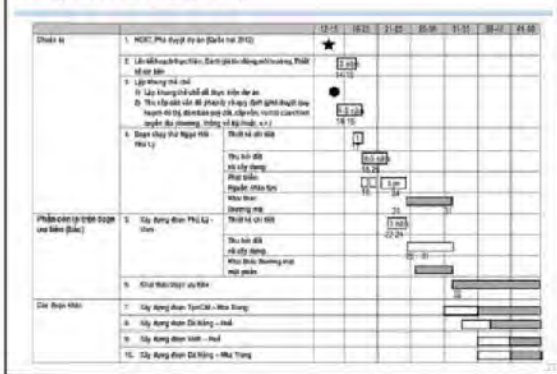
➡ **Khoảng năm 2030, 1 trong 2 đoạn này sẽ khả thi về kinh tế để khai thác.**

■ **So sánh về cơ chế quản lý ĐSCT trên thế giới: Khu vực công cần có vai trò chủ động**

	Đài Loan	Hàn Quốc	Hồng Kông	Đài Bắc	Pháp (ĐSCT)
Nhà tài trợ					Đài Bắc: Chính phủ là chủ đầu tư và vận hành. Đài Bắc: Chính phủ là chủ đầu tư và vận hành.
Đền bù	Phương tiện				
	Hạ tầng đường sắt (ĐV, ga, hệ thống)	ĐV (Đài Bắc)	Chính phủ (Hàn Quốc)	ĐV (Đài Bắc)	ĐV (Đài Bắc)
Số tiền	Phương tiện				
	Hạ tầng đường sắt (ĐV, ga, hệ thống)	ĐV (Đài Bắc)	Chính phủ (Hàn Quốc)	ĐV (Đài Bắc)	ĐV (Đài Bắc)
	Hạ tầng hạ tầng (ĐV, ga, hệ thống)	ĐV (Đài Bắc)	Chính phủ (Hàn Quốc)	ĐV (Đài Bắc)	ĐV (Đài Bắc)

Ở hầu hết các quốc gia, hạ tầng đều do các đơn vị sở hữu công đầu tư, xây dựng (Chi Bịch 1). Ở Pháp, mỗi phần, hạ tầng do các công ty thương mại tư nhân đầu tư (Chi Bịch 2). ĐV (Đài Bắc) là công ty có vốn tư nhân, còn SNCF (Pháp) là đơn vị công thương trước khi sáp nhập (ĐV) để do chính quyền sở hữu (Đài Bắc).

■ **Lộ trình đề xuất (sơ bộ)**





Cuộc họp chung các bên liên quan lần 2

Phần II

Tóm tắt Cuộc họp các bên liên quan lần 2 tại các tỉnh/thành phố và Phản hồi ý kiến nhận xét của các đại biểu

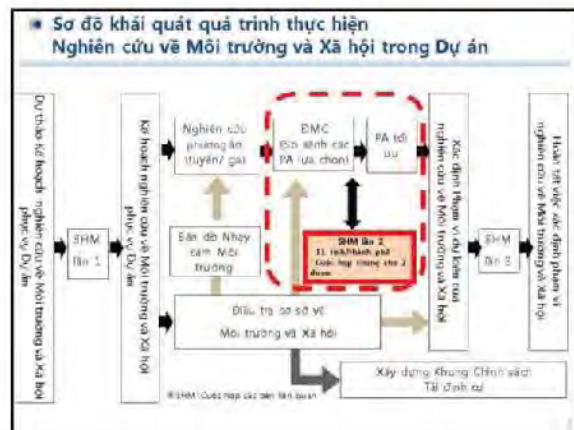
Đoàn Nghiên cứu JICA

- Nội dung**
- Đánh giá môi trường chiến lược (ĐMC) để lựa chọn phương án tối ưu
 - Các phương án ban đầu trình bày tại Cuộc họp các bên liên quan lần 2 tại các tỉnh/thành phố
 - Phương pháp tiếp cận trong việc so sánh các phương án
 - Cuộc họp các bên liên quan lần 2 tổ chức tại 11 tỉnh/thành phố
 - Kết quả cuộc họp các bên liên quan lần 2 tổ chức tại 11 tỉnh/thành phố
 - ✓ Các vấn đề chung
 - ✓ Phản hồi chung từ các bên liên quan (đoạn phía Bắc, đoạn phía Nam)
 - ✓ Kết quả phiếu câu hỏi điều tra
 - Phản hồi các ý kiến nhận xét của các bên liên quan

Danh giá môi trường chiến lược (ĐMC) để lựa chọn phương án tối ưu

- Các nguyên tắc cơ bản đối với Nghiên cứu về Môi trường và Xã hội của Dự án**
- Nhằm hạn chế hoặc giảm thiểu các tác động tiêu cực đối với môi trường và xã hội, các phương án lựa chọn và các biện pháp giảm thiểu sẽ được nghiên cứu và lồng ghép vào giai đoạn lập quy hoạch dự án
 - Đề xuất nghiên cứu các vấn đề môi trường và xã hội trọng tâm trong các giai đoạn tiếp theo của bước Đánh giá Tác động Môi trường (DTM).
 - Tạo sự hiểu biết chung giữa các bên liên quan của dự án về các vấn đề môi trường và xã hội mà dự án có thể gây ra.
- Ý nghĩa của cụm từ "Xem xét Môi trường và Xã hội" là gì?**
 Thuật ngữ này được sử dụng trong "Thướng dẫn của IICA đối với Nghiên cứu về Môi trường và Xã hội" và trong các qui định, hướng dẫn khác của các nhà tài trợ quốc tế. Thuật ngữ này bao hàm cả **khái niệm** cũng như **quá trình** thực hiện việc tránh/giảm thiểu/đền bù những tác động tiêu cực đối với môi trường tự nhiên và xã hội.

- Một số văn bản Luật và qui định quan trọng cần tham khảo**
- (1) Một số văn bản Luật và Quy định của Việt Nam**
- Luật Bảo vệ Môi trường, 2005
 - Nghị định 29/2011/NĐ-CP quy định về đánh giá môi trường chiến lược, đánh giá tác động môi trường, cam kết bảo vệ môi trường.
 - Thông tư 26/2011/TT-BTNMT v/v Quy định chi tiết một số điều của Nghị định 29/2011/NĐ-CP
 - Luật Bảo vệ và Phát triển Rừng, 2004
 - Các Quy chuẩn về Môi trường (QCVN)
 - Các văn bản luật và quy định khác
- (2) Các Hướng dẫn của JICA và các quy chế liên quan khác**
- Hướng dẫn Nghiên cứu về các vấn đề môi trường và xã hội của JICA (2004 and 2010)
 - Chính sách bảo vệ môi trường và xã hội của Thế giới
- Các nhà đầu tư và các bên liên quan cần phải tuân thủ các quy định pháp luật và qui định của Việt Nam cũng như các quy định của JICA và các quy chế liên quan khác.



DMC áp dụng trong Nghiên cứu

Mục	Mô tả văn tắt
Mục tiêu	Lựa chọn phương án tối ưu trong đó bỏ cân nhắc kỹ các khía cạnh khác nhau và các ý kiến nhận xét của các bên liên quan
Các đoạn tuyến cần phải có DMC	Đoạn tuyến phía bắc (Hà Nội – Vinh) Đoạn tuyến phía nam (TPHCM – Nha Trang)
Các phương án lựa chọn	Vị trí các ga và hướng tuyến cùng với phương án "0"
Các điểm cần nghiên cứu khi so sánh phương án lựa chọn	1) Sự thuận tiện và phát triển gắn kết 2) Các khía cạnh Môi trường và Xã hội - Môi trường tự nhiên: các tác động đối với động thực vật, hệ sinh thái, khu vực thường xảy ra thiên tai, v.v. - Ô nhiễm: các tác động đối với môi trường sống do tiếng ồn và rung chấn gây ra, v.v. - Môi trường xã hội: các tác động đến thu hồi đất và tái định cư, di sản văn hóa, v.v. 3) Khả năng đáp ứng dịch vụ cao tốc và các vấn đề về hạ tầng kỹ thuật 4) Chi phí xây dựng



Khái quát về khu vực nghiên cứu đoạn phía Bắc

Đoạn Hà Nội – Vinh: Tổng chiều dài: Khoảng 300km

> Các thành phố lớn và dân số

Tp lớn	Hà Nội	Phủ Lý	Nam Định	Ninh Bình	Thanh Hóa	Vinh
Dân số (,000 người năm 2011)	6,779	83	246	112	212	309

Khu vực nghiên cứu

Khái quát về khu vực nghiên cứu đoạn phía Nam

Đoạn Tp.Hồ Chí Minh – Nha Trang: Tổng chiều dài: Khoảng 370km

> Các thành phố lớn và dân số

Tp lớn	Hồ Chí Minh	Phan Thiết	Tuy Phong	Tháp Chàm	Nha Trang
Dân số (,000 năm 2011)	7,521	218	143	163	396

Khu vực nghiên cứu

Các phương án ban đầu trình bày trong cuộc họp các bên liên quan lần 2 tổ chức tại các tỉnh/thành phố

- ### Đặc điểm của quy hoạch ĐSCT
- Hệ thống tổng thể**
 - Đường sắt nói chung và đặc biệt là Đường sắt cao tốc được hoạch định trong "một hệ thống tổng thể".
 - Hướng tuyến thiết kế thẳng tới mức có thể để đảm bảo "tốc độ chạy tàu"
 - Vị trí các ga cũng là một phần quan trọng trong toàn bộ tuyến
 - Yêu cầu trong quy hoạch ĐSCT**
 - Quy hoạch đường sắt cao tốc yêu cầu phải có sự hiểu biết sâu sắc của các địa phương nằm dọc theo hướng tuyến.
 - Việc nghiên cứu xem xét hướng tuyến và vị trí các ga cần phải có sự thống nhất giữa các phương án (PA1, PA2, PA3) trong một hệ thống tổng thể của đoạn tuyến đó (ví dụ như Đoạn Hà Nội – Vinh và Tp.HCM – Nha Trang).

■ Xây dựng các phương án và vị trí ga tiềm năng

(1) Xác định vị trí ga để đánh giá môi trường chiến lược

- Trung tâm các Tỉnh/thành, nếu điều kiện hướng tuyến cho phép
- Các đô thị lớn (ví dụ: đô thị loại III) dọc tuyến
- Vị trí đặc biệt tạo sự thuận tiện cho hành khách

Xác định vị trí ga bằng các tiêu chí (Đoạn phía Bắc và phía Nam)

GA	T	N	III	GA	T	N	III
Ngọc Hồi	✓	✓	✓	Nha Trang	✓	✓	
Phù Ly	✓	✓		Tráp Cham	✓	✓	
Nam Định	✓	✓		Tuy Phong			✓
Ninh Bình	✓	✓		Phan Thiết	✓	✓	
Thanh Hóa	✓	✓		Lạng Thiển			✓
Vinh	✓	✓		Thủ Thiêm	✓	✓	✓

✓ Các ga khác có thể được xây dựng sau nếu 1) có đủ nhu cầu 2) có tiềm năng phát triển gắn kết

■ Các phương án ban đầu trình bày trình trong cuộc họp các bên liên quan lần 2 tại tỉnh/thành phố

(2) Phương án 1 (PA1): Vị trí ga và hướng tuyến dựa trên nghiên cứu của JICA (Bản kinh công tối thiểu = 6.000m)

- Quy hoạch vị trí các ga: Trong khu vực đô thị có phát triển gắn kết trong và xung quanh khu vực ga
- Quy hoạch hướng tuyến: Xem xét tính hiệu quả về chi phí xây dựng giữa thiết kế cầu cạn và thiết kế đường đắp

■ Các phương án ban đầu trình bày trình trong cuộc họp các bên liên quan lần 2 tại tỉnh/thành phố

(3) Phương án 2 (PA2): Vị trí các ga và hướng tuyến dựa theo Nghiên cứu của tiên khả thi năm 2009 (đã đề trình lên Quốc hội, Bản kinh công tối thiểu=6.000m)

- Quy hoạch vị trí các ga: Trong khu đô thị
- Quy hoạch hướng tuyến: Lựa chọn hướng tuyến bằng cách thiết kế các tổ hợp trên cao

■ Các phương án ban đầu trình bày trình trong cuộc họp các bên liên quan lần 2 tại tỉnh/thành phố

(4) Phương án 3 (PA3): Vị trí các ga và hướng tuyến theo Nghiên cứu của KOICA năm 2007 (Bản kinh công tối thiểu =5.000m)

- Quy hoạch vị trí các ga: Nằm ở khu vực ngoại ô, tránh khu vực thành phố hiện nay
- Quy hoạch hướng tuyến: Giảm chi phí xây dựng bằng cách lựa chọn hướng tuyến với thiết kế đường đắp

■ Xây dựng các phương án

(5) Xây dựng Phương án "0" (không có đường sắt cao tốc)

- Phương án "0" cũng được phân tích, so sánh lượng phát thải khí nhà kính dựa trên nhu cầu ước tính vào năm 2030.

Lượng hành khách ước tính (000 người)
 Ví dụ đoạn phía Bắc năm 2030

STGT: Hà Nội/Hà Nam Ninh Ninh Bình/T- anh Hóa Thanh Hóa/Khố A

■ Các phương án ban đầu và vị trí ga dự kiến (tóm tắt)

Đoạn Hà Nội – Vinh

Đoạn Hồ Chí Minh – Nha Trang



Hướng tiếp cận trong so sánh các phương án (1/2)

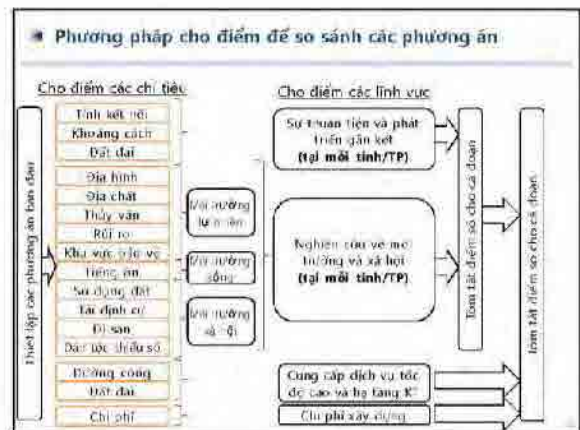
4 khía cạnh được lựa chọn để so sánh các phương án từ góc độ khách quan và toàn diện.

Các khía cạnh	Lý do	Mục tiêu
1) Sự thuận tiện và phát triển gắn kết	"Sự thuận tiện" là yếu tố then chốt để có được lượng hành khách lớn do đó đảm bảo nhu cầu của hành khách. Phát triển gắn kết khu vực xung quanh ga sẽ góp phần cải thiện (1) sự thuận tiện và (2) lợi ích đối với kinh tế vùng và cho toàn xã hội.	Quy mô kinh doanh (tính/chiều)
2) Xem xét môi trường và xã hội	Gần quy hoạch ga và hướng tuyến làm sao để tránh được hoặc giảm thiểu tác động tiêu cực đối với môi trường tự nhiên, ô nhiễm và môi trường xã hội.	
3) Cung cấp dịch vụ tốc độ cao và hạ tầng kỹ thuật	Khả năng cung cấp dịch vụ tốc độ cao là chìa khóa để thời đại hóa việc di chuyển, thời gian đi lại, không thể không có thể gọi phải trong giai đoạn xây dựng.	Quy mô đoạn tuyến (đoạn tuyến phía Bắc/đoạn tuyến phía Nam)
4) Chi phí xây dựng	Chi phí là yếu tố quan trọng quyết định tính khả thi của dự án.	

Hướng tiếp cận trong so sánh các phương án (2/2)

Xem xét đánh giá 4 yếu tố dưới đây theo các chỉ số sau

Khía cạnh	Chỉ số
1) Sự thuận tiện và phát triển gắn kết	1) Kết nối với các phương thức vận tải khác. 2) Khoảng cách tới trung tâm thành phố. 3) Quy đất để phát triển gắn kết.
2) Xem xét môi trường và xã hội	1) Môi trường tự nhiên a) Địa hình, b) Địa chất, c) Thủy văn, d) Thiên tai và e) Các khu vực bảo tồn và rừng. 2) Ô nhiễm, f) Tác động do tiếng ồn và rung chấn. 3) Môi trường xã hội g) các vấn đề nhạy cảm trong việc sử dụng đất, h) Thu hồi đất và tái định cư, i) Di sản văn hóa và j) Công đồng dân tộc thiểu số.
3) Cung cấp dịch vụ tốc độ cao và hạ tầng kỹ thuật	1) Tỷ lệ đường song có bán kính song < 6.000m. 2) Các khu vực gặp khó khăn khi xây dựng (như nền đất yếu, cầu có nhịp dài, hầm dài).
4) Chi phí xây dựng	Chi phí xây dựng.



Phương pháp cho điểm để so sánh các phương án

(a) Cho điểm từng chỉ số

Đánh giá từng chỉ số theo 5 mức bằng phương pháp khách quan

- Sự kết nối (ví dụ)

Điểm	Cho điểm
5	Kết nối với các đường sắt hiện có thuận lợi, đường sắt có (1) trạm là các DSEF đã xây hoặc và các phương thức giao thông khác.
4	Kết nối với đường sắt hiện có thuận lợi nhưng các DSEF không có các DSEF đã xây.
3	Kết nối với các đường sắt hiện có thuận lợi.
2	Không kết nối thuận lợi với các DSEF đã xây.
1	Không kết nối hoặc không có các DSEF đã xây hoặc các DSEF đã xây không thuận lợi.

- Thiên tai (ví dụ)

Điểm	Cho điểm
5	Có ít hơn 5 sự kiện gây thiên tai có thể được tuyến.
4	Có 5-8 sự kiện gây thiên tai.
3	Có 9-12 sự kiện gây thiên tai.
2	Có 13-16 sự kiện gây thiên tai.
1	Có hơn 17 sự kiện gây thiên tai.

Phương pháp cho điểm để so sánh các phương án

(2) Cho điểm từng khía cạnh

Đối với mỗi khía cạnh, tóm tắt kết quả cho điểm của các chỉ số

- Môi trường tự nhiên (ví dụ)

Điểm	Chỉ số
A	Nếu tổng điểm của các chỉ số đạt trên 18 điểm và tất cả các chỉ số đều đạt trên 3 điểm (hoặc bằng 3 điểm)
B	Nếu tổng điểm của các chỉ số đạt trên 18 điểm và một số chỉ số đạt được 1, hơn 2 (hoặc bằng 3)
C	Tổng điểm là 15-17
D	Tổng điểm < 15

(3) So sánh từng phương án

- Cộng các điểm của bốn khía cạnh và so sánh các phương án với nhau.



Phối hợp và thảo luận với các tỉnh/thành

- Đối với mỗi đơn vị, đoàn nghiên cứu JICA đã phối hợp với các tỉnh/thành theo các bước sau:

Đơn vị	Các bước thực hiện
Bắc và Nam (Chung)	<ul style="list-style-type: none"> Thu thập và rà soát các quy hoạch đô thị và quy hoạch vùng môi trường của tỉnh/thành phố (Tháng 7 - Tháng 9 năm 2011). Thu thập và rà soát các quy định và thông tin môi trường và môi trường xã hội thông qua các chuyên gia việc tại Sở TNMT/Sở NN và PTNN/Sở VII-TT/ĐL tại tất cả các tỉnh/thành phố (7/6-11/2011). Tổ chức các cuộc họp các bên liên quan lần 1 ngày 17/12/2011 (trước đó có mời các đại biểu đến từ các tỉnh/thành dự kiến có ĐSCT đi qua).
Phía Bắc	<ul style="list-style-type: none"> Tổ chức các cuộc họp các bên liên quan lần 2 từ ngày 23/07 đến 30/07/2012 tại tất cả các tỉnh/thành dự kiến có ĐSCT đi qua. Tổ chức các cuộc họp tiếp nối từ 3/08 đến 13/08/2012 tại tất cả các tỉnh/thành dự kiến (hầu hết các Sở GTVT và Sở XD của các tỉnh/thành dự kiến).
Phía Nam	<ul style="list-style-type: none"> Tổ chức các cuộc họp các bên liên quan lần 2 từ 05/07 đến 10/08/2012. Tổ chức và thảo luận về hướng tuyến và ga tại tất cả các tỉnh/thành dự kiến có ĐSCT đi qua (từ 18/05 đến 08/06/2012). Tổ chức các cuộc họp các bên liên quan lần 2 từ 05/07 đến 10/08/2012.

Họp với các tỉnh/thành phố

> Tóm tắt các cuộc họp các bên liên quan tại từng tỉnh/thành phố

Hạng	Tỉnh	Số cuộc họp	Ngày	Số đại biểu tham dự																				
				Chủ tịch UBND	Chủ tịch UBND	Chủ tịch UBND	Chủ tịch UBND	Chủ tịch UBND	Chủ tịch UBND	Chủ tịch UBND	Chủ tịch UBND	Chủ tịch UBND	Chủ tịch UBND											
B	Hà Nội	01/07/2011	07/07/2011	01	01	01	01	01	01	01	01	01	01	01	01	01	01	01	01	01	01			
	Phía Bắc	01/07/2011	07/07/2011	01	01	01	01	01	01	01	01	01	01	01	01	01	01	01	01	01	01	01		
	Phía Bắc	01/07/2011	07/07/2011	01	01	01	01	01	01	01	01	01	01	01	01	01	01	01	01	01	01	01	01	
	Phía Bắc	01/07/2011	07/07/2011	01	01	01	01	01	01	01	01	01	01	01	01	01	01	01	01	01	01	01	01	01
	Phía Bắc	01/07/2011	07/07/2011	01	01	01	01	01	01	01	01	01	01	01	01	01	01	01	01	01	01	01	01	01
N	Phía Nam	01/07/2011	07/07/2011	01	01	01	01	01	01	01	01	01	01	01	01	01	01	01	01	01	01	01	01	01
	Phía Nam	01/07/2011	07/07/2011	01	01	01	01	01	01	01	01	01	01	01	01	01	01	01	01	01	01	01	01	01
	Phía Nam	01/07/2011	07/07/2011	01	01	01	01	01	01	01	01	01	01	01	01	01	01	01	01	01	01	01	01	01
	Phía Nam	01/07/2011	07/07/2011	01	01	01	01	01	01	01	01	01	01	01	01	01	01	01	01	01	01	01	01	01
	Phía Nam	01/07/2011	07/07/2011	01	01	01	01	01	01	01	01	01	01	01	01	01	01	01	01	01	01	01	01	01

Kết quả so sánh ĐMC ban đầu trình bày trong cuộc họp các bên liên quan lần 2 tại các tỉnh/TP (cấp tỉnh)

1. Kết quả so sánh (Vị dự Thanh Hóa)

Khía cạnh CN số	PA1			PA2			PA3		
	PA1	PA2	PA3	PA1	PA2	PA3	PA1	PA2	PA3
1) Sự thuận tiện và phát triển gắn kết	A	B	B	A	B	B	A	B	B
2) Nghiên cứu về môi trường và xã hội	A	A	A	A	A	A	A	A	A
3) Khả năng đáp ứng dịch vụ cao tốc và hạ tầng kỹ thuật	A	B	B	A	B	B	A	B	B
4) Chi phí xây dựng	B	B	B	B	B	B	B	B	B

Chú thích: A- Tốt hơn
 B- Tốt
 C- Trung bình

Kết quả so sánh ĐMC ban đầu trình bày trong cuộc họp các bên liên quan lần 2 tại các tỉnh/TP

1. Kết quả so sánh ban đầu (Đoạn phía Bắc)

Khía cạnh	PA1	PA2	PA3
1) Sự thuận tiện và phát triển gắn kết	Tốt hơn	Tốt	Tốt
2) Nghiên cứu môi trường và xã hội	Tốt hơn	Tốt	Tốt
3) Khả năng đáp ứng dịch vụ cao tốc và hạ tầng kỹ thuật	Tốt hơn	Tốt	TB
4) Chi phí xây dựng	TB	Cao	Thấp(*)

* Nếu sử dụng các phương pháp chi phí như hiện tại thì chi phí sẽ cao hơn

2. Kết quả so sánh ban đầu (Đoạn phía Nam)

Khía cạnh	PA1	PA2	PA3
1) Sự thuận tiện và phát triển gắn kết	Tốt hơn	Tốt	TB
2) Nghiên cứu môi trường và xã hội	Tốt hơn	Tốt hơn	Tốt hơn
3) Khả năng đáp ứng dịch vụ cao tốc và hạ tầng kỹ thuật	Tốt hơn	Tốt	Trung bình
4) Chi phí xây dựng	Thấp	Cao	Thấp

Kết quả so sánh ĐMC ban đầu (Phương án "0")

(1) Phương án "0" là gì?

- Nếu không có đường sắt cao tốc, hành khách sẽ sử dụng các loại hình giao thông khác như máy bay, đường sắt hiện tại, ô tô và xe buýt.

(2) Các tác động gây ra do lượng hành khách sử dụng các phương tiện giao thông khác tăng lên

- Lượng phát thải khí nhà kính và các chất gây ô nhiễm không khí mà một người thải ra trên một km đường đi sẽ sử dụng các loại hình giao thông khác lớn hơn rất nhiều so với sử dụng đường sắt cao tốc.
- Phát thải khí nhà kính (CO₂) và các chất gây ô nhiễm không khí tăng lên
- Phương án "0" sẽ gây ra các tác động tiêu cực đến biến đổi khí hậu và ô nhiễm không khí (vì sẽ thải khoảng 680 kg CO₂/năm ra không khí).
- Do đó, không khuyến nghị Phương án "0".

**Phản hồi chung từ các bên liên quan
[các vấn đề chung]**

• Các vấn đề chung được nêu lên tại các tỉnh: kế hoạch triển khai

• Các vấn đề chính(1): Ý kiến về kế hoạch dự án

Ý kiến	Phản hồi các ý kiến
Ý kiến về thời gian đầu tư ĐSCT như "cần phải xây dựng công sở, công tốt", và "cần phải cân nhắc hơn nữa trong tương lai".	Thời gian đầu tư cần được nghiên cứu kỹ lưỡng dựa trên nhu cầu, tăng trưởng GDP và mức thu nhập cá nhân. Về mặt nhu cầu, cần có ĐSCT vào năm 2030 để đáp ứng nhu cầu giao thông cao dọc theo hành lang Bắc – Nam.

• Các vấn đề chung được nêu lên tại các tỉnh : kết cấu

• Các vấn đề chính (2): Ý kiến về kết cấu

Ý kiến	Phản hồi các ý kiến
-Sử dụng cầu vịn cho khu vực thành phố. -Các vấn đề về đường đắp như chi phí cắt công, đồng dân cư và lộ lự trong đó có xem xét đến các đường đắp hiện tại (ví dụ: Các tuyến đường quốc lộ)	-Kết cấu cầu vịn sẽ được sử dụng lại các khu vực đồng dân. -Đường đắp cho ĐSCT đề xuất: đường hầm cần sẽ được sử dụng để đảm bảo sự thuận tiện đi lại của người dân và vấn đề thoát nước, nhờ vậy sự kết nối công đồng không bị ảnh hưởng và tình trạng ngập lụt sẽ được giảm thiểu.

• Các vấn đề chung được nêu lên tại các tỉnh : Đường đắp

• Kết cấu đường đắp sử dụng cho ĐSCT sẽ được thiết kế trong đó có cân nhắc kỹ lưỡng đến việc giảm thiểu các tác động môi trường và xã hội như xây dựng đường hầm cạn.

• Các vấn đề chung được nêu lên tại các tỉnh: Tái định cư

• Các vấn đề chính (3): Ý kiến về tái định cư

Ý kiến	Phản hồi
Các ý kiến về xu hướng dân số như: "càng về phía Đông của tỉnh, dân cư tập trung càng nhiều", "khu vực gần cuộc lễ thường có đồng dân hơn".	Tái định cư được đánh giá bằng cách đếm số lượng công trình bị ảnh hưởng dựa trên bản đồ địa hình mới nhất (1:10.000). Các nguồn thông tin cập nhật khác được sử dụng để tránh đi qua các khu vực đồng dân cư.

• Các vấn đề chung được nêu lên tại các tỉnh: Phương pháp đánh giá tái định cư và tiếng ồn

• Đoàn nghiên cứu JICA **đếm số công trình bị ảnh hưởng** dựa trên bản đồ địa hình có sử dụng GIS mới nhất

■ Các vấn đề chung được nêu lên tại các tỉnh: Tính kết nối

• Các vấn đề chính (4): Các ý kiến về kết nối với đường sắt hiện tại

Ý kiến	Phản hồi
Không quan tâm đến sự kết nối	<p>Do ĐSCT cần cạnh tranh với các phương tiện giao thông khác nên sự kết nối là một yếu tố then chốt quyết định sự thành công của ĐSCT.</p> <p>- Sự trung chuyển trực tiếp tại ga là rất cần thiết</p> <p>- Do bản chất của ĐSCT là trung chuyển khối lượng lớn, nên dù có trung chuyển bằng xe buýt nối ga nắm ở vị trí cách xa thì cũng không hiệu quả.</p> <p>- ĐS hiện tại sẽ được nâng cấp lên mức A2 và ĐS hiện tại sẽ đóng vai trò là phương tiện gom khách cho ĐSCT</p> <p>- Khi vực ga sẽ có điều kiện tốt hơn để phát triển gắn kết</p>
Vấn đề cây số đến ga (ĐSCT và ĐS hiện tại)	
Kết nối với đường bộ cao tốc	

■ Các vấn đề chung được nêu lên tại các tỉnh: ga mới

• Các vấn đề chính (5): Ý kiến về vị trí ga (ga mới)

Ý kiến	Phản hồi
Yêu cầu có ga mới	<p>- Các ga dự kiến được lựa chọn dựa trên các tiêu chí sau</p> <p>1) Trung tâm các Tỉnh/thành, nếu điều kiện lượng tuyến cho phép</p> <p>2) Các đô thị lớn (ví dụ: đô thị loại III) dọc tuyến</p> <p>3) Vị trí đặc biệt tạo sự thuận tiện cho hành khách</p> <p>Các ga khác sẽ được xây dựng sau nếu 1) có đủ nhu cầu 2) có tiềm năng phát triển gắn kết</p> <p>- Việc xây dựng ga sẽ được thảo luận sau</p>

Phản hồi chung từ các bên liên quan (Đoạn phía Bắc)

■ Ý kiến từ các tỉnh/thành phố phía Bắc (1)

■ Thành phố Hà Nội (Ga Ngọc Hồi)

Ý kiến	Phản hồi của Đoàn NK, JICA
ĐSCT cũng sẽ góp phần vào công tác phát triển của các nước và phù hợp với với môi trường ga là đặc trưng của ĐS hiện tại Hà Nội	- Đề nghị nhóm ĐSCT sẽ phải tính toán kỹ lưỡng để được các nước trong dự án báo cáo các quốc gia khác và báo cáo quốc gia
Ngọc Hồi là vị trí phù hợp để đặt ga đầu cuối tại TP. Hà Nội	- Đề nghị nhóm ĐSCT JICA cùng với Ngọc Hồi nên là một ga đầu cuối của đoạn phía Bắc, nghiên cứu sự liên kết về phương tiện ga Ngọc Hồi sẽ được đưa vào trong nghiên cứu sau
Quy hoạch ĐSCT cần tham vấn huyện đường phía Bắc và phía Nam	- Đề nghị nhóm ĐSCT JICA để có được một quy hoạch phù hợp với các yêu cầu của huyện và TP.
TP. Hà Nội cần đưa ra quy hoạch chi tiết cho TP. Hà Nội vào năm 2020 để có ý kiến góp ý và đưa ra các ý kiến khác, kết quả quy hoạch sẽ là căn cứ để nhóm ĐSCT đưa ra quy hoạch chi tiết	- Sẽ xin nhận lấy hướng ý kiến
Một số thành phố lân cận có những vấn đề phát triển kinh tế như việc đầu tư các khu vực phát triển, khu vực phát triển các công trình công nghiệp, khu vực	- Sẽ xin nhắc lại những vấn đề phát triển kinh tế và quy hoạch chi tiết

■ Ý kiến từ các tỉnh/thành phố phía Bắc(2)

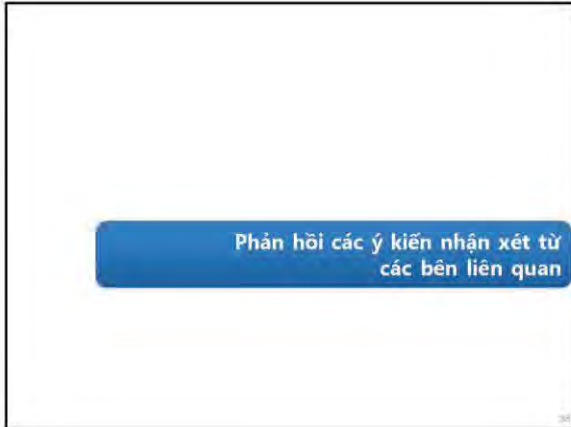
■ Tỉnh Hà Nam (Ga Phú Lý)

Ý kiến	Phản hồi của Đoàn NK, JICA
Các cơ quan chức năng đang việc xây dựng ĐSCT là rất quan trọng và cần có sự đồng lòng của các bên liên quan để có thể triển khai thực hiện các dự án phát triển các tuyến ga ĐSCT	- Đề nghị nhóm ĐSCT JICA sẽ cần nghiên cứu hướng tuyến về vị trí ga phù hợp nhất để phục vụ cho phát triển gắn kết
Danh sách các địa phương có quy hoạch tổng thể hiện tại của Hà Nam và Quy hoạch chung thành phố Phú Lý trung tâm các công nghiệp hướng tuyến về ga ĐSCT	- Các nhà chức trách quy hoạch hiện tại cùng với mô hình thu hồi đất của TP Hà Nam nghiên cứu JICA sẽ điều chỉnh hướng tuyến trong phạm vi TP. Hà Nam về phía Đông của thành phố dọc theo đường bộ cao tốc
Nếu ga ĐSCT được đặt là khu vực công nghiệp sẽ có sự kết nối tốt hơn với đường bộ để các địa phương	- Quy hoạch ga không nằm ở vị trí trung tâm khu vực công nghiệp của tỉnh và cần phải đảm bảo tốc độ chạy tàu trên kinh tuyến TP. Hà Nam 000m
Khu vực phát triển mới được quy hoạch trong khu vực này để phát triển các dự án ĐSCT có thể trung chuyển một cách dễ dàng	
Khu vực phát triển công nghiệp phía Bắc và phía Đông của đường bộ cao tốc được giữ để xây dựng ĐSCT	

■ Ý kiến từ các tỉnh/thành phố phía Bắc (3)

■ Tỉnh Nam Định (Ga Nam Định)

Ý kiến	Phản hồi của Đoàn NK, JICA
Việc xây dựng ĐSCT là một đầu tư hữu ích nhằm đáp ứng nhu cầu giao thông giữa các tỉnh trong đất nước, đồng thời phục vụ sự phát triển kinh tế xã hội tổng thể đất nước. Việc xây dựng đường sắt hiện tại có thể là một giải pháp tạm thời	- Xin các vấn đề chính (1) - Khi hoạch xây dựng phù hợp với nền kinh tế và nhu cầu của Tỉnh Nam Định trong tương lai
Hướng tuyến chạy qua tỉnh Nam Định sẽ mang lại nhiều lợi ích cho kinh tế địa phương, nhất là có các công trình	- Đề nghị nhóm ĐSCT sẽ phục vụ cho sự phát triển kinh tế
Nhân lực nhân phương tiện vận tải, các công nhân vận tải, các kỹ sư vận tải, các nhân viên vận tải ĐSCT theo quy hoạch của Đảng và Nhà nước để đảm bảo sự kết nối với đường sắt hiện tại	- Đề nghị nhóm ĐSCT sẽ có quy hoạch chi tiết liên kết
Cần tiến hành một số công trình công nghệ hiện đại, nhiều công trình trong tương lai để phát triển kinh tế	- Xin đề nghị sẽ có các đơn vị nghiên cứu và đưa ra các giải pháp chi tiết báo cáo các đơn vị nghiên cứu này



Phản hồi ý kiến nhận xét của các tỉnh/thành phố trên đoạn phía Bắc

Tỉnh/TP	Các điểm thảo luận chính	Phản hồi
Hà Nội	Các phương án ga đầu mối (Ga Hà Nội hoặc ga Ngọc Hồi) - Hướng tuyến tại TP Hà Nội	Ga ĐSCT sẽ được quy hoạch bên cạnh ga Ngọc Hồi của ĐS đô thị Tuyến 1 - Dịch chuyển hướng tuyến để phù hợp với quy hoạch phát triển của thành phố
Hà Nam	Hướng tuyến tại tỉnh Hà Nam	- Dịch chuyển hướng tuyến sang phía Đông của đường bộ cao tốc nhằm giảm thiểu tác động xã hội gây ra do thu hồi đất - Dịch chuyển ga ĐSCT để phù hợp với Quy hoạch phát triển thành phố
Nam Định	Hướng tuyến tại tỉnh Nam Định	- Dịch chuyển hướng tuyến về phía Tây một chút do hướng tuyến từ tỉnh Hà Nam và vị trí ga Phủ Lý. - Ga ĐSCT sẽ được quy hoạch tại điểm giao với đường sắt hiện tại

Chú ý: Dịch chuyển hướng tuyến như nêu trên, nhưng bản kinh của toàn bộ tuyến vẫn được giữ R26000m và tất cả các ga đều nằm trên đoạn tuyến thẳng.

Phản hồi ý kiến nhận xét của các tỉnh/thành phố trên đoạn phía Bắc

Tỉnh/TP	Các điểm thảo luận chính	Phản hồi
Ninh Bình	Hướng tuyến	- Dịch chuyển hướng tuyến về khu vực núi để tránh đất quân sự và khu dân cư. - Ga ĐSCT sẽ được quy hoạch song song với đường sắt và ga hiện tại.
Thanh Hóa	Hướng tuyến chạy qua Bim Sơn/Hà Trung (Tránh khu vực dân cư)	- Dịch chuyển hướng tuyến về phía Đông của nhà máy xi măng để tránh các khu vực phát triển quan trọng. - Ga ĐSCT sẽ được quy hoạch tại điểm giao với đường sắt hiện tại.
Nghệ An	Hướng tuyến vị trí ga ĐSCT Vinh và đề pò	- Dịch chuyển hướng tuyến trong đó có cân nhắc các khu vực dân cư đông đúc và khu công nghiệp. - Kinh nghiệm của Nhật bản và các quốc gia trên thế giới cho thấy tầm quan trọng của việc kết nối ĐSCT và ĐS hiện tại, đặc biệt là tại ga đầu mối. - Vị trí của Đề pò đặt tại phía Nam ga Vinh.

Chú ý: Dịch chuyển hướng tuyến như nêu trên, nhưng bản kinh của toàn bộ tuyến vẫn được giữ R26000m và tất cả các ga đều nằm trên đoạn tuyến thẳng.

Phản hồi ý kiến nhận xét của các tỉnh/thành phố trên đoạn phía Nam

Tỉnh/TP	Các điểm thảo luận chính	Phản hồi
Khánh Hòa	Xác nhận xem hướng tuyến có tránh khu hành chính tỉnh theo như ý kiến nhận xét của tỉnh nêu lên trước cuộc họp các bên liên quan không.	Hướng tuyến trình bày trong cuộc họp các bên liên quan sẽ không ảnh hưởng đến khu vực hành chính đã quy hoạch.
Ninh Thuận	Vị trí ga và hướng tuyến	Không có ý kiến cụ thể cần phản hồi.
	Nền sử dụng cầu cạn hơn là đường đắp vì các vấn đề về đất nông nghiệp và thủy văn.	Đã nghiên cứu kỹ và làm rõ hơn các vấn đề sau: (i) Chỉ 0,3% tổng diện tích đất nông nghiệp bị ảnh hưởng tại tỉnh Ninh Thuận. Về khía cạnh toàn diện, hướng tuyến nên được nâng cao, và các vấn đề sử dụng cầu cạn hay đường đắp liên quan đến tải định cư/thu hồi đất và chi phí xây dựng. (ii) Để giải quyết vấn đề thủy văn, sẽ sử dụng 4 đường hầm cạn/km.

Phản hồi ý kiến nhận xét của các tỉnh/thành phố trên đoạn phía Nam

Tỉnh/TP	Các điểm thảo luận chính	Phản hồi
Bình Thuận	Xác nhận xem hướng tuyến phía Tây của ga Phan Thiết có nằm về phía Tây của QL1A theo như ý kiến nhận xét của tỉnh nêu lên trước cuộc họp các bên liên quan không.	Hướng tuyến trình bày trong cuộc họp các bên liên quan nằm về phía Tây của QL1A, song song với đường bộ cao tốc Dầu Giây - Phan Thiết.
	Nền chuyển ga Phan Thiết ra ngoài thành phố, về phía Tây.	Kết quả nghiên cứu chi tiết cho thấy tầm quan trọng của việc kết nối ĐSCT với đường sắt hiện tại để đảm bảo sự thành công của ĐSCT.
	Tuyến giữa Phan Thiết và Tuy Phong nên chạy thẳng qua khu vực đất cát.	Kết quả nghiên cứu chi tiết cho thấy sự khó khăn trong xây dựng, bảo trì nếu hướng tuyến chạy qua khu vực đất cát.
Đồng Nai	Làm thế nào để đảm bảo an ninh và an toàn khi ĐSCT chạy qua trung tâm sân bay quốc tế Long Thành	Kết quả nghiên cứu chi tiết cho thấy rằng vị trí ga ĐSCT sẽ đặt tại trung tâm sân bay để tạo sự thuận tiện cho hành khách và sẽ không gây ảnh hưởng gì an ninh và an toàn của sân bay.
HCM	Sơ sán vị trí ga Thủ Thiêm và Hòa Hưng	Kết quả nghiên cứu chi tiết cho thấy điểm thuận lợi/bất lợi của từng vị trí ga.

Các chủ đề quan trọng phản hồi các ý kiến nhận xét trong cuộc họp các bên liên quan lần 2 tại các tỉnh/thành phố.

Để phản hồi các ý kiến nhận xét của các bên liên quan trong cuộc họp các bên liên quan lần 2 tổ chức tại các tỉnh/thành phố, dưới đây là một số chủ đề chính cần nghiên cứu thêm. Phần III của buổi họp chung sẽ nêu kết quả nghiên cứu.

- Tại sao sự kết nối giữa ĐSCT và đường sắt hiện tại lại quan trọng?
- Các vấn đề quan trọng nào quyết định sự thành công của phát triển gắn kết sau khi ga ĐSCT được đưa vào khai thác?
- Làm thế nào để xác định vị trí ga.

NGHIÊN CỨU LẬP DỰ ÁN ĐƯỜNG SẮT CAO TỐC CÁC ĐOẠN HÀ NỘI – VINH VÀ TPHCM – NHA TRANG JICA

Hợp chung các bên liên quan Lần 2

Phần III-1

Nghiên cứu chi tiết về các vấn đề chung để lựa chọn hướng tuyến tối ưu

Đoàn Nghiên cứu JICA

Nội dung

- Tâm quan trọng của sự kết nối
- Phát triển gắn kết
- Tiêu chí xác định vị trí xây dựng ga

Các vấn đề chung cần nghiên cứu kỹ hơn

Trong số rất nhiều ý kiến đóng góp của các tỉnh/thành phố đưa ra, có ba vấn đề chính có liên quan đến nhau như sau:

- Sự kết nối của ĐSCT/đường sắt hiện tại
- Phát triển gắn kết
- Xác định vị trí ga

Sự kết nối

- Sự thuận tiện của hành khách
- Chức năng gom khách
- Hành lang Bắc – Nam bằng cách gắn kết ĐSCT và đường sắt hiện tại
- Cảnh tranh với các phương thức vận tải khác

Phát triển gắn kết

- Sự kết nối (thuận tiện) là yếu tố quan trọng để thu hút đầu tư
- Các ga nên phát triển ở gần trung tâm thành phố

Lựa chọn vị trí xây dựng ga

- Ý tưởng bổ sung ga mới
- Ga đầu/đuôi rất quan trọng đối với việc xem xét toàn bộ hành lang đường sắt

Tâm quan trọng của sự kết nối

Tâm quan trọng của sự kết nối

Tại sao cần kết nối ĐSCT với các phương thức vận tải khác, đặc biệt là đường sắt hiện tại?

- Sự thuận tiện cho hành khách sẽ là yếu tố đảm bảo thành công cho hệ thống ĐSCT, để thu hút nhiều hành khách hơn và nhiều nhà đầu tư hơn nhằm phát triển gắn kết, hình thành một hành lang đường sắt và cạnh tranh với các phương thức vận tải khác.

Kinh nghiệm Nhật Bản: Tuyến Tokaido Shinkansen (ĐSCT) và tuyến Tokaido thường (Đường sắt thường)

- Trước 1964: Đường sắt thường phục vụ cự ly dài trên 600 km (cài nhất là 1.575km)
- Sau 1964: ĐSCT đảm nhiệm vận tải cự ly dài. Thị phần vận tải ở cự ly dài của đường sắt thường giảm mạnh.
- Hiện nay: Đường sắt thường chỉ phục vụ các đoạn ngắn, khoảng 100km thậm chí ngắn hơn là 30km trong giờ cao điểm. Trong giờ cao điểm, ở gần các đô thị lớn tàu chạy với tần suất 5 phút/chuyến

Tâm quan trọng của sự kết nối (phát triển gắn kết ĐSCT và đường sắt thường ở Nhật Bản)

Kinh nghiệm của Nhật Bản: tuyến Shinkansen Tokaido (ĐSCT) và tuyến đường sắt thường Tokaido

Hành lang Tokaido ở Nhật Bản (Đoạn Niigata – Tohoku)

Đường sắt cao tốc (ĐSCT)
 Đường sắt thường (Đường sắt thường)
 Ga đường sắt cao tốc (ĐSCT)
 Ga đường sắt thường (Đường sắt thường)

Tầm quan trọng của sự kết nối (hành lang Bắc - Nam)

ĐSCT và đường sắt hiện tại tạo nên hành lang đường sắt Bắc - Nam gắn kết. Việc chuyển đổi phương thức vận tải một cách thuận tiện sẽ giảm thời gian đi lại. Chuyển đổi phương thức vận tải bằng xe con/xe buýt giữa các ga sẽ không hiệu quả, thời gian hành khách phải chờ lâu hơn do công suất vận tải của đường sắt rất lớn (trên 1.000 HK/chuyến).

Có kết nối đường sắt

Không có kết nối đường sắt

Tầm quan trọng của sự kết nối (chức năng gom khách)

Q: Những thuận lợi khi phát triển gắn kết ĐSCT với đường sắt hiện tại?

Minh ảnh chức năng gom khách của ĐS hiện tại

A: 1. Với quy hoạch cải tạo lên mức A2, tần suất của tàu sẽ tăng lên **30 phút/chuyến**.
 2. Hành khách sử dụng ĐS hiện tại để tới ga ĐSCT hoặc hành khách từ ga ĐSCT sẽ chuyển sang đường sắt thường để tới các ga ở các địa phương.

Tầm quan trọng của sự kết nối (ga trong thành phố có sự kết nối phù hợp)

- ĐSCT sẽ phải cạnh tranh với đường hàng không và đường bộ sau khi đưa vào khai thác.
- ĐSCT của Việt Nam sẽ tối ưu hóa những tính năng vượt trội của ĐSCT (như thời gian tiếp cận ngắn/đúng giờ/tần suất cao, v.v.) bằng việc xem xét lựa chọn ga ở vị trí chiến lược có kết nối phù hợp.

Cạnh tranh giữa ĐSCT và đường HK ở Nhật Bản

Điểm đi	Điểm đến	Km	Tốc độ vận hành		Thời gian đi	Tổng vận tải	Tần suất (đến/đi)
			ĐS	HK			
Tokyo	Osaka (Shinkansen)	300	240	1.5	2.30	2.40	100
	Hiroshima	800	240	1.5	3.30	3.45	30
Tokyo	Hiroshima	800	120	0.60	7.00	8.00	50 (tổng 50 theo hướng)
	Osaka (Shinkansen)	300	120	0.60	2.30	2.45	10

Phát triển gắn kết

Phát triển đô thị gắn kết với phát triển ga ĐSCT

- Phát triển đô thị thành công nhờ mạng lưới đường sắt gom khách (kết nối tốt hơn, lượng hành khách lớn hơn và tăng các hoạt động kinh tế)
- Do không có sự kết nối thuận tiện với đường sắt, nhiều thành phố trên thế giới đã thất bại trong việc phát triển đô thị (ở Nhật Bản, Đài Loan, Hàn Quốc v.v.)

Phát triển đô thị quanh ga ĐSCT (Ga Shin-Yokohama, Nhật Bản)

Phát triển đô thị gắn kết với phát triển ga ĐSCT

[Kinh nghiệm của Đài Loan]

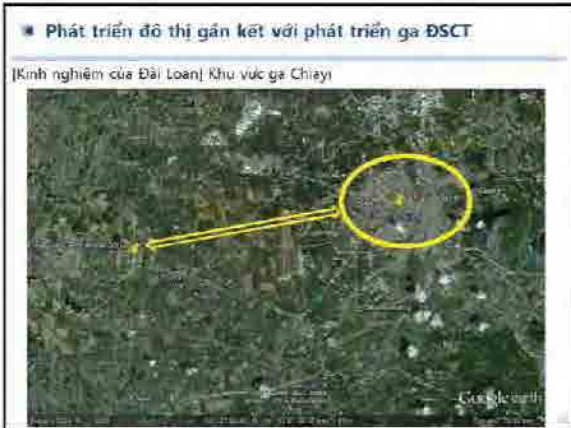
Ý tưởng quy hoạch ga

- Nằm ngoài trung tâm thành phố
- Nhằm phát triển khu đô thị mới
- Kết nối với trung tâm thành phố niên hữu bằng các tuyến đường mới và các phương thức vận tải mới khác (đường sắt một ray, đường sắt nhẹ, tàu điện)

Hiện nay (sau 5 năm khai thác)

- Không có sự đầu tư đúng mức để đảm bảo kết nối mới và sự phát triển của thành phố
- Hầu hết các khu vực ga mới chưa phát triển như quy hoạch
- Không đem lại lợi ích tài chính cho đầu tư của tư nhân ở khu vực quanh ga

Sự thuận tiện là chìa khóa để thu hút đầu tư của tư nhân



■ **Ý tưởng cơ bản để lựa chọn vị trí xây dựng ga**

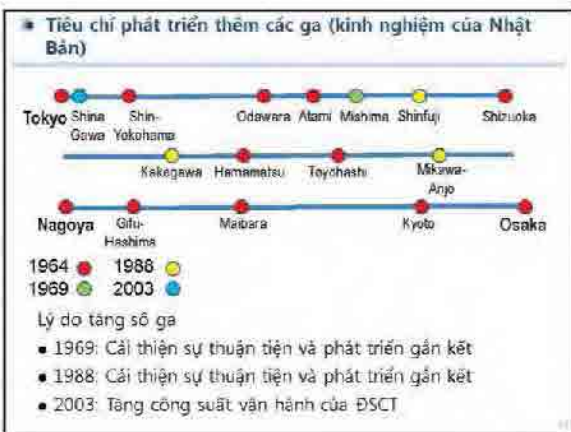
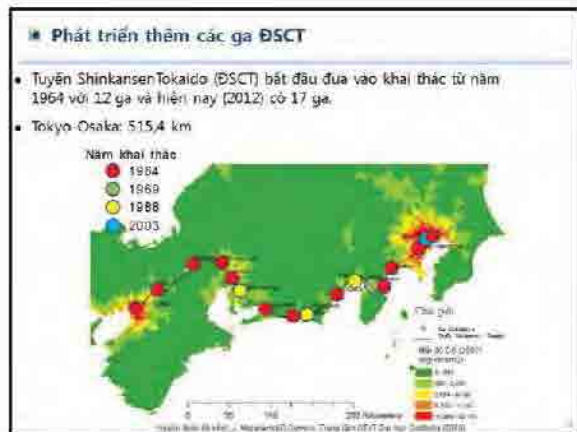
Tiêu chí xác định vị trí xây dựng ga

- Là thủ phủ của tỉnh/thành nếu hướng tuyến thuận lợi
- Là các thị trấn/thị xã lớn (đô thị loại III) dọc tuyến
- Vị trí đặc biệt thuận lợi cho hành khách

Xác định vị trí ga và các tiêu chí liên quan (đoạn phía Bắc và phía Nam)

STT	Tên ga	1	2	3	STT	Tên ga	1	2	3
1	Ngọc Hồi	✓	✓	✓	1	Nha Trang	✓	✓	
2	Phủ Lý	✓	✓		2	Tháp Chàm	✓	✓	
3	Nam Bình	✓	✓		3	Tuy Phong	✓	✓	
4	Ninh Bình	✓	✓		4	Phan Thiết	✓	✓	
5	Thanh Hóa	✓	✓		5	Lạng Thành	✓	✓	✓
6	Vinh	✓	✓		6	Thủ Thiêm	✓	✓	✓

✓ Có thể phát triển thêm các ga khác nếu (1) có nhu cầu đủ lớn và (2) có tiềm năng phát triển gắn kết.



■ **Tiêu chí cơ bản để phát triển thêm ga**

Đối với ĐSCT của Việt Nam, có thể xem xét phát triển các ga tiềm năng sau trong tương lai dựa trên kết quả họp các bên liên quan:

Khu vực	Những vấn đề xem xét để phát triển ga mới
Thị xã Hoàng Mai	Khu vực ưu tiên đô thị hóa ở tỉnh Nghệ An (quy hoạch mở rộng thị xã trong tương lai), gần KCN Nghi Sơn (nhà máy lọc dầu quy mô lớn)
Thị xã Tân Nghĩa	Khu vực ưu tiên đô thị hóa của tỉnh Bình Thuận, đem lại lợi ích cho thị trấn La Gi (quy hoạch sẽ là đô thị lớn thứ 2 sau thành phố Phan Thiết)
Thị xã Long Khánh	KV đã đô thị hóa của tỉnh Đồng Nai (trung tâm đô thị lớn thứ 2 của tỉnh , sau thành phố Biên Hòa), gần khú công nghệ cao Cẩm Mỹ

➡ **Đoàn Nghiên cứu JICA đã cân nhắc và xác định hướng tuyến để có thể phát triển thêm 3 ga nói trên trong tương lai.**

■ Những vấn đề chính cần xem xét đối với các ga đầu mối

- Về các ga đầu mối, cần xem xét và đảm bảo các yêu cầu sau:
 - Hà Nội và TPHCM: ga đặt tại 2 thành phố này cần phải được **kết nối với đường sắt đô thị** để có thể đi vào trung tâm thành phố.
 - Vinh và Nha Trang: cần kết nối với **đường sắt hiện tại** để trở thành một phần của hệ thống ĐS Bắc – Nam, dễ dàng chuyển đổi sang phương thức vận tải khác.
 - Tất cả các ga đầu mối: Cần chú ý tới **khả năng mở rộng trong tương lai**.

Ga	Những vấn đề chính cần xem xét đối với ga đầu/mối
- Hà Nội (ga Ngọc Hồi)	- Kết nối với ĐS đô thị (tuyến 1) đường sắt hiện tại - Tiềm năng mở rộng về phía Bắc (ga Hà Nội, v.v.)
- TPHCM (ga Thủ Thiêm)	- Kết nối với đường sắt đô thị (tuyến 2) - Tiềm năng mở rộng về phía Nam (Cần Thơ, v.v.)
- Vinh và Nha Trang	- Kết nối với đường sắt hiện nay - Tiềm năng mở rộng ĐSGT



Hợp chung các bên liên quan Lần 2

Phần III-2 Phương án hướng tuyến và vị trí ga tối ưu (đoạn phía bắc)

Đoàn Nghiên cứu JICA

■ Nội dung

- Phương án 1 của Đoàn Nghiên cứu JICA sau khi thảo luận với các địa phương
- Chi tiết về Phương án 1 điều chỉnh
- Đánh giá lại các phương án để lựa chọn phương án tối ưu

Phương án 1 của Đoàn Nghiên cứu JICA ở đoạn tuyến phía bắc sau khi thảo luận với các địa phương

■ Hợp với các địa phương nơi đoạn tuyến phía bắc chạy qua

> Tổng hợp các cuộc họp các bên liên quan tổ chức tại từng tỉnh/thành

Đoạn	Tỉnh	Ga ĐSCT	Ngày	Số đại biểu tham dự			
				Tỉnh	Bộ GTVT	ĐGVN	Đoàn NC JICA
Phía bắc	Nghe An	Vinh	23/7/2012	52	0	6	0
	Thanh Hóa	Thanh Hóa	24/7/2012	36	0	6	0
	Nam Định	Nam Định	25/7/2012	45	0	6	0
	Nam Định	Nam Định	26/7/2012	21	0	6	0
	Hà Nam	Phù Lý	27/7/2012	34	0	6	0
Hà Nội	Ngọc Hồi	30/7/2012	31	0	6	13	

> Tổng hợp các cuộc họp tiếp theo ở các tỉnh/thành

Đoạn	Tỉnh	Ga ĐSCT	Ngày	Số đại biểu tham dự			
				Tỉnh	Bộ GTVT	ĐGVN	Đoàn NC JICA
Phía bắc	Nghe An	Vinh	3/8/2012	2	—	—	7
	Thanh Hóa	Thanh Hóa	6/8/2012	4	—	—	7
	Nam Định	Nam Định	6/8/2012	9	—	—	7
	Nam Định	Nam Định	7/8/2012	4	—	—	7
	Hà Nam	Phù Lý	8/8/2012	0	—	—	8
	Hà Nội	Ngọc Hồi	7/8/2012	2	—	—	6

■ Phản hồi các ý kiến đóng góp của các địa phương nơi đoạn tuyến phía bắc đi qua

Tỉnh/thành	Các vấn đề thảo luận chính	Phản hồi các ý kiến đóng góp
Hà Nội	- Các phương án ga đầu/cuối (ga Hà Nội hoặc ga Ngọc Hồi); - Hướng tuyến trong thành phố Hà Nội	- Ga ĐSCT được quy hoạch cạnh ga Ngọc Hồi của tuyến ĐSDT số 1 - Dịch chuyển hướng tuyến phù hợp với quy hoạch phát triển của thành phố
Hà Nam	Hướng tuyến trong tỉnh Hà Nam	- Dịch chuyển hướng tuyến về phía đông của tuyến đường bộ cao tốc để giảm thiểu tác động xã hội do công tác thu hồi đất - Chuyển vị trí ga ĐSCT phù hợp với quy hoạch phát triển của thành phố
Nam Định	Hướng tuyến trong tỉnh Nam Định	- Dịch chuyển một chút về phía tây do hướng tuyến đi từ tỉnh Hà Nam và vị trí của ga Phù Lý - Ga ĐSCT được quy hoạch tại điểm giao cắt với đường sắt hiện nay

Ghi chú: Dịch chuyển hướng tuyến như đề cập ở các bảng trên đều nằm bên trái trục X (trên trục 000) và vị trí của các ga được quy hoạch để đảm bảo hướng tuyến thẳng

■ Phản hồi các ý kiến đóng góp của các địa phương nơi đoạn tuyến phía bắc đi qua

Tỉnh/thành	Các vấn đề thảo luận chính	Phản hồi các ý kiến đóng góp
Ninh Bình	Hướng tuyến	- Dịch chuyển hướng tuyến về khu vực đồi núi để tránh đi qua khu vực quân sự và thị trấn đông dân cư - Quy hoạch ga ĐSCT song song với tuyến và ga ĐS hiện tại
Thanh Hóa	Hướng tuyến đi qua Sầm Sơn/Hà Trung (tránh khu dân cư)	- Dịch chuyển hướng tuyến về phía đông nhà máy xi măng để tránh các khu vực phát triển quan trọng. - Quy hoạch ga ĐSCT tại điểm giao cắt với tuyến ĐS hiện tại
Nghe An	Hướng tuyến vị trí ga ĐSCT Vinh và đề-pô	- Dịch chuyển hướng tuyến trên cơ sở xem xét các khu đông dân cư và các khu công nghiệp - Kinh nghiệm của Nhật Bản và lịch sử phát triển ĐSCT trên thế giới cho thấy tầm quan trọng của sự kết nối giữa ĐSCT và đường sắt hiện tại đặc biệt là tại các ga đầu/cuối

Ghi chú: Dịch chuyển hướng tuyến như đề cập ở các bảng trên đều nằm bên trái trục X (trên trục 000) và vị trí của các ga được quy hoạch để đảm bảo hướng tuyến thẳng



Khái quát về hướng tuyến ĐSCT điều chỉnh

- Đoạn qua tỉnh Thanh Hóa
- Chiều dài : Khoảng 95km (Bỉm Sơn ~ Tĩnh Gia)
- Ga : Thanh Hóa

✓ Dịch chuyển hướng tuyến về phía đông nhà máy xi măng
 ✓ Quy hoạch ga ĐSCT tại điểm giao cắt với ĐS hiện tại

— Phương án-1 — Phương án-2 — Phương án-3 — Đường bộ cao tốc

Khái quát về hướng tuyến ĐSCT điều chỉnh

- Đoạn qua tỉnh Nghệ An
- Chiều dài : Khoảng 74km (từ Quỳnh Lưu)
- Ga : Vinh

✓ Eoan Nghiên cứu JICA đã vượt kết nối với ga ĐS hiện tại
 ✓ Vị trí đề-pô được quy hoạch ở phía nam ga Vinh

— Phương án-1 — Phương án-2 — Phương án-3 — Đường cao tốc

Đánh giá tổng hợp các phương án để lựa chọn phương án tối ưu

Các phương án hướng tuyến và vị trí ga tiềm năng tại đoạn phía bắc

Đoạn Hà Nội - Vinh

— PA-1 — PA-2 — PA-3

Kết quả sơ bộ lựa chọn phương án tối ưu

➢ ĐSCT là một hệ thống đồng bộ, phải được đánh giá một cách toàn diện chứ không chỉ là tổng hợp các kết quả đánh giá từng đoạn.

➢ Trong nghiên cứu này,

- Hướng tuyến và vị trí ga của (1) Đoạn phía bắc và (2) Đoạn phía nam sẽ được đánh giá một cách toàn diện theo bốn khía cạnh sau:
- (i) Sự thuận tiện và phát triển gắn kết, (ii) Xem xét về môi trường và xã hội, (iii) khả năng đáp ứng dịch vụ cao tốc và vấn đề hạ tầng kỹ thuật, và (iv) chi phí xây dựng.

Kết quả sơ bộ lựa chọn phương án tối ưu (đoạn phía bắc)

Sự thuận tiện và phát triển gắn kết	PA1	PA2	PA3
ĐÁNH GIÁ CHUNG	A	B	B
1) Hà Nội	A	A	A
2) Hà Nam	A	B	A
3) Nam Định	A	C	C
4) Ninh Bình	B	C	C
5) Thanh Hóa	A	B	C
6) Nghệ An	A	C	B
Nghiên cứu môi trường và xã hội	PA1	PA2	PA3
ĐÁNH GIÁ CHUNG	A	B	B
1) Hà Nội	A	A	A
2) Hà Nam	A	A	A
3) Nam Định	A	B	B
4) Ninh Bình	A	A	A
5) Thanh Hóa	A	B	B
6) Nghệ An	A	A	A

■ Kết quả sơ bộ lựa chọn phương án tối ưu (đoạn phía bắc)

Tiêu chí/chỉ số	PA1	PA2	PA3
ĐÁNH GIÁ CHUNG	A	C	B
1) Sự thuận tiện và Phát triển gắn kết	A	B	B
2) Nghiên cứu môi trường và xã hội	A	B	B
2)-1 Môi trường tự nhiên	(A)	(B)	(B)
2)-2 Vấn đề ô nhiễm	(A)	(C)	(B)
2)-3 Môi trường xã hội	(A)	(A)	(A)
3) Khả năng đáp ứng dịch vụ cao tốc và hạ tầng kỹ thuật	A	B	C
4) Chi phí xây dựng	B	D	A

➢ Từ kết quả đánh giá toàn diện trên, **Phương án 1** điều chỉnh được đề xuất là phương án tối ưu về **hướng tuyến và nhà ga** trong ba phương án so sánh.

■ Thảo luận

➢ Kết quả đánh giá và hướng tuyến tối ưu ở đây là kết quả và hướng tuyến sơ bộ. Kết quả đánh giá cuối cùng sẽ được xem xét dựa trên kết quả thảo luận trong các cuộc họp chung ở Hà Nội và TPHCM.

➢ Do đó, ý kiến đóng góp của quý vị là rất quan trọng để Đoàn Nghiên cứu hoàn thiện báo cáo.

➢ **Kết quả lựa chọn cuối cùng sẽ được trình bày tại Cuộc họp chung lần 3 dự kiến sẽ được tổ chức trong tháng 10 hoặc tháng 11 năm 2012.**



NGHIÊN CỨU LẬP DỰ ÁN ĐƯỜNG SẮT CAO TỐC
 ĐOẠN HÀ NỘI - VINH VÀ TPHCM - NHA TRANG

**Họp chung
 Các bên liên quan lần thứ 2**

**Phần III-2
 Phương án tối ưu về
 Hướng tuyến và Vị trí ga
 (Đoạn phía Nam)**

Đoàn Nghiên cứu JICA

Nội dung

- Phương án 1 do Đoàn nghiên cứu JICA lập cho đoạn phía nam sau khi đã thảo luận với các địa phương
- Trình bày chi tiết về Phương án 1
- Lựa chọn phương án tối ưu (dự thảo kết quả ĐMC)

Phương án 1 do Đoàn nghiên cứu JICA lập cho đoạn phía nam sau khi đã thảo luận với các địa phương

Họp với các tỉnh/thành trên đoạn phía nam

> Tổng hợp các buổi họp với các địa phương trước khi họp các bên liên quan

Đoạn	Địa phương	Ga ĐSCT	Ngày	Địa điểm địa phương	Số đại biểu		
					Địa phương	ĐMC JICA	
Nam	Khánh Hòa	Nha Trang	07/02/12	Đài Phát	10	4	
	Ninh Thuận	Tháp Chàm	05/02/12	Phủ Thủ Đức	6	4	
	Bình Thuận	Tại Thành Phố Phan Thiết	05/02/12	Phủ Thủ Đức, SGTVT	10	5	
	Đồng Nai	Long Thành	06/02/12	Phủ Thủ Đức, SGTVT	6	5	
	TpHCM	Thủ Đức (Nhà Hàng)	05/02/12	Phủ Thủ Đức, SGTVT	3	4	

> Tổng hợp các buổi họp các bên liên quan ở từng địa phương

Đoạn	Địa phương	Ga ĐSCT	Ngày	Số đại biểu			
				Địa phương	Bộ GTVT	ĐSVN	ĐMC JICA
Nam	Khánh Hòa	Nha Trang	07/02/12	04	1	4	3
	Ninh Thuận	Tháp Chàm	11/02/12	04	1	4	3
	Bình Thuận	Tại Thành Phố Phan Thiết	12/02/12	20	1	4	3
	Đồng Nai	Long Thành	13/02/12	20	1	4	3
	TpHCM	Thủ Đức (Nhà Hàng)	04/02/12	04	0	3	3

> Đã gửi báo cáo về hướng tuyến từ kết quả trên để làm rõ thêm

Phản ánh ý kiến đóng góp của các địa phương trên đoạn phía nam

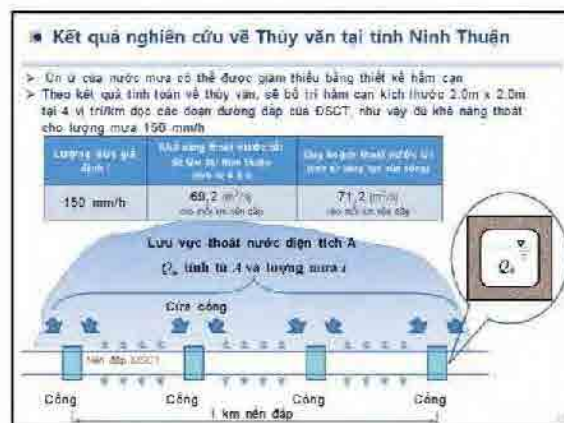
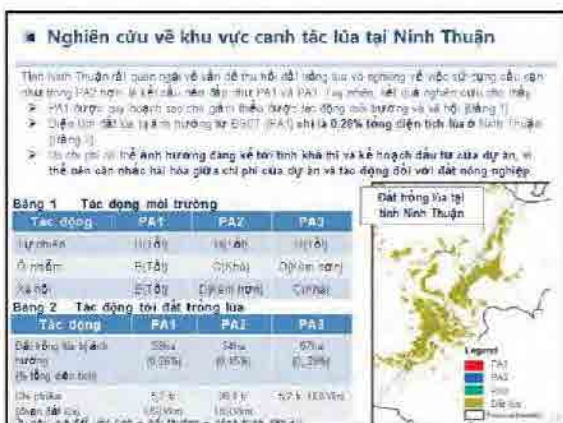
Địa phương	Nội dung thảo luận chính	Phản hồi các ý kiến đóng góp
Khánh Hòa	Xác nhận xem đã tránh khu tránh chính theo yêu cầu trước đó của tỉnh hay chưa	Đã xác nhận rằng hướng tuyến tránh khu trung tâm hành chính đã quy hoạch của tỉnh.
Ninh Thuận	Vị trí ga và hướng tuyến	Không có yêu cầu cụ thể nào
	Nghiêng về phương án cầu cạn hơn so với kết cấu đường đắp do các vấn đề về đất nông nghiệp và thủy văn	Đã nghiên cứu và thấy rằng (i) Diện tích đất lúa bị ảnh hưởng chỉ chiếm 0,3% trên tổng diện tích đất nông nghiệp tại Ninh Thuận. Cần đánh giá hướng tuyến một cách toàn diện, các vấn đề về nền đắp hay trên cao có liên quan mật thiết với việc cân đối chi phí xây dựng, thu hồi đất và tái định cư (ii) Sẽ bố trí 4 hầm cạn mỗi km để đảm bảo vấn đề thủy văn

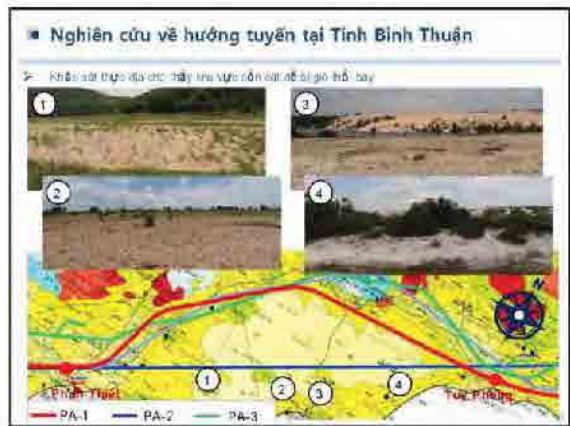
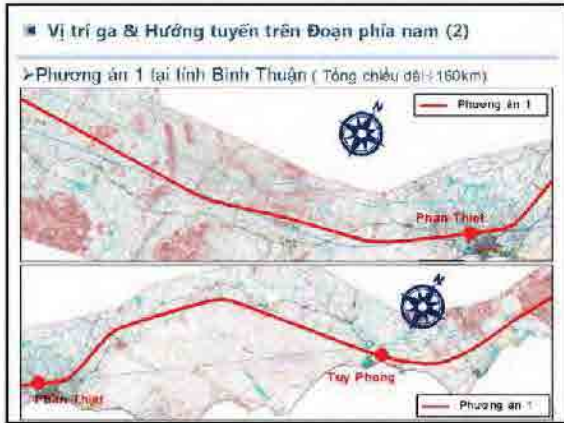
Phản ánh góp ý của các địa phương trên đoạn phía nam

Địa phương	Nội dung thảo luận chính	Phản hồi các ý kiến đóng góp
Khánh Hòa	Xác nhận xem đoạn phía tây ga Phan Thiết có nằm phía tây QL1A theo yêu cầu trước đó của tỉnh hay không	Đã vào nhận hướng tuyến trình bày tại họp SHM chạy về phía tây QL1A, song song với đường bộ cao tốc Dầu Giây – Phan Thiết
Bình Thuận	Ga Phan Thiết nên chuyển ra ngoài thành phố, về phía tây	Nghiên cứu cụ thể cho thấy tầm quan trọng của việc kết nối với đường sắt hiện tại để đảm bảo thành công của ĐSCT
Đồng Nai	Đoạn từ Phan Thiết tới Tuy Phong nên chạy thẳng qua khu vực rậm rạp	Nghiên cứu cụ thể cho thấy những khó khăn về xây dựng, bảo trì khi tuyến chạy qua khu vực rậm rạp này
	Vấn đề đảm bảo an ninh, an toàn khi ĐSCT chạy giữa sân bay quốc tế Long Thành mới	Nghiên cứu cụ thể cho thấy vị trí ga ĐSCT nằm giữa sân bay để đảm bảo thuận tiện cho hành khách sẽ không gây ra vấn đề mất an toàn, an ninh cho sân bay.
TpHCM	Sơ sánh các vị trí ga tại Thủ Đức và Hòa Hưng	Nghiên cứu cụ thể cho thấy ưu, nhược điểm của từng vị trí ga



Nghiên cứu toàn diện để phản hồi các ý kiến đóng góp





Nghiên cứu về hướng tuyến tại Tỉnh Bình Thuận

Nguy cơ sạt lở lấp trầm tích giữ sinh vật từ không phân chia

Trụ mặt cọc Sạt lở nền móng

Hiện trường Hiện trường

Vị trí ga & Hướng tuyến trên Đoạn phía nam (3)

Hướng tuyến tối ưu tại Đồng Nai (Tổng chiều dài ~80km)

Long Thành

Hướng tuyến tối ưu tại TPHCM (Tổng chiều dài ~14km)

Thủ Đức

So sánh vị trí ga tại sân bay Long Thành

Vị trí ga ĐSGT trong Quy hoạch tổng thể sân bay quốc tế Long Thành

Vị trí ga

So sánh vị trí ga tại sân bay Long Thành

Vị trí ĐSGT trong quy hoạch tổng thể Sân bay Quốc tế Long Thành

Hướng tuyến ĐSGT

Vị trí ga, kho, ĐSGT và khu địa phương

So sánh vị trí ga tại sân bay Long Thành

Mặt cắt ngang đoạn tại sân bay (đường bộ và đường sắt) trong quy hoạch tổng thể sân bay

Lựa chọn 1: Đường sắt địa phương/cao tốc trên mặt đất

Lựa chọn 2: BS địa phương trên mặt đất ĐSGT dưới hầm

Theo Quy hoạch tổng thể sân bay, tàu ĐSGT và tàu địa phương có thể đi vào giữa sân bay trên mặt đất hoặc dưới hầm, không bị hạn chế chiều cao.

So sánh vị trí ga tại sân bay Long Thành

	Phù hợp	Không phù hợp
Phù hợp với quy hoạch sân bay	Phù hợp với quy hoạch phát triển sân bay và được Thủ tướng phê duyệt.	Không phù hợp với quy hoạch phát triển sân bay đã được Thủ tướng phê duyệt.
Nhu cầu trước mắt	Nhiều hành khách thấy thuận tiện hơn nếu hiện có đủ kết cấu thành sử dụng đường sắt sân bay, không cần chờ đợi xây dựng kết cấu mới.	Ít khách thấy thuận tiện hơn.
Tương thích ĐSGT hiện tại	Đễ vào sân bay bằng cầu sà lan hoặc cầu ngầm.	Cần có đường nối sân bay với đường sắt các tuyến đường (phải có hệ thống bộ phận).
Về mặt vị trí (địa phương)	Chang vị trí nhà ga với hạ tầng phương tiện hiện tại.	Khác vị trí nhà ga với hạ tầng phương tiện hiện tại (địa phương).
An ninh và An toàn	Không có vấn đề gì đáng lo ngại về chiều cao và ĐSGT hiện tại.	Không có vấn đề gì đáng lo ngại về chiều cao và ĐSGT hiện tại.
Tài động lực đường bộ vào sân bay	Ít hơn	Nhiều hơn
Chi phí đầu tư	Không đáng kể	Tạo động lực

• Ví dụ về ga ĐSCT tại sân bay trên thế giới

- Sân bay Charles de Gaulle (CDG) ở Paris có ga ĐSCT (TGV) ở giữa sân bay
- Tàu tốc hành CDG (không dừng, từ Paris tới sân bay này) sẽ đi vào khai thác năm 2016

Nguồn: Bộ Công An, Nhà In Ấn và Truyền Thông và Hãng hàng không của Pháp

• Vấn đề an toàn tại sân bay Long Thành

Đã nghiên cứu thêm để trả lời câu hỏi liệu có rủi ro hay nguy hiểm khi kết hợp ĐSCT vào sân bay hay không:

- Phần lớn tai nạn sân bay là gần đường băng, trong thời gian cất/hạ cánh gần đường băng (59%, nguồn: Tình hình an toàn hàng không toàn cầu, ICAO)
- Tai nạn tập trung vào tìm đường cất hạ cánh, một vài tai nạn song song với đường cất hạ cánh, trong phạm vi 120m từ tìm đường CHC.

Nguồn: Sổ tay An toàn hàng không (2020) ICAO

• So sánh vị trí ga Thủ Thiêm & Hòa Hưng

Mật độ dân số cấp phường/xã ở Tp.HCM

• So sánh vị trí ga Thủ Thiêm & Hòa Hưng

	Phù hợp	Không phù hợp
Phù hợp với quy hoạch đô thị	Phù hợp (Quy hoạch phát triển khu đô thị mới Thủ Thiêm)	
Khả năng tiếp cận	Thuận lợi (Đại lộ Ông – Tây, hầm Thủ Thiêm)	Khó cho ô tô/xe máy (đường hẹp, tắc nghẽn quanh khu vực nhà ga)
Quảng trường ga	Rộng	Hẹp
Kết nối với đường sắt khác	Tuyến metro số 2	Đường sắt hiện tại Tuyến metro số 2
Thu hồi đất	Đễ (dài 8,3 km ở khu vực ít dân cư hơn)	Khó (dài 22,4 km ở khu vực đông dân cư)
Tái định cư	Ít (sản lượng tới 64 công trình)	Nhiều (sản lượng tới 566 công trình)
Tác động môi trường (tiếng ồn, ước tính)	Ít (khoảng 300 người bị tác động bởi tiếng ồn)	Nhiều (trên 7.000 người bị tác động bởi tiếng ồn)
Chi phí xây dựng	Thấp	Cao (+320 triệu USD)
Kéo dài về phía nam	Đễ	Khó

Dành giá tổng hợp các phương án để lựa chọn phương án tối ưu

• Các phương án hướng tuyến và vị trí ga tiềm năng trên đoạn phía nam

Đoạn TPHCM – Nha Trang

— PA1 — PA2 — PA3

■ Kết quả sơ bộ lựa chọn phương án tối ưu

➢ ĐSCT là một hệ thống đồng bộ, phải được đánh giá một cách toàn diện chứ không chỉ là tổng hợp các kết quả đánh giá từng đoạn.

➢ Trong nghiên cứu này,

- Hướng tuyến và vị trí ga của (1) Đoạn phía bắc và (2) Đoạn phía nam sẽ được đánh giá một cách toàn diện theo bốn khía cạnh sau:
 - (i) Sự thuận tiện và phát triển gắn kết, (ii) Xem xét môi trường và xã hội, (iii) khả năng đáp ứng dịch vụ cao tốc và hạ tầng kỹ thuật, và (iv) chi phí xây dựng.

■ Kết quả sơ bộ lựa chọn phương án tối ưu (đoạn phía nam)

Sự thuận tiện và phát triển gắn kết	PA1	PA2	PA3
ĐÁNH GIÁ CHUNG	A	B	B
1) Khanh Hòa	A	B	B
2) Ninh Thuận	A	B	D
3) Bình Thuận (hai ga)	A, B	A, C	C, C
4) Đồng Nai	B	C	C
5) Tp Hồ Chí Minh	A	C	A

Nghiên cứu môi trường và xã hội	PA1	PA2	PA3
ĐÁNH GIÁ CHUNG	A	B	D
1) Khanh Hòa	B	C	C
2) Ninh Thuận	B	C	C
3) Bình Thuận	C	C	C
4) Đồng Nai	A	B	B
5) Tp Hồ Chí Minh	A	B	B

■ Kết quả sơ bộ lựa chọn phương án tối ưu (đoạn phía nam)

Tiêu chí/chi số	PA1	PA2	PA3
ĐÁNH GIÁ CHUNG	A	C	D
1) Sự thuận tiện và phát triển gắn kết	A	B	B
2) Nghiên cứu môi trường và xã hội	A	B	D
2)-1 Môi trường tự nhiên	(B)	(B)	(C)
2)-2 Vấn đề ô nhiễm	(B)	(C)	(C)
2)-3 Môi trường xã hội	(A)	(C)	(C)
3) Khả năng đáp ứng dịch vụ cao tốc và Vấn đề kỹ thuật xây dựng	A	B	D
4) Chi phí xây dựng	B	C	A

➢ Từ kết quả đánh giá toàn diện trên, **đề xuất lựa chọn Phương án 1 là phương án tối ưu về hướng tuyến và nhà ga** trong ba phương án so sánh.

■ Thảo luận

➢ Kết quả đánh giá và phương án tối ưu nói trên mới chỉ mang tính sơ bộ. Kết quả đánh giá cuối cùng sẽ được đưa ra sau khi tiếp thu kết quả thảo luận tại phiên họp chung các bên liên quan này tại Hà Nội và TPHCM.

➢ Do đó, góp ý của quý vị đại biểu có ý nghĩa quan trọng trước khi chốt phương án cuối cùng.

➢ Kết quả lựa chọn cuối cùng sẽ được trình bày tại cuộc họp SHM lần 3 tổ chức vào tháng 10 hoặc tháng 11 năm 2012.

PHỤ LỤC 8C

**Bảng câu hỏi khảo sát Nhận thức về ĐSCT
Họp Các bên liên quan lần 2**

PHỤ LỤC 8C BẢNG CÂU HỎI HỢP CÁC BÊN LIÊN QUAN LẦN 2

Ngày: _____

Sở/Ban/Ngành

Tỉnh _____ Giới tính [] Nam [] Nữ

Mục đích của phiếu câu hỏi này là nhằm thu thập các ý kiến về Dự án Đường sắt cao tốc Bắc – Nam (cụ thể các đoạn tuyến ưu tiên Hà Nội – Vinh và Tp. Hồ Chí Minh – Nha Trang).

Các ý kiến và đề xuất quý báu của quý vị sẽ góp phần giúp công tác quy hoạch của dự án đề xuất được thực hiện một cách hiệu quả

Phần A: Biết thông tin về dự án	
<p>1. Quý vị đã từng nghe nói đến dự án này bao giờ chưa? [] Rồi [] Chưa</p> <p>2. Nếu quý vị đã biết đến dự án này rồi thì quý vị nghe được thông tin đó từ đâu? [] Trung Ương [] UBND Quận/Huyện [] UBND tỉnh [] Những người xung quanh [] UBND Xã/Phường [] Phương tiện truyền thông [] Khác, xin vui lòng ghi rõ _____</p> <p>3. Nếu quý vị đã biết đến dự án này rồi thì quý vị nghe thông tin từ khi nào? Năm _____</p>	<p>4. Quý vị có ủng hộ dự án này trong ngắn hạn (trong vòng 10 năm) hoặc dài hạn (trong vòng 20 năm) không? Nếu không, quý vị cho biết lý do.</p> <p>[] Có trong ngắn hạn [] Có trong dài hạn [] Không Lý do (_____)</p> <p>[] Không có ý kiến</p>
Phần B: Ý kiến về các tác động tích cực và các lợi ích	
<p><i>Theo quý vị, đường sắt cao tốc sẽ đem lại những lợi ích và tác động tích cực nào? (hãy đánh dấu vào lựa chọn thích hợp)</i></p> <p>1. Hỗ trợ tính lưu động cao hơn</p> <p>1.1 Tốc độ nhanh và tiết kiệm thời gian [] Rất quan trọng [] Quan trọng [] Kém quan trọng</p> <p>1.2 Khả năng tiếp cận cao tới các khu vực ở xa [] Rất quan trọng [] Quan trọng [] Kém quan trọng</p> <p>1.3 Dịch vụ giao thông an toàn [] Rất quan trọng [] Quan trọng [] Kém quan trọng</p> <p>1.4 Dịch vụ giao thông tiện nghi [] Rất quan trọng [] Quan trọng [] Kém quan trọng</p>	<p>2. Gia tăng cơ hội phát triển kinh tế</p> <p>2.1 Thúc đẩy phát triển đô thị [] Rất quan trọng [] Quan trọng [] Kém quan trọng</p> <p>2.2. Thúc đẩy quá trình công nghiệp hóa [] Rất quan trọng [] Quan trọng [] Kém quan trọng</p> <p>2.3 Tăng cường các hoạt động kinh doanh thương mại [] Rất quan trọng [] Quan trọng [] Kém quan trọng</p> <p>2.4 Nâng cao tiềm năng cho ngành du lịch [] Rất quan trọng [] Quan trọng [] Kém quan trọng</p> <p>2.5 Tạo công ăn việc làm cho lao động địa phương trong quá trình xây dựng, vận hành và bảo trì [] Rất quan trọng [] Quan trọng [] Kém quan trọng</p> <p>2.6. Nâng cao giá trị đất đai [] Rất quan trọng [] Quan trọng [] Kém quan trọng</p>
Phần C: Các vấn đề và các mối quan tâm	
<p><i>Theo quý vị, việc thực hiện dự án sẽ có thể gây ra các vướng mắc và các vấn đề tiêu cực nào?</i></p> <p>1. Môi trường tự nhiên và ô nhiễm</p> <p>1.1 Mất các nguồn tài nguyên thiên nhiên (cây xanh, thảm thực vật, v.v) [] Tác động lớn [] Tác động ít [] Không tác động</p>	<p>1.2. Tác động đến các khu bảo tồn/bảo vệ thiên nhiên [] Tác động lớn [] Tác động ít [] Không tác động</p> <p>1.3 Ô nhiễm (tiếng ồn và độ rung) [] Tác động lớn [] Tác động ít [] Không tác động</p>

Nghiên cứu lập dự án cho các dự án đường sắt cao tốc đoạn Hà Nội – Vinh và TPHCM – Nha Trang

BÁO CÁO CUỐI KỲ

Tập III Nghiên cứu Môi trường – Xã hội

<p>2. Tác động xã hội</p> <p>2.1 Thu hồi đất và tái định cư <input type="checkbox"/> Tác động lớn <input type="checkbox"/> Tác động ít <input type="checkbox"/> Không tác động</p> <p>2.2 Di dời các hộ dân và các hộ kinh doanh <input type="checkbox"/> Tác động lớn <input type="checkbox"/> Tác động ít <input type="checkbox"/> Không tác động</p> <p>2.3 Tác động đến di sản văn hóa/di tích lịch sử <input type="checkbox"/> Tác động lớn <input type="checkbox"/> Tác động ít <input type="checkbox"/> Không tác động</p>	<p>2.4 Tác động đến cộng đồng dân tộc thiểu số <input type="checkbox"/> Tác động lớn <input type="checkbox"/> Tác động ít <input type="checkbox"/> Không tác động</p> <p>2.5 Mất kế sinh nhai của người dân (đất sản xuất) <input type="checkbox"/> Tác động lớn <input type="checkbox"/> Tác động ít <input type="checkbox"/> Không tác động</p>
---	---

Phần D: Đánh giá các phương án tuyến; Quý vị đánh giá các phương án tuyến bằng cách khoanh tròn điểm số tương ứng với tiêu chí và phương án tuyến. Giá trị của các điểm số như sau:

3= Rất phù hợp; 2= Kém phù hợp 1= Không phù hợp

Các khía cạnh tác động/ Chỉ số	Phương án tuyến 1			Phương án tuyến 2			Phương án tuyến 3		
1. Thuận tiện và phát triển gắn kết									
1.1 Kết nối với các mô hình giao thông khác	3	2	1	3	2	1	3	2	1
1.2 Khoảng cách từ các trung tâm chính	3	2	1	3	2	1	3	2	1
1.3 Tính sẵn có của quỹ đất để phát triển gắn kết	3	2	1	3	2	1	3	2	1
2. Vấn đề về môi trường và xã hội									
2.1 Tác động đến môi trường tự nhiên (khu vực bảo tồn, rừng, mặt nước và địa hình)	3	2	1	3	2	1	3	2	1
2.2 Tiếng ồn/độ rung	3	2	1	3	2	1	3	2	1
2.3 Tác động đến môi trường xã hội (cộng đồng, di sản văn hóa, các dân tộc thiểu số)	3	2	1	3	2	1	3	2	1
2.4 Thu hồi đất và tái định cư	3	2	1	3	2	1	3	2	1

Phần E: Các nhân tố quy hoạch cần lưu ý

<p>1. Cần phải đặc biệt lưu ý đến các nhân tố nào để lựa chọn vị trí ga (có thể lựa chọn tất cả các mục)</p>	<p><input type="checkbox"/> Kết nối với các loại hình giao thông khác <input type="checkbox"/> Khoảng cách từ các trung tâm thành phố <input type="checkbox"/> Đất đai sẵn có dành cho phát triển gắn kết xung quanh vị trí ga <input type="checkbox"/> Tác động đến môi trường tự nhiên (khu vực bảo vệ, rừng, mặt nước, địa hình) <input type="checkbox"/> Các vấn đề về ô nhiễm (Tiếng ồn/độ rung, v.v) <input type="checkbox"/> Tác động đến môi trường xã hội (cộng đồng, di sản văn hóa, dân tộc thiểu số) <input type="checkbox"/> Tác động đến sử dụng đất (vd. Khu vực quân sự, khu công nghiệp, nghĩa trang, các di sản, chùa chiền) <input type="checkbox"/> Thu hồi đất và tái định cư <input type="checkbox"/> Chi phí xây dựng <input type="checkbox"/> Khác (vui lòng nêu rõ) [_____]</p>
<p>2. Cần phải đặc biệt lưu ý đến các nhân tố nào để lựa chọn tuyến (có thể lựa chọn tất cả các mục)</p>	<p><input type="checkbox"/> Vận hành của đường sắt cao tốc (tốc độ/sự an toàn/tiện nghi) <input type="checkbox"/> Tác động đến môi trường tự nhiên (khu vực bảo vệ, rừng, mặt nước, địa hình) <input type="checkbox"/> Các vấn đề về ô nhiễm (Tiếng ồn/độ rung, v.v) <input type="checkbox"/> Tác động đến môi trường xã hội (cộng đồng, di sản văn hóa, dân tộc thiểu số) <input type="checkbox"/> Tác động đến sử dụng đất (vd. Khu vực quân sự, khu công nghiệp, nghĩa trang, các di sản, chùa chiền) <input type="checkbox"/> Thu hồi đất và tái định cư <input type="checkbox"/> Chi phí xây dựng <input type="checkbox"/> Khác (vui lòng nêu rõ) [_____]</p>
<p>3. Các ý kiến bổ sung khác nếu có.</p>	

PHỤ LỤC 8D

Bản tin phục vụ Hội các bên liên quan

PHỤ LỤC 8D BẢN TIN PHỤC VỤ HỌP CÁC BÊN LIÊN QUAN



NGHIÊN CỨU LẬP DỰ ÁN CHO CÁC DỰ ÁN ĐƯỜNG SẮT CAO TỐC ĐOẠN HÀ NỘI – VINH VÀ TP. HỒ CHÍ MINH – NHA TRANG

Bản tin Tháng 7, 2012

Cơ sở

Việt Nam đã đạt được sự tăng trưởng kinh tế ấn tượng kể từ khi thực hiện chính sách Đổi Mới. Ở Việt Nam, Dự án Đường sắt cao tốc Bắc – Nam được kỳ vọng sẽ trở thành động lực thúc đẩy phát triển hơn nữa nền kinh tế, đồng thời sẽ trở thành biểu tượng của sự tăng trưởng kinh tế thành công. Chính phủ Việt Nam dự định thực hiện siêu dự án này với sự hỗ trợ của Nhật Bản kể từ khi 2 nước ký “Tuyên bố chung Việt Nam – Nhật Bản về phát triển toàn diện quan hệ đối tác chiến lược vì hòa bình và sự thịnh vượng ở Châu Á” năm 2006. Trong giai đoạn 2007-2010, Chính phủ Nhật Bản đã cung cấp hỗ trợ kỹ thuật thông qua Cơ quan Hợp tác Quốc tế Nhật Bản (JICA) để thực hiện “Nghiên cứu Phát triển bền vững ngành GTVT của Việt Nam” (VITRANSS2) theo yêu cầu của Chính phủ Việt Nam. Trong khuôn khổ của Nghiên cứu VITRANSS2, hợp phần nghiên cứu về Dự án Đường sắt Cao tốc Bắc Nam đã được thực hiện và đã đưa ra chiến lược phát triển sơ bộ. Cũng trong giai đoạn này, Nghiên cứu tiền khả thi về Đường sắt cao tốc Bắc – Nam cũng đã được Liên danh Tư vấn Việt Nam – Nhật Bản (VJC) gồm Công ty Cổ phần Đầu tư và Xây dựng GTVT (TRICC) và các tư vấn Nhật Bản thực hiện dưới sự chủ trì của Tổng Công ty đường sắt Việt Nam (VNR). Cả hai nghiên cứu sử dụng chung dữ liệu cơ bản về dự báo nhu cầu giao thông và phân tích tính khả thi về kinh tế.

Mặc dù nhu cầu phát triển hệ thống vận tải khối lượng lớn hiện đại và hiệu quả trên hành lang vận tải Bắc – Nam - hành lang quan trọng bậc nhất quốc gia là rất lớn nhưng cần nghiên cứu chi tiết hơn các vấn đề liên quan tới phát triển đường sắt cao tốc Bắc - Nam, gồm các tác động kinh tế-xã hội và môi trường cũng như khả năng huy động vốn, các vấn đề về khai thác và quản lý, v.v. Để Quốc hội thông qua dự án ĐSCT, cần thực hiện phân tích chi tiết với những luận chứng khách quan và khoa học về các vấn đề mà Quốc hội đã đặt ra trong các kỳ họp trước.

Trong bối cảnh đó và theo yêu cầu của Chính phủ Việt Nam, Chính phủ Nhật Bản tiếp tục cung cấp hỗ trợ kỹ thuật thông qua JICA để thực hiện “Nghiên cứu lập dự án cho các dự án đường sắt cao tốc đoạn Hà Nội – Vinh và TPHCM – Nha Trang”.

MỤC TIÊU

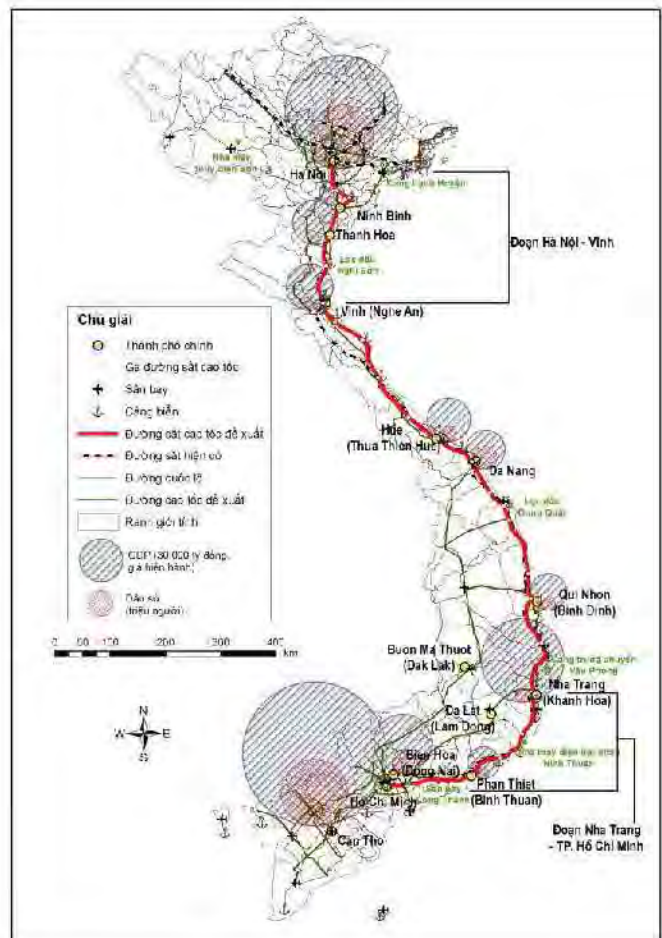
Dự án Nghiên cứu này nhằm mục đích nghiên cứu phát triển ĐSCT Bắc – Nam, phân tích các kịch bản phát triển, đề xuất quy hoạch tối ưu, xây dựng kế hoạch thực hiện dự án cho một số đoạn tuyến được chọn (gồm đoạn Hà Nội – Vinh và Hà Nội – Nha Trang) và thúc đẩy hiểu biết rõ hơn về dự án ĐSCT Bắc – Nam giữa các bên liên quan. Mục tiêu cụ thể của Dự án như sau:

- (i) Lập quy hoạch phát triển cơ sở cho tuyến ĐSCT Hà Nội – TP Hồ Chí Minh (gồm các kịch bản phát triển có tính đến đường sắt hiện tại, các phương án hướng tuyến và hạ tầng chính);
- (ii) Lập kế hoạch đầu tư dựa trên cơ sở thiết kế sơ bộ, quy hoạch hệ thống, dự toán chi phí, kế hoạch xây dựng, đánh giá kinh tế và tài chính cũng như các kế hoạch cấp vốn;
- (iii) Chuẩn bị các tài liệu cần thiết về nghiên cứu môi trường và xã hội;
- (iv) Lập các tiêu chuẩn kỹ thuật sơ bộ cho đường sắt cao tốc và
- (v) Lập kế hoạch sơ bộ về phát triển năng lực cho xây dựng, khai thác và bảo trì ĐSCT.

PHẠM VI DỰ ÁN

Dự án này bao quát toàn bộ hành lang vận tải Bắc Nam nói chung và các đoạn Hà Nội – Vinh và TpHCM – Nha Trang nói riêng.

Vị trí Dự án ĐSCT và các đô thị xung quanh



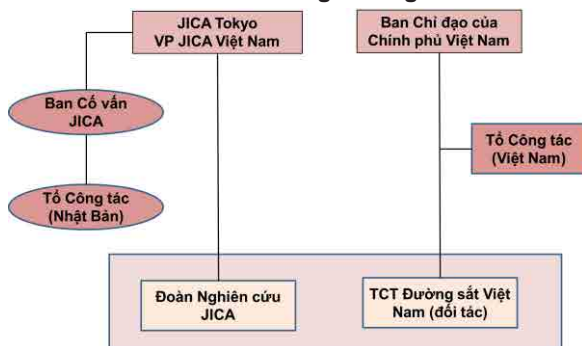
Nguồn: Đoàn Nghiên cứu JICA

TỔ CHỨC NGHIÊN CỨU

Để thực hiện tốt nghiên cứu này, hai bên Việt Nam và Nhật Bản đã thiết lập cơ chế phối hợp chặt chẽ. Phía Việt Nam đã thành lập Ban Chỉ đạo với thành viên là cán bộ của Bộ GTVT và ĐSVN, các cơ quan hữu quan, còn thành viên của tổ công tác bao gồm các chuyên gia Việt Nam và các cán bộ trong ngành đường sắt.

Phía Nhật Bản, bên cạnh sự chỉ đạo và theo dõi của JICA Tokyo và văn phòng đại diện JICA tại Việt Nam, cũng đã thành lập Ban Cố vấn và Tổ công tác để tham mưu cho Đoàn Nghiên cứu JICA. Ban Cố vấn JICA và Tổ công tác này gồm các thành viên từ các trường đại học, Bộ Đất đai, Hạ tầng, Giao thông và Du lịch (MLIT), công ty đường sắt, các cơ quan hữu quan, và thực hiện cố vấn cho Đoàn Nghiên cứu JICA trên cơ sở kinh nghiệm và kiến thức về phát triển, vận hành ĐSCT ở Nhật Bản.

Cơ cấu tổ chức chung của Nghiên cứu



KẾ HOẠCH TRIỂN KHAI

Nghiên cứu gồm nhiều nhiệm vụ có thể gộp thành các nhóm theo 2 giai đoạn: Giai đoạn đầu nghiên cứu vai trò của đường sắt, gồm cả đường sắt cao tốc ở Việt Nam, giai đoạn tiếp theo là lập kế hoạch đầu tư dựa trên kịch bản phát triển đường sắt Bắc – Nam tối ưu. Ngoài ra, trong suốt quá trình triển khai, Nghiên cứu sẽ thực hiện các bước thúc đẩy sự hiểu biết chung về dự án giữa các bên liên quan của Việt Nam, Nhật Bản thông qua các cuộc thảo luận và phối hợp nghiên cứu.

TIẾN ĐỘ NGHIÊN CỨU

Tính tới đợt Báo cáo Giữa kỳ, đã thực hiện được các nhiệm vụ sau đây.

Các cuộc họp

- Họp Ban Chỉ đạo lần 1, ngày 18/05/2011 (Họp thảo luận về Báo cáo đầu kỳ)
- Họp Ban Chỉ đạo lần 2, ngày 28/09/2011 (Họp thảo luận về Báo cáo tiến độ)
- Họp Ban Chỉ đạo lần 3, ngày 24/02/2012 (Họp thảo luận về các kịch bản ĐSCT Bắc – Nam)
- Họp các bên liên quan lần 1, ngày 09/12/2011
- Các cuộc họp với ĐSVN, các cơ quan hữu quan và chính quyền địa phương

Các hoạt động chính

- Nghiên cứu về vai trò tiềm năng của đường sắt trong mạng lưới vận tải nói chung và trên hành lang Bắc – Nam.
- Nghiên cứu về những thách thức và cơ hội của tuyến đường sắt hiện tại về đáp ứng nhu cầu, và kiến nghị các phương án cải tạo.
- Nghiên cứu sơ bộ về phát triển ĐSCT trên hành lang Bắc – Nam nói chung và cho các đoạn Hà Nội – Vinh và TpHCM – Nha Trang nói riêng.

Tính tới tháng 7/2012, Đoàn Nghiên cứu đã tới giai đoạn lập kế hoạch đầu tư cho các đoạn Hà Nội – Vinh và TpHCM – Nha Trang, và nhiều nhiệm vụ khác như quy hoạch hướng tuyến, vị trí công trình, hệ thống, khai thác và bảo trì, các tiêu chí và tiêu chuẩn kỹ thuật, thể chế và xây dựng, và phân tích nhu cầu, chi phí, kinh tế và tài chính, khả năng cấp vốn, tác động môi trường và xã hội.

Sơ đồ công việc trong Nghiên cứu

Tháng/Năm	Nội dung công việc	Báo cáo
4/2011	Nhiệm vụ 100: Chuẩn bị nghiên cứu và thảo luận về Báo cáo khởi đầu 101: Thu thập số liệu và phân tích sơ bộ 102: Báo cáo khởi đầu (chuẩn bị) 103: Báo cáo khởi đầu (thảo luận)	Nhiệm vụ 1200: Hệ thống Nhiệm vụ 1300: Hệ thống
5-8	Nhiệm vụ 200: Thu thập số liệu và phân tích 201: Rà soát các quy hoạch và nghiên cứu hiện có 202: Rà soát các hệ thống và quy hoạch giao thông hiện có 203: Rà soát dự báo nhu cầu giao thông 204: Các yêu cầu về mức độ dịch vụ và công trình	Nhiệm vụ 300: Khảo sát điều kiện tự nhiên, v.v. 301: Các vấn đề môi trường và xã hội 302: Khảo sát địa hình
9	Nhiệm vụ 400: Báo cáo tiến độ (chuẩn bị và thảo luận)	
10-12	Nhiệm vụ 500: Lập các phương án kịch bản & Lựa chọn PA tối ưu	
1-2/2012	Nhiệm vụ 600: Báo cáo giữa kỳ (chuẩn bị và thảo luận)	
	Nhiệm vụ 700: Lập kế hoạch đầu tư cho các đoạn đã chọn 701: Nghiên cứu toàn diện công nghệ và hệ thống đường sắt cao tốc 702: Quy hoạch cơ bản đường sắt cao tốc 703: Quy hoạch công nghệ và hệ thống 704: Kế hoạch xây dựng và hệ thống 705: Khảo sát địa chất 706: Phân tích kinh tế và tài chính 707: Kế hoạch cấp vốn 708: Các quy định căn cơ (gồm cả TCKT) 709: Kế hoạch phát triển năng lực 710: Nghiên cứu về môi trường và xã hội 711: Kết luận	
	Nhiệm vụ 800: Kiến nghị chung	
8-9	Nhiệm vụ 900: Dự thảo báo cáo cuối cùng (chuẩn bị)	
10-2/2013	Nhiệm vụ 1000: Dự thảo báo cáo cuối cùng (thảo luận)	
3	Nhiệm vụ 1100: Báo cáo cuối cùng (chuẩn bị)	

ĐỊNH HƯỚNG NGHIÊN CỨU

Theo nội dung thảo luận về phát triển đường sắt cao tốc của Quốc hội (tháng 6 năm 2010) cũng như dự luận chung của xã hội thì vấn đề căn bản nhất là sự cần thiết và việc thực hiện phát triển tuyến ĐSCT này phải được đánh giá và làm rõ trên cơ sở phối hợp với các phương thức vận tải có được trên hành lang Bắc – Nam nói chung và tuyến đường sắt hiện tại nói riêng. Để giải quyết vấn đề nói trên, đã xác định các phương án phát triển căn cứ vào kết quả rà soát các phương án Quốc hội đã thảo luận và phân tích hiện trạng đường sắt Bắc Nam hiện tại.

Các phương án kịch bản về phát triển đường sắt Bắc – Nam đã thảo luận tại Quốc hội năm 2010 đã được rà soát và cơ cấu lại để nghiên cứu toàn diện hơn nhằm đưa ra cơ sở vững chắc để có thể lập ra chiến lược tối ưu về phát triển tuyến đường sắt Bắc – Nam. Định hướng này gồm ba bước như sau:

Bước 1 Phương án kịch bản ban đầu

Phương án	Tuyến hiện tại	Tuyến mới
Kịch bản 1	<ul style="list-style-type: none"> Nâng cấp thành đường đôi, khổ đường lồng (1000mm + 1435mm) 	<ul style="list-style-type: none"> Không có
Kịch bản 2	<ul style="list-style-type: none"> Nâng cấp thành đường đôi, (1000mm + 1435mm) Tốc độ chạy tàu tối đa 200 km/h cho cả tàu khách và tàu hàng Điện khí hóa 	<ul style="list-style-type: none"> Không có
Kịch bản 3	<ul style="list-style-type: none"> Cải tạo phục vụ tàu khách địa phương và tàu hàng Đường đơn 	<ul style="list-style-type: none"> Xây dựng mới tuyến cao tốc (đường đôi, khổ 1435 mm) Tốc độ chạy tàu tối đa 200 km/h cho tàu khách và tàu hàng
Kịch bản 4	<ul style="list-style-type: none"> Cải tạo phục vụ tàu khách địa phương và tàu hàng Đường đơn 	<ul style="list-style-type: none"> Xây dựng mới tuyến cao tốc (đường đôi, khổ 1435 mm) Tốc độ chạy tàu tối đa 300 km/h cho tàu khách
Kịch bản 5	<ul style="list-style-type: none"> Cải tạo phục vụ tàu khách địa phương và tàu hàng Đường đôi 	<ul style="list-style-type: none"> Xây dựng mới tuyến cao tốc (đường đôi, khổ 1435 mm) Tốc độ chạy tàu tối đa 200 km/h cho tàu khách và tàu hàng
Kịch bản 6	<ul style="list-style-type: none"> Cải tạo phục vụ tàu khách địa phương và tàu hàng Đường đôi 	<ul style="list-style-type: none"> Xây dựng mới tuyến cao tốc (đường đôi, khổ 1435 mm) Tốc độ chạy tàu tối đa 300 km/h cho tàu khách

Bước 2 Khó khăn khi nâng cấp đường sắt hiện có

- Khó khăn khi chuyển toàn bộ tuyến đường sắt (1700 km) thành đường lồng
- Khó khăn khi cho chạy tàu hỗn hợp (khách và hàng) với tốc độ tối đa 200 km/h
- Khó khăn khi nâng cấp hạ tầng đường sắt hiện có để đáp ứng tốc độ chạy tàu tối đa 200 km/h

Bước 3 Các phương án cải tạo đường sắt hiện tại

Các phương án cải tạo đường sắt hiện tại		Phương án ĐSCT mới	
A1	<ul style="list-style-type: none"> Cải tạo ở mức tối thiểu chỉ đủ đảm bảo an toàn chạy tàu (các dự án đang triển khai, đã cam kết) Tốc độ dự kiến: 60 km/h (thời gian chạy: 28,3 h (Hà Nội – TpHCM)) Năng lực: 32 tàu/ngày 	H1	<ul style="list-style-type: none"> Tốc độ dự kiến: 200 km/h
A2	<ul style="list-style-type: none"> Phát huy tối đa năng lực vận tải của đường đơn hiện có Tốc độ dự kiến: 70 km/h (thời gian chạy: 24,3 h (Hà Nội – TpHCM)) Năng lực: 50 tàu/ngày 	H2	<ul style="list-style-type: none"> Tốc độ dự kiến: 280 km/h (Tốc độ tối đa: 300 km/h)
B1	<ul style="list-style-type: none"> Đường đôi hóa, khổ 1000 mm Tốc độ dự kiến: 110 km/h (thời gian chạy: 15,5 h (Hà Nội – TpHCM)) Năng lực: 170 tàu/ngày 		
B2	<ul style="list-style-type: none"> Đường đôi hóa, khổ 1435 mm Tốc độ dự kiến: 135 km/h (thời gian chạy: 12,6 h (Hà Nội – TpHCM)) Năng lực: 170 tàu/ngày 		

TỔNG HỢP KẾT QUẢ PHÂN TÍCH SƠ BỘ

Căn cứ vào kết quả phân tích, có thể tổng hợp định hướng phát triển cơ bản đường sắt Bắc – Nam như sau:

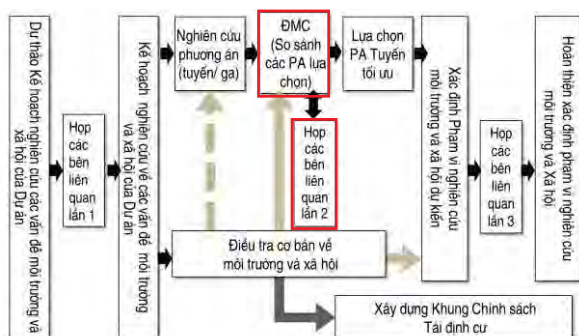
- (i) Về cơ bản có thể đáp ứng nhu cầu trên hành lang Bắc - Nam: Nhu cầu vận tải hành khách và hàng hóa trên hành lang Bắc – Nam vào năm 2030 mà không cần có ĐSCT bằng cách kết hợp các quy hoạch hiện có, bao gồm mở rộng các tuyến quốc lộ lên 4-6 làn xe, xây dựng thêm 4-6 tuyến đường bộ cao tốc, tăng năng lực vận tải hàng không thêm 3 lần, cải tạo đường sắt hiện tại theo phương án A2 và B1. Tuy nhiên, kịch bản này không đáp ứng được nhu cầu vận chuyển hành khách tốc độ cao hơn khi nền kinh tế ngày càng tăng trưởng.
- (ii) Nhu cầu di chuyển với tốc độ cao hơn trên hành lang Bắc – Nam trong tương lai là rất lớn. Không có ĐSCT, nhu cầu quá lớn đối với vận tải hàng không sẽ khiến việc mở rộng sân bay và dịch vụ để đáp ứng là điều không thể. Căn cứ vào kết quả phân tích nhu cầu trên giả định rằng ĐSCT sẽ đi vào vận hành vào năm 2030 thì tuyến này có thể thu hút một lượng lớn hành khách, giảm nhẹ gánh nặng lên vận tải hàng không ở mức vé thấp hơn (nửa giá vé máy bay). Mặc dù việc cải tạo đường sắt hiện tại có thể làm tăng năng lực vận tải và tăng tốc độ chạy tàu nhưng không thể đáp ứng được nhu cầu đối với tốc độ cao hơn của hành khách như ĐSCT.
- (iii) Đường sắt cao tốc là phương tiện vận chuyển số lượng lớn, tốc độ cao, giải quyết được nhiều vấn đề về giao thông như tắc nghẽn, tai nạn, ô nhiễm môi trường. Tuy nhiên, chi phí đầu tư lớn nên dự án chỉ khả thi sau năm 2030 khi Việt Nam đã cơ bản là nước công nghiệp. Điều này cho thấy rằng toàn bộ tuyến ĐSCT có thể được đưa vào vận hành trong giai đoạn 2030 – 2040.
- (iv) Với giả định rằng ĐSCT đi vào vận hành trong giai đoạn 2030 – 2040 thì việc phát triển đường sắt hiện tại có thể thực hiện như sau:
 - Tiến hành cải tạo theo phương án A2 càng sớm càng tốt.
 - Chỉ cải tạo theo phương án B1 ở một số đoạn cụ thể, và cần tiến hành nghiên cứu chi tiết hơn ở những đoạn này kết hợp với sự phát triển của ĐSCT.
 - Không cải tạo theo phương án B2.
- (v) Việc phát triển ĐSCT cho toàn tuyến từ Bắc vào Nam sẽ phù hợp cho giai đoạn tới năm 2040. Do chi phí đầu tư ĐSCT khá lớn nên phải xây dựng theo từng giai đoạn, bắt đầu từ các đoạn ưu tiên.
- (vi) Do việc xây dựng ĐSCT đòi hỏi nhiều thời gian và công sức nên ngoài các công việc phục vụ xây dựng thì cần chuẩn bị tốt và có cát hoạt động tiền đầu tư ở giai đoạn xác định các tiêu chí kỹ thuật, phát triển nguồn nhân lực và xây dựng thể chế cho hoạt động khai thác sau này.

NGHIÊN CỨU VỀ MÔI TRƯỜNG VÀ XÃ HỘI

Nội dung nghiên cứu về môi trường và xã hội trong Nghiên cứu này tuân thủ những nguyên tắc dưới đây, theo luật hiện hành của Việt Nam và hướng dẫn của JICA.

- Để tránh hoặc giảm thiểu các tác động tiêu cực, sẽ xem xét các biện pháp thay thế hoặc giảm thiểu để lồng ghép vào trong quy hoạch.
- Đề xuất các nội dung nghiên cứu môi trường và xã hội quan trọng cần làm rõ hơn khi tiến hành đánh giá tác động môi trường (ĐTM) toàn diện.
- Tạo dựng nhận thức chung giữa các nhóm đối tượng liên quan khác nhau về các vấn đề môi trường và xã hội trong dự án này.

Dưới đây là sơ đồ nghiên cứu môi trường và xã hội trong dự án này.



Những nội dung chính khi nghiên cứu về các vấn đề môi trường và xã hội như sau: (1) điều tra cơ sở, (2) đánh giá môi trường chiến lược (ĐMC) để lựa chọn tuyến tối ưu, (3) xác định phạm vi đánh giá tác động môi trường (ĐTM) về tuyến tối ưu trên, (4) họp các bên liên quan, và (5) xây dựng khung chính sách tái định cư.

Tính tới tháng 7/2012, Đoàn Nghiên cứu JICA đã triển khai bước lập ĐMC để lựa chọn phương án hướng tuyến và vị trí nhà ga tối ưu, lập bản đồ môi trường và nghiên cứu so sánh phương án thông qua các chuyến thăm thực địa. Hiện tại có ba phương án gồm kết quả của các nghiên cứu trước đây (KOICA và NCTKT) và của nghiên cứu này. Các phương án này sẽ được so sánh trên 4 khía cạnh (xem bảng dưới đây). Trường hợp “không có dự án” cũng được xem xét để so sánh về vấn đề khí thải nhà kính.

Qua các cuộc họp trong đợt họp các bên liên quan lần 2 này tổ chức tại 11 tỉnh dọc theo hướng tuyến trong tháng 7 và tháng 8 năm 2012, sẽ thu được ý kiến đóng góp của chính quyền và người dân địa phương về các phương án nói trên.

Sau khi đã có kết quả phân tích so sánh khách quan và kết hợp với tham khảo ý kiến của phía Việt Nam, phản ánh được ý kiến của địa phương, Đoàn Nghiên cứu sẽ chọn ra phương án tối ưu.

Nếu có ý kiến và câu hỏi về bản tin này hoặc về nội dung nghiên cứu, vui lòng liên hệ:
Văn phòng dự án ĐSCT: Tầng 5, 193C1 Bà Triệu, Quận Hai Bà Trưng, Hà Nội, Việt Nam
 Tel. (+84 43) 974 9270 Fax: (+84 43) 974 9269 / Trần Thu Mươi (Thư ký dự án)

(1) Khảo sát cơ sở

Mục	Mô tả ngắn gọn
Mục tiêu	Thu thập thông tin, số liệu thứ cấp cơ bản về điều kiện môi trường và xã hội nói chung.
Thông tin cần thu thập	1) Môi trường tự nhiên, ô nhiễm, môi trường xã hội 2) Các quy định, pháp luật có liên quan 3) Kết quả của các nghiên cứu trước đây

(2) Đánh giá Môi trường Chiến lược (ĐMC)

Mục	Mô tả ngắn gọn
Mục tiêu	Lựa chọn phương án tối ưu từ các phương án đã có
Phương án	Các phương án về hướng tuyến và vị trí nhà ga, kết hợp với phương án “không có dự án”
Các nội dung cần chú ý khi so sánh các phương án	1) Sự thuận tiện, các hoạt động phát triển gắn kết 2) Các vấn đề về môi trường và xã hội (môi trường tự nhiên, ô nhiễm, môi trường xã hội) 3) Mức độ đáp ứng của dịch vụ cao tốc và vấn đề kỹ thuật 4) Chi phí xây dựng

(3) Phạm vi thực hiện ĐTM

Mục	Mô tả ngắn gọn
Mục tiêu	Xác định các nội dung nghiên cứu về môi trường và xã hội đối với tuyến tối ưu đã chọn.
Xác định phạm vi thực hiện ĐTM	1) Nghiên cứu mức độ đánh giá môi trường sơ bộ căn cứ vào số liệu và thông tin thứ cấp 2) Đề xuất các phương án thu thập số liệu, ước tính và đánh giá tác động tiềm năng của các nội dung trong phạm vi đánh giá. 3) Nghiên cứu sơ bộ về việc giảm nhẹ tác động (tránh/giảm thiểu/đền bù) và về các phương pháp giám sát

(4) Hợp các bên liên quan

Giai đoạn	Kế hoạch (dự kiến)	Mục tiêu/Địa điểm
Giai đoạn nghiên cứu các vấn đề môi trường và xã hội	7/12/2011	Mục tiêu: Giải thích và thảo luận về hướng nghiên cứu về môi trường và xã hội. Địa điểm: Hà Nội
Giai đoạn ĐMC (trong quy trình ĐMC)	07-08/2012	Mục tiêu: Giải thích và thảo luận về ĐMC (lựa chọn phương án tối ưu từ các phương án đưa ra) Địa điểm: các tỉnh trên tuyến
Giai đoạn xác định phạm vi	10-11/2012	Mục tiêu: Giải thích và thảo luận về kết quả ĐMC (phương án tối ưu đã chọn) và dự thảo kết quả xác định phạm vi. Địa điểm: Hà Nội

(5) Khung chính sách tái định cư

Mục	Mô tả ngắn gọn
Mục tiêu	Xây dựng khung chuẩn bị chương trình hành động về tái định cư
Nội dung	1) Quy trình lập và phê duyệt chương trình hành động về tái định cư 2) Quy trình bồi thường, hỗ trợ đời sống 3) Cơ chế khiếu nại, tố cáo 4) Cơ chế giám sát, v.v.

BƯỚC TIẾP THEO

- Tổ chức họp các bên liên quan lần thứ ba để trình bày kết quả ĐMC và dự thảo kết quả xác định phạm vi ĐTM
- Chuẩn bị và trình Dự thảo Báo cáo Cuối cùng

PHỤ LỤC 9A

**Góp ý của Ban Cố vấn JICA về
Nghiên cứu Đánh giá Tác động Môi trường – Xã hội**

PHỤ LỤC 9A

GÓP Ý CỦA BAN CỐ VẤN JICA

VỀ NGHIÊN CỨU ĐÁNH GIÁ TÁC ĐỘNG MÔI TRƯỜNG – XÃ HỘI

Cuộc họp tổ công tác lần 1 của Ban Cố vấn JICA về xem xét tác động môi trường – xã hội được tổ chức ngày 9/11/2011 đã thảo luận những ý kiến cần thiết để tăng cường xem xét tác động môi trường – xã hội phù hợp cho Dự án. Dựa trên các ý kiến thảo luận của cuộc họp tổ công tác, cuộc họp Ban Cố vấn được tổ chức ngày 5/12/2011 đã quyết định đề xuất các ý kiến như trong Bảng 9A.1. Dựa trên ý kiến của Ban Cố vấn, Đoàn Nghiên cứu JICA đã đề xuất các hành động cần thiết để thực hiện trong nghiên cứu này như tổng hợp trong Bảng 9A.1.

Bảng 9A.1 Ý kiến của Ban cố vấn JICA trong Cuộc họp lần 1 và các hoạt động của Nghiên cứu

TT	Mục	Ý kiến	Hoạt động
1	Tổng quan	Xác định sự liên quan giữa quy hoạch Dự án và các quy hoạch phát triển cơ sở hạ tầng dọc các khu vực Dự án.	Dựa trên các ý kiến, các quy hoạch phát triển cơ sở hạ tầng dọc các khu vực Dự án đã được thảo luận như là thông tin cơ bản để lập khung kinh tế - xã hội tương lai của Dự án.
2		Triển khai nghiên cứu những nội dung về hiệu quả chi phí và tác động môi trường sẽ áp dụng vào nghiên cứu cho các đoạn tuyến mở rộng trong tương lai.	Để xem xét tác động môi trường - xã hội đặc biệt những khu vực gần các ga (Vinh, Nha Trang), các tác động môi trường – xã hội do các đoạn tuyến mở rộng đi qua các vị trí ga này cũng đã được đưa vào nghiên cứu trong so sánh phương án.
3	So sánh phương án	Trong nghiên cứu này, các phương án hướng tuyến và vị trí ga sẽ được so sánh với nhau. Các giải pháp xây dựng các kết cấu đường sắt cũng sẽ được nghiên cứu nếu cần thiết.	So sánh các loại kết cấu khi so sánh các phương án.
4	Lựa chọn hệ thống đường sắt cao tốc	Trong Nghiên cứu này, hệ thống đường sắt cao tốc sẽ được lựa chọn thông qua so sánh các phương án. Để lựa chọn hệ thống phù hợp, phải xây dựng tiêu chuẩn rõ ràng dựa trên nhiều quan điểm như các khía cạnh tài chính và kinh tế, tổ chức, công nghệ, tính bền vững; sau đó so sánh các phương án trái ngược với các tiêu chuẩn đó.	Dựa trên các ý kiến, các tiêu chuẩn rõ ràng sẽ được xây dựng trong việc lựa chọn hệ thống đường sắt cao tốc phù hợp.
5		Để quy hoạch hướng tuyến đường sắt cao tốc (so sánh phương án), các khía cạnh kinh tế (lợi ích kinh tế và chi phí đầu tư) sẽ được đưa vào xem xét.	Dựa trên các ý kiến, các khía cạnh kinh tế sẽ được đưa vào xem xét quy hoạch hướng tuyến.
6	Khả năng triển khai thực hiện Dự án	Năng lực của ĐSVN (về tài chính, công nghệ, nguồn nhân lực) trong các giai đoạn quy hoạch, xây dựng của Dự án; Dự báo về tính bền vững sau khi khai thác hoạt động sẽ được nghiên cứu và thảo luận.	Nghiên cứu sẽ thảo luận về phát triển năng lực của ĐSVN để thực hiện Dự án.
7	Phạm vi xem xét đánh giá môi trường sơ bộ (IEE) (so sánh các phương án)	Mục tiêu chính của khảo sát là tập trung vào so sánh các phương án. Dựa trên kết quả này, xác định sơ bộ phạm vi đánh giá tác động môi trường.	Đã so sánh các phương án theo Hướng dẫn của JICA áp dụng cho nghiên cứu này. Đã lập các bảng về xác định phạm vi cho phương án tối ưu chọn ra sau khi so sánh các phương án.
8		Làm rõ nội dung cụ thể của các thông tin cơ bản về điều kiện tự nhiên và các xem xét tác động môi trường – xã hội là những nội dung bắt buộc trong nghiên cứu xem xét phương án. Ngoài ra, trong lựa chọn phương án, cần xem xét mối liên hệ giữa các thông tin và cơ sở dữ liệu.	Nội dung của các thông tin cơ bản về điều kiện tự nhiên và các nghiên cứu tác động môi trường – xã hội được thảo luận trong Báo cáo này.

TT	Mục	Ý kiến	Hoạt động
9		Các nội dung môi trường – xã hội (sơ bộ) được nghiên cứu trong so sánh các phương án sẽ được xây dựng theo dạng mức độ tác động và nguyên nhân, các phương pháp khảo sát, các nội dung được nghiên cứu để so sánh các phương án.	Xác định phạm vi sơ lược của giai đoạn so sánh các phương án được thảo luận trong Báo cáo này. Kết quả xác định phạm vi ĐTM được trình bày chung trong mức độ tác động, nguyên nhân, phương pháp khảo sát, và các nội dung được nghiên cứu để so sánh phương án.
10		Trong so sánh các phương án, mức độ tác động sẽ được lập cho tất cả các nội dung. Đặc biệt, trong các tác động tiêu cực được dự báo, mức độ tác động của/ đối với hệ sinh thái, ô nhiễm, kinh tế vùng, đời sống và sinh kế, sụt lún đất, rác thải, cảnh quan, biến đổi khí hậu sẽ được nghiên cứu kỹ.	Xác định phạm vi sơ lược trong giai đoạn so sánh các phương án, bao gồm mức độ của các nội dung được thảo luận trong báo cáo này.
11		Tác động phát thải khí nhà kính do Dự án ĐSCT (bao gồm cả các tác động giảm thiểu) sẽ được đánh giá, gồm các tải lượng môi trường liên quan đến cung cấp năng lượng cần thiết cho hoạt động của tuyến đường sắt cao tốc trong phạm vi có thể.	Dựa trên các ý kiến, các tác động (bao gồm cả các tác động giảm thiểu) về phát thải khí nhà kính cũng như phụ tải dự kiến tương lai của các dự án ĐSCT đối với hệ thống cấp điện ở Việt Nam đã được trình bày trong báo cáo này.
12		Các tác động trong quá trình xây dựng và hoạt động cần phải được đánh giá riêng trong phạm vi có thể.	Những nội dung nghiên cứu xã hội và môi trường trong khuôn khổ so sánh các phương án đã được chọn ra căn cứ vào những tác động chung do các dự án đường sắt cao tốc gây ra. Đã lập các bảng riêng về xác định phạm vi để đánh giá tác động trong giai đoạn tiền xây dựng, giai đoạn xây dựng và giai đoạn khai thác.
13	Cuộc họp các bên liên quan	Xác định các đại diện mời tham gia các cuộc họp các bên liên quan.	Danh sách đại biểu tham gia buổi họp các bên liên quan đầu tiên được đính kèm trong Báo cáo này.
14		Trong khuôn khổ các cuộc họp các bên liên quan, các đại biểu đại diện cho người dân sẽ bị ảnh hưởng sống dọc tuyến và những đối tượng sẽ sử dụng dịch vụ ĐSCT, các tổ chức phi chính phủ sẽ được mời tham dự. Các cuộc họp không chính thức trước đó đã thu hút sự tham gia tích cực của các đại biểu. Bên cạnh đó, Đoàn đã cố gắng tạo ra một bầu không khí thảo luận bình đẳng và tích cực trong các cuộc họp các bên liên quan.	Trong cuộc họp các bên liên quan lần thứ nhất, đại diện người dân địa phương và UBND các tỉnh đã được mời tham dự. Đặc biệt, cuộc họp các bên liên quan lần 2 dự kiến đã được tổ chức ở mỗi tỉnh liên quan, đại biểu sẽ là những người đại diện cho người dân địa phương sống dọc tuyến và các đại diện của những tổ chức phi chính phủ. Ngoài ra, tinh thần cuộc họp sẽ được tổ chức dựa trên những ý kiến đóng góp.

Nguồn: JICA và Đoàn Nghiên cứu JICA

Cuộc họp lần 2 của Ban Cố vấn JICA về Nghiên cứu Môi trường và Xã hội được tổ chức vào ngày 16/11/2012 để thảo luận về những kiến nghị cho nghiên cứu này nhằm tiến hành nghiên cứu môi trường và xã hội phù hợp hơn. Căn cứ vào kết quả thảo luận tại các cuộc họp tổ công tác, cuộc họp Ban Cố vấn tổ chức ngày 3/12/2012 đã kết luận về những yêu cầu đối với nghiên cứu này, như thể hiện trong Bảng 9A.2. Khi nhận được những yêu cầu này từ Ban Cố vấn, Đoàn Nghiên cứu JICA đã triển khai các hành động như tổng hợp trong Bảng 9A.2.

Bảng 9A.2 Góp ý của Ban Cố vấn JICA lần 2 và kết quả thực hiện trong Nghiên cứu

TT	Mục	Yêu cầu	Thực hiện
1	Tổng quan	Đề áp dụng ĐSCT (Shinkansen) của Nhật Bản, những điều kiện đặc trưng của Việt Nam như khí hậu và xã hội sẽ phải được cân nhắc. Ngoài ra, chương trình chuyển giao công nghệ và phát triển nguồn nhân lực cũng cần được tính tới	Trong báo cáo, hệ thống ĐSCT đã được hiệu chỉnh theo điều kiện ở Việt Nam. Ngoài ra, báo cáo cũng thể hiện chương trình chuyển giao công nghệ và phát triển nguồn nhân lực cần thiết.
2	So sánh các phương án	Cần phân tích và đánh giá các tác động từ biến đổi khí hậu và ngập lụt trong Nghiên cứu	Hướng tuyến đã được quy hoạch trên cơ sở cân nhắc những tác động từ biến đổi khí hậu và lũ lụt. Những nội dung này đã được trình bày bổ sung trong báo cáo.
3		Phải đánh giá Phương án “0” tại thời điểm phân tích so sánh các phương thức vận tải, kể cả khi thực hiện ĐMC. Kết quả phải được trình bày rõ ràng bằng bảng biểu hay hình minh họa. Ngoài ra, phải đánh giá được các tác động tiêu cực và tích cực của Phương án “0” và thảo luận nội dung này trong ĐTM	Kết quả của ĐMC thực hiện trong VITRANSS2 đã được tổng hợp vào trong báo cáo, trong đó bao gồm kết quả đánh giá Phương án “0”. Ngoài ra, đã thể hiện các tác động tích cực và tiêu cực của Phương án “0” khi so sánh phương án trên cơ sở các tiêu chí về môi trường và xã hội.
4		Tổng số công trình bị ảnh hưởng khá lớn, lên tới 9777 công trình. Do đó cần có các biện pháp giảm nhẹ để giảm thiểu số công trình này, bao gồm biện pháp so sánh các phương án và nghiên cứu thêm trong ĐTM	Theo yêu cầu này, đã nhấn mạnh tới sự cần thiết phải nghiên cứu thêm về các biện pháp giảm nhẹ để giảm thiểu số lượng người phải tái định cư bắt buộc.
5		Xác định phạm vi ĐMC	Cần xem xét lại việc hướng tuyến đề xuất đi qua khu vực bảo tồn chim quý (IBA) do Birdlife International xác định. Ngoài ra, cần thực hiện ĐTM về tác động lên hệ động thực vật do xây dựng và khai thác hệ thống
6		Do có tới 7 hầm dài trên 7km được bố trí trên đoạn phía nam, lượng đất phải đào để xây dựng hầm là rất lớn. Do đó cần xem xét phương pháp xử lý đất này trong ĐTM	Theo yêu cầu này, đã bổ sung nội dung xem xét phương pháp xử lý phù hợp cho đất đào hầm trong ĐTM cũng như khi lập quy hoạch dự án.
7		Cần tính tới việc người dân địa phương dọc hướng tuyến sẽ thuận tiện hơn	Báo cáo đã bổ sung phần về tăng tính thuận tiện của người dân địa phương nhờ việc cải tạo đường sắt hiện tại
8		Cần khảo sát chi tiết về việc di dời các công trình tôn giáo hay nghĩa trang trong ĐTM, có sự tham gia của các cơ sở tôn giáo và chuyên gia của Việt Nam	Từ yêu cầu này, đã bổ sung sự cần thiết phải khảo sát chi tiết đối với việc di dời các công trình tôn giáo và nghĩa trang trong ĐTM.
9		Đối với đoạn phía bắc, khu vực này có nhiều dân tộc thiểu số sinh sống, nhất là người Mông. Do sẽ có tác động tới những dân tộc thiểu số này nên cần đánh giá, nghiên cứu về văn hóa, đời sống, sinh kế, tôn giáo v.v. của họ, trên cơ sở có sự tham gia của chuyên gia trong nước. Đối với đoạn phía nam, trên hướng tuyến có 30 dân tộc thiểu số nên cần có các biện pháp cần trọng trong ĐTM	Từ yêu cầu này, đã bổ sung tính cần thiết phải khảo sát và nghiên cứu về tác động đối với người dân tộc thiểu số trong ĐTM
10		Cần đề xuất các biện pháp an toàn cho người dân địa phương	Từ yêu cầu này, đã thể hiện các biện pháp an toàn cho người dân địa phương trong báo cáo.
11		Cần cân nhắc tới ảnh hưởng từ động đất và các thiên tai khác trong ĐTM	Từ yêu cầu này, đã bổ sung sự cần thiết phải nghiên cứu chi tiết hơn về tác động từ động đất và thiên tai khác trong ĐTM

TT	Mục	Yêu cầu	Thực hiện
12		Cần xem xét vấn đề xuống cấp môi trường do ĐSCT (Shinkansen) gây ra cũng như các biện pháp đối phó đã thực hiện ở Nhật Bản trước đây. Ngoài ra, sau khi triển khai các dự án ĐSCT, cần có các biện pháp giám sát cần thiết.	Từ yêu cầu này, đã trình bày về kinh nghiệm của Nhật Bản trong việc đối phó với xuống cấp môi trường, các biện pháp cụ thể. Ngoài ra, báo cáo cũng đã thể hiện sự cần thiết phải giám sát môi trường.
13		Cần thể hiện nội dung về khí thải nhà kính khi tăng tiêu thụ điện cho các dự án ĐSCT	Từ yêu cầu này, đã ước tính mức tăng khí thải nhà kính do tăng tiêu thụ điện năng.
14	Họp các bên liên quan	Tại các cuộc họp các bên liên quan, cần trình bày và báo cáo lại những thông tin và số liệu thực tế về tác động môi trường của các dự án ĐSCT ví dụ như việc có thể phải tái định cư bắt buộc quy mô lớn và tăng gánh nặng kinh tế đối với người dân.	Những thông tin và số liệu về tác động tiêu cực do các dự án ĐSCT gây ra đã được trình bày tại cuộc họp các bên liên quan lần 2. Những số liệu đó cũng được thể hiện trong báo cáo.
15		Cần lắng nghe quan điểm của các bên liên quan ở cấp xã, bao gồm cả những người bị ảnh hưởng từ dự án trong quá trình lập ĐTM và RAP	Từ yêu cầu này, đã nhấn mạnh vào sự cần thiết phải lắng nghe ý kiến của các bên liên quan cấp xã, bao gồm cả những người bị ảnh hưởng.

Nguồn: JICA và Đoàn nghiên cứu JICA