

Nước Cộng Hoà Xã Hội Chủ Nghĩa Việt Nam
Ủy Ban Nhân Dân Thành phố Hồ Chí Minh (UBND)
Ban Quản Lý Đường sắt đô thị Thành phố Hồ Chí Minh (Ban QLĐSDT)

Hỗ trợ đặc biệt
thực hiện dự án (SAPI)
cho Dự án Đường sắt đô thị
(Đoạn Bến Thành - Suối Tiên (Tuyến 1))
(Cải thiện khả năng tiếp cận nhà ga liên
phương thức)

Báo cáo cuối kỳ

Phụ lục

Tháng 8 năm 2014

Cơ quan hợp tác quốc tế Nhật Bản (JICA)

ALMEC Corporation
Nippon Koei Co., Ltd.
Nikken Sekkei Research Institute

1R
CR(5)
14-034

Nước Cộng Hoà Xã Hội Chủ Nghĩa Việt Nam
Ủy Ban Nhân Dân Thành phố Hồ Chí Minh (UBND)
Ban Quản Lý Đường sắt đô thị Thành phố Hồ Chí Minh (Ban QLĐSDT)

Hỗ trợ đặc biệt
thực hiện dự án (SAPI)
cho Dự án Đường sắt đô thị
(Đoạn Bến Thành - Suối Tiên (Tuyến 1))
(Cải thiện khả năng tiếp cận nhà ga liên
phương thức)

Báo cáo cuối kỳ

Phụ lục

Tháng 8 năm 2014

Cơ quan hợp tác quốc tế Nhật Bản (JICA)

ALMEC Corporation
Nippon Koei Co., Ltd.
Nikken Sekkei Research Institute

Tỷ giá hối đoái được áp dụng trong Báo cáo

USD 1 = JPY 103,9 = VND 21.036

(Theo "Hướng dẫn chung lần 1 về các dự án sử dụng
vốn ODA Nhật Bản trong năm tài chính 2014")

LỜI NÓI ĐẦU

Kết quả của Nghiên cứu “Hỗ trợ đặc biệt thực hiện dự án (SAPI) cho Dự án ĐSĐT (Đoạn Bến Thành - Suối Tiên (Tuyến 1))” được trình bày trong các báo cáo (xem bảng dưới đây), trong đó trình bày kết quả nghiên cứu chi tiết của từng nội dung cụ thể.

Kết quả nghiên cứu

Báo cáo cuối kỳ

Tóm tắt báo cáo

Phần I: Các vấn đề chung

- Giới thiệu
- Bối cảnh phát triển đô thị và Giao thông vận tải
- Đánh giá các biện pháp cải thiện chuyển đổi phương thức trên thế giới
- Định hướng quy hoạch hành lang trung chuyển của Tuyến ĐSĐT số 1 TP. HCM
- Dự báo nhu cầu giao thông
- Kết luận, Kiến nghị và công việc tiếp theo

Phần II: Quy hoạch mạng lưới xe buýt gom khách

- Quy hoạch mạng lưới xe buýt
- Kế hoạch hoạt động và cơ chế xe buýt gom khách

Phần III: Phát triển công trình liên phương thức

- Quy hoạch ý tưởng Công trình liên phương thức
- Kế hoạch thực hiện Công trình liên phương thức
- Đánh giá về môi trường và xã hội
- Đánh giá dự án

Phần IV: Phát triển khu vực nhà ga

- Quy hoạch ý tưởng phát triển khu vực nhà ga
- Cơ chế thực hiện dự án và Biện pháp phát triển khu vực ga

Phụ lục

- Phụ lục A: Bản đồ quy hoạch mạng lưới xe buýt
Phụ lục B: Ước tính Quảng trường ga
Phụ lục C: Chi tiết dự toán chi phí
Phụ lục D: Khung pháp lý và thể chế môi trường
Phụ lục E: Các điểm nhạy cảm về môi trường học các tuyến xe buýt gom khách đề xuất
Phụ lục F: Biên bản họp với Nhóm công tác
Phụ lục G: Chi tiết Lợi ích để Đánh giá Dự án

Báo cáo đầu tư dự án (Nghiên cứu khả thi)

Bản vẽ

Bản vẽ: Bản vẽ thiết kế cơ sở Các công trình ga

Phụ lục

Phụ lục A: Bản đồ quy hoạch mạng lưới xe buýt

Phụ lục B: Ước tính Quảng trường ga

Phụ lục C: Chi tiết dự toán chi phí

Phụ lục D: Khung pháp lý và thể chế môi trường

Phụ lục E: Các điểm nhạy cảm về môi trường học các tuyến xe buýt gom khách đề xuất

Phụ lục F: Biên bản họp với Nhóm công tác

Phụ lục G: Chi tiết Lợi ích để Đánh giá Dự án

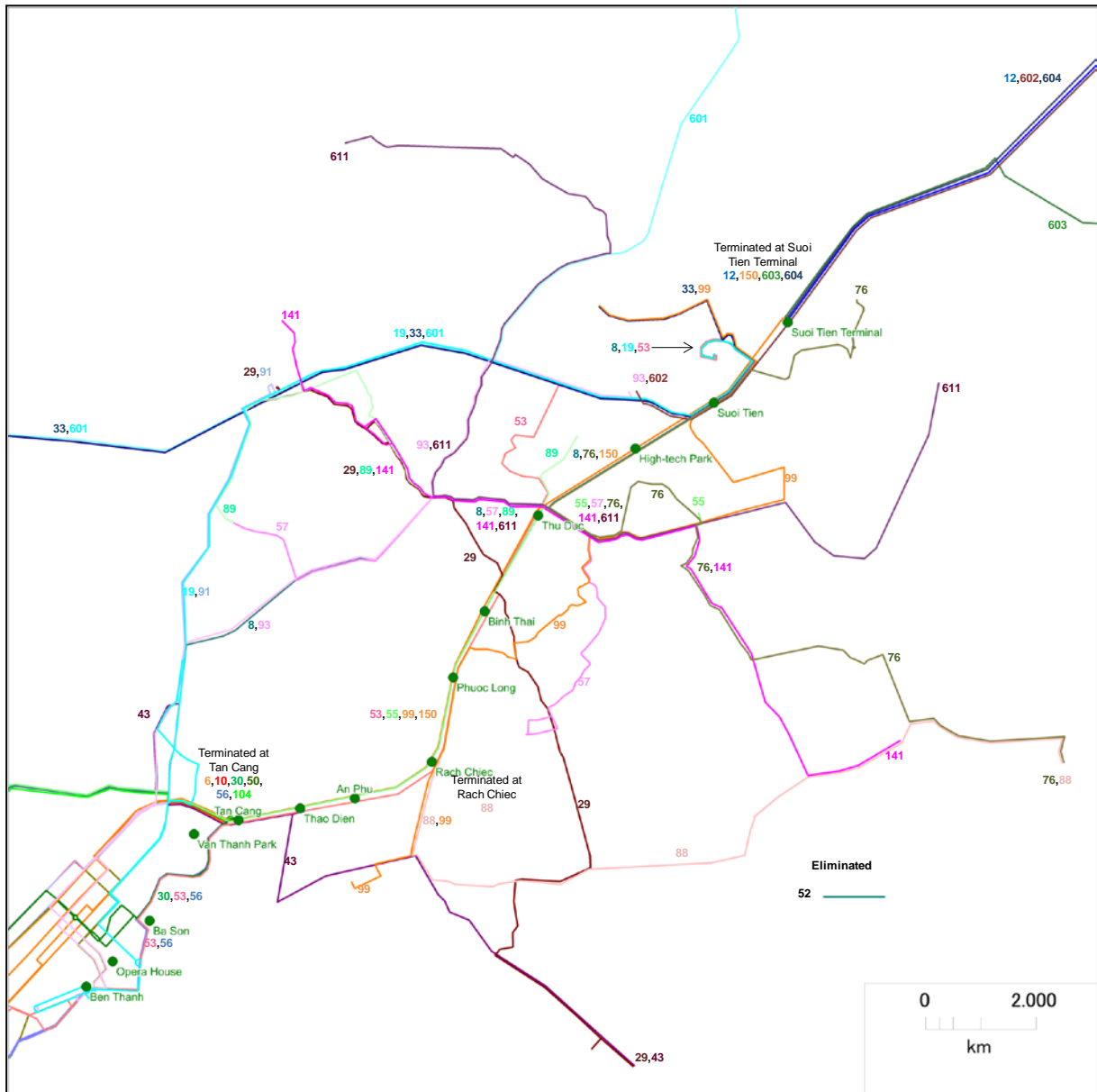
Phụ lục A: Bản đồ Quy hoạch mạng lưới xe buýt

A PHỤ LỤC A: BẢN ĐỒ QUY HOẠCH MẠNG LƯỚI XE BUÝT

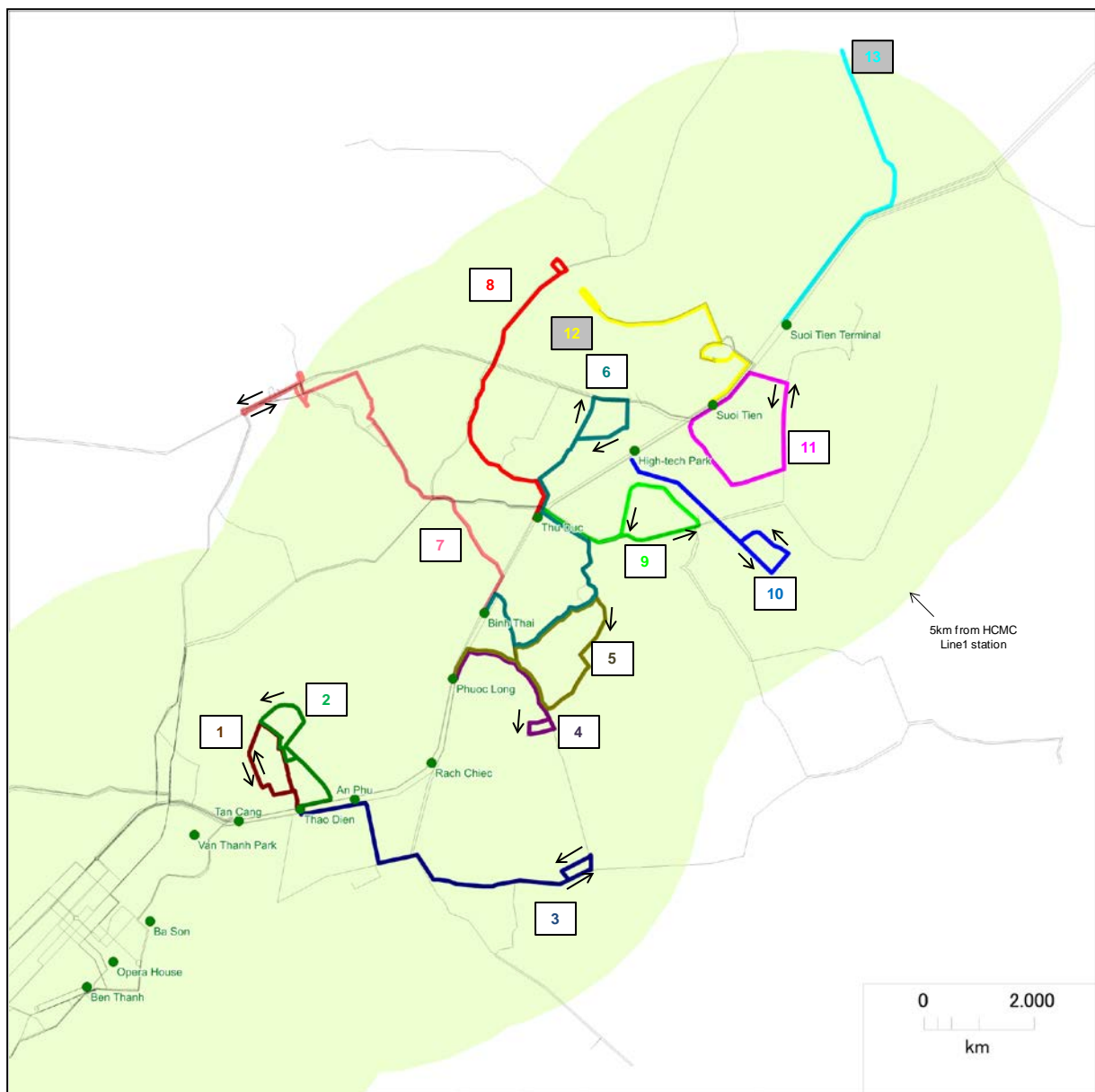
A.1 Bản đồ quy hoạch mạng lưới xe buýt phục vụ cho Nghiên cứu

Phần này bao gồm 4 bản đồ quy hoạch mạng lưới xe buýt như sau:

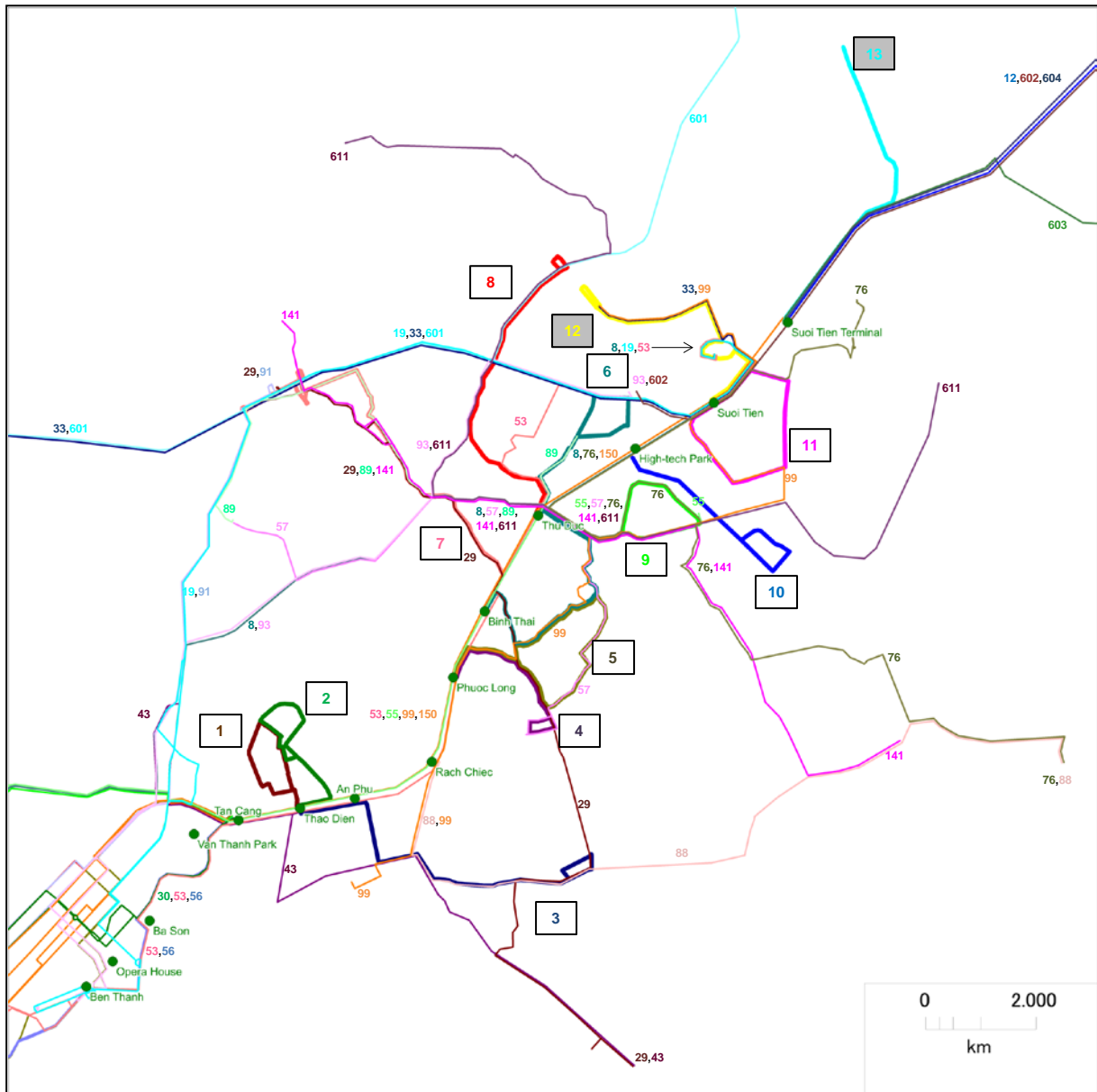
1. Các tuyến xe buýt hiện hữu dọc theo Hành lang của Tuyến ĐSĐT SỐ 1 TP. HCM
2. Các tuyến xe buýt điều chỉnh
3. Các tuyến xe buýt gom khách đề xuất
4. Mạng lưới xe buýt tổng thể (Bao gồm các tuyến xe buýt điều chỉnh và các tuyến xe buýt gom khách đề xuất)



Hình A.1.2 - Các tuyến xe buýt điều chỉnh



Hình A.1.3 - Các tuyến xe buýt gom khách đề xuất



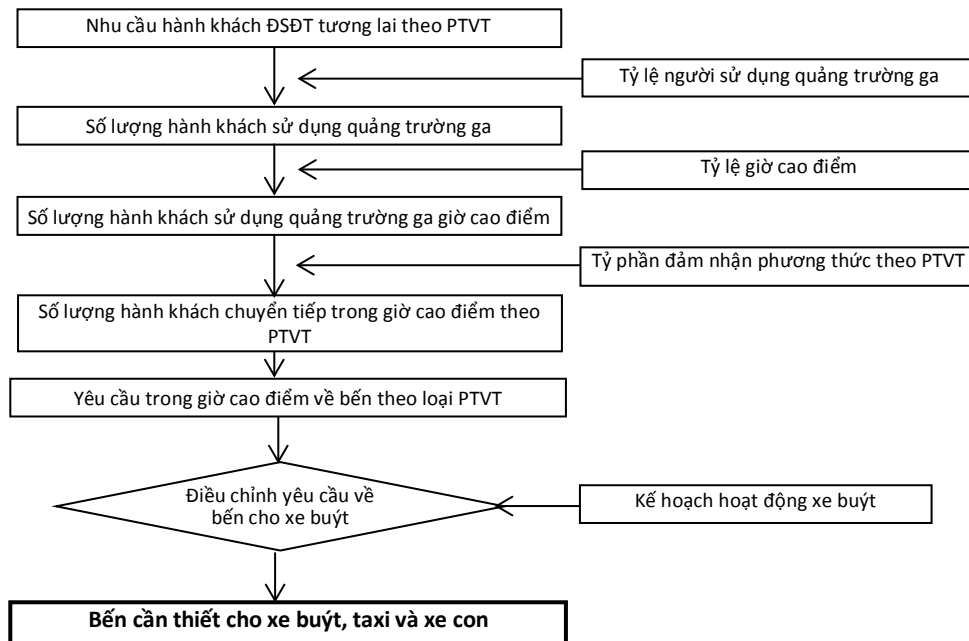
Hình A.1.4 - Mạng lưới xe buýt tổng thể (Bao gồm các tuyến xe buýt điều chỉnh và các tuyến xe buýt gom khách đề xuất)

Phụ lục B: Ước tính công suất của Quảng trường ga, Trạm dừng xe buýt và Bãi đỗ xe

B PHỤ LỤC B: ƯỚC TÍNH CÔNG SUẤT CỦA QUẢNG TRƯỜNG GA, TRẠM DỪNG XE BUÝT VÀ BÃI ĐỖ XE

B.1 Quy trình ước tính cho Quảng trường ga và Trạm dừng xe buýt

Công suất của quảng trường ga và trạm dừng xe buýt được ước tính dựa trên “Ước tính quảng trường ga năm 1998 ở Nhật Bản”. Để thực hiện ước tính cho Tuyến ĐSĐT số 1 TP. HCM, phương thức mục tiêu và hệ số được điều chỉnh để phù hợp với các đặc điểm của tuyến. Ngoài ra, việc điều chỉnh các yêu cầu có tính đến kế hoạch hoạt động của các tuyến xe buýt gom khách cũng được bổ sung. Quy trình ước tính nhu cầu xây dựng quảng trường ga và điểm dừng xe buýt được tổng hợp trong Hình B.1.1.



Nguồn: Đoàn nghiên cứu

Hình B.1.1 - Quy trình ước tính công suất quảng trường ga và điểm dừng xe buýt

B.2 Phương pháp ước tính cho Quảng trường ga và trạm dừng xe buýt

1. Hành khách ĐSĐT trong tương lai

- Định nghĩa: Tổng số lượng hành khách (P) (lên và xuống tàu)
- Phương pháp: sử dụng số liệu hành khách mới nhất
- Số liệu: Số liệu mục tiêu sử dụng khung thời gian sau 20 năm. Nhu cầu hành khách vào năm 2040 được áp dụng trong Nghiên cứu SAPI. Còn nhu cầu hành khách năm 2020 được áp dụng để ước tính các công trình tạm được sử dụng cho đến khi các quảng trường ga được xây dựng xong, ví dụ như trạm dừng xe buýt bên đường.

Trong trường hợp quảng trường ga được quy hoạch ở cả hai bên của nhà ga, số lượng hành khách được chia cho cả hai quảng trường ga dựa theo dự báo nhu cầu của Tuyến ĐSĐT số 1 TP. HCM.

- Kết quả: Lượng hành khách tương lai là số liệu mục tiêu để tính toán công suất của quảng trường ga và trạm dừng xe buýt.

2. Số lượng người sử dụng quảng trường ga

- Định nghĩa: Tổng số người sử dụng quảng trường ga (P_0 + người không đi tàu). “Người không đi tàu” là những người dự kiến sẽ đến/ đi từ quảng trường ga với các mục đích khác nhau, ví dụ như đi làm hoặc đi mua sắm ở các khu vực xung quanh hoặc gần quảng trường ga, gặp gỡ bạn bè, v.v. Tỷ lệ người không đi tàu được áp dụng là 1,0 đến 1,5 theo “Ước tính quảng trường ga năm 1998 ở Nhật Bản”. Trong nghiên cứu SAPI, tỷ lệ 1,0 được áp dụng do chưa có dự kiến về số lượng người không đi tàu trong giờ cao điểm – đây là cơ sở ước tính số lượng bến giao thông.
- Phương pháp: Công thức
Số lượng người sử dụng Quảng trường ga (N) = $P \times$ Tỷ lệ người sử dụng Quảng trường ga
- Kết quả: Tổng số người sử dụng quảng trường ga là số lượng mục tiêu được tính toán để xác định công suất của quảng trường ga.

3. Hành khách dụng quảng trường ga trong giờ cao điểm (Lên và xuống tàu)

- Định nghĩa: Hành khách sử dụng quảng trường ga trong giờ cao điểm trong ngày. Trong nghiên cứu SAPI, tỷ lệ giờ cao điểm là 0,081 được sử dụng dựa trên kết quả dự báo nhu cầu giao thông của Tuyến ĐSĐT số 1.
- Phương pháp: Công thức
Hành khách sử dụng quảng trường ga giờ cao điểm (lên tàu) (PPa) = $N \times Phr$
Hành khách sử dụng quảng trường ga giờ cao điểm (xuống tàu) (PPb) = $N \times Phr$

- Kết quả: Tổng số hành khách sử dụng quảng trường ga trong giờ cao điểm sẽ được sử dụng để tính toán công suất của quảng trường ga.

4. Hành khách trung chuyển trong giờ cao điểm (Lên và xuống tàu)

- Định nghĩa: Số lượng hành khách chuyển tiếp sang sử dụng các phương thức giao thông khác ở quảng trường ga vào giờ cao điểm trong ngày.

- Phương pháp: Công thức

Hành khách trung chuyển trong giờ cao điểm (lên tàu) (PTUMi) = PPa x 1.0

Hành khách trung chuyển trong giờ cao điểm (xuống tàu) (PTUMo) = PPb x 1.0

- Kết quả: Tổng lượng hành khách trung chuyển vào giờ cao điểm theo các phương thức giao thông.

5. Hành khách trung chuyển trong giờ cao điểm (lên và xuống tàu)

- Định nghĩa: Số lượng hành khách sử dụng quảng trường ga theo từng phương thức giao thông vào giờ cao điểm trong ngày. Trong nghiên cứu SAPI, các phương thức giao thông bao gồm xe buýt, taxi, xe con, xe máy, xe ôm và xe đạp. Ngoài ra, xe con và xe máy cũng được chia thành hai đối tượng sử dụng, đó là đưa/ đón và đỗ xe. Tỷ phần được áp dụng là 40% đối với loại đối tượng đưa/ đón và 57% đối với loại đối tượng đỗ xe, dựa theo kết quả khảo sát giao thông.

- Phương pháp: Công thức

Hành khách trung chuyển trong giờ cao điểm (lên tàu) (PTUMix) = PTUMi x (Tỷ phần phương thức)

Hành khách trung chuyển trong giờ cao điểm (xuống tàu) (PTUMox) = PTUMo x (Tỷ phần phương thức)

- Kết quả: Hành khách trung chuyển theo phương thức giao thông vào giờ cao điểm sẽ được tính toán để xác định công suất của quảng trường ga.

6. Yêu cầu về bến trong giờ cao điểm theo Phương thức giao thông (Lên tàu và xuống tàu)

Phương thức xe buýt

- Định nghĩa: Yêu cầu về số lượng bến xe buýt đón và trả khách vào giờ cao điểm tại quảng trường ga để đáp ứng hành khách sử dụng xe buýt.

- Phương pháp: Công thức

Yêu cầu về bến xe buýt đón khách vào giờ cao điểm (Bib) = PTUMib / PSb x Hb / 60phút

Yêu cầu về bến xe buýt trả khách vào giờ cao điểm (Bob) = PTUMob x Tob / 60min

- Thông số tham chiếu:
Hệ số “PSb” là số lượng hành khách xe buýt trung bình, “Hb” thời gian để lên xe buýt và “Tob” là thời gian cần thiết để xuống xe buýt. Những giá trị này được đưa ra dựa trên kế hoạch hoạt động của xe buýt gom khách.
- Kết quả: yêu cầu bến đỗ xe buýt giờ cao điểm (bến đón và trả khách) tại quảng trường ga.

Phương thức Taxi

- Định nghĩa: Yêu cầu về số lượng bến taxi đón và trả khách vào giờ cao điểm tại quảng trường ga để đáp ứng hành khách sử dụng xe taxi.
- Phương pháp: Công thức
Yêu cầu về bến taxi đón khách vào giờ cao điểm (Bit) = $PTUMit \times Tit / 60$ phút
Yêu cầu về bến taxi trả khách vào giờ cao điểm (Bot) = $PTUMot \times Tot / 60$ phút
- Thông số tham chiếu:
Hệ số “Tit” là thời gian cần thiết để lên taxi, “Tot” là thời gian cần thiết để xuống taxi. Giá trị được sử dụng như sau.
Tit: 10/60 phút/bến-người (dựa theo Hướng dẫn quy hoạch Quảng trường ga của Nhật Bản)
Tot: 30/60 phút/bến-người (dựa theo Hướng dẫn quy hoạch Quảng trường ga của Nhật Bản)
- Kết quả: Yêu cầu về bến taxi đón khách giờ cao điểm (bến đón và trả khách) của quảng trường ga.

Phương thức đợi taxi

- Định nghĩa: Số lượng không gian chờ taxi vào giờ cao điểm cho các hành khách đi và chờ taxi ở quảng trường ga
- Phương pháp: Công thức
Hành khách đợi đi taxi vào giờ cao điểm (PTWt) = $PTUMit \times Ht / 60$ phút
Yêu cầu về chỗ đậu taxi trong giờ cao điểm (Bitw) = $PTWt / PSt$
- Thông số tham chiếu:
“Ht” thời gian chờ để lên taxi và PSt là số lượng hành khách đi taxi trung bình. Giá trị được xác định như sau:
Ht: 5 phút/ taxi
PSt: 0,9 người/taxi (dựa theo kết quả khảo sát giao thông)
- Kết quả: Yêu cầu về bến đợi taxi vào giờ cao điểm tại quảng trường ga

Phương thức Xe ôm

- Định nghĩa: Số lượng bến xe ôm đón và trả khách vào giờ cao điểm cần thiết ở quảng trường ga để đáp ứng nhu cầu của hành khách đi xe ôm.
- Phương pháp: Công thức
Yêu cầu về bến xe ôm đón khách vào giờ cao điểm (Bixo) = $PTUMixo \times Tixo / 60$ phút
Yêu cầu về bến xe ôm trả khách vào giờ cao điểm (Boxo) = $PTUMoxo \times Toxo / 60$ phút
- Thông số tham chiếu:
Hệ số “Tixo” là thời gian cần thiết để đón khách và “Toxo” là thời gian cần thiết để trả khách của xe ôm. Các giá trị được xác định như sau:
Tixo: 10/60 phút/bến-người (dựa theo Hướng dẫn quy hoạch Quảng trường ga của Nhật Bản)
Toxo: 30/60 phút/bến-người (dựa theo Hướng dẫn quy hoạch Quảng trường ga của Nhật Bản)
- Kết quả: Yêu cầu về bến xe ôm giờ cao điểm (bến đón và trả khách) tại quảng trường ga

Phương thức xe con

- Định nghĩa: Số lượng bến đón và trả khách của xe con cần thiết vào giờ cao điểm tại quảng trường ga, đáp ứng nhu cầu của hành khách lên và xuống xe con
- Phương pháp: Công thức
Yêu cầu về bến xe con đón khách vào giờ cao điểm (Bick) = $PTUMick / PSc \times Tic / 60$ phút
Yêu cầu về bến xe con trả khách vào giờ cao điểm (Bock) = $PTUMock \times PSc \times Toc / 60$ phút
- Thông số tham chiếu:
Hệ số “Tic” là thời gian cần thiết để lên xe con, “Toc” là thời gian cần thiết để xuống xe và PSc là số lượng hành khách trung bình sử dụng xe con. Giá trị được sử dụng như sau:
Tic: 60/60 phút/bến-người (dựa theo Hướng dẫn quy hoạch Quảng trường ga của Nhật Bản)
Toc: 60/60 phút/bến-người (dựa theo Hướng dẫn quy hoạch Quảng trường ga của Nhật Bản)
PSc: 1,79 người/ xe (dựa theo kết quả khảo sát giao thông)
- Kết quả: Yêu cầu về bến xe con trong giờ cao điểm (bến đón và trả khách)

tại quảng trường ga.

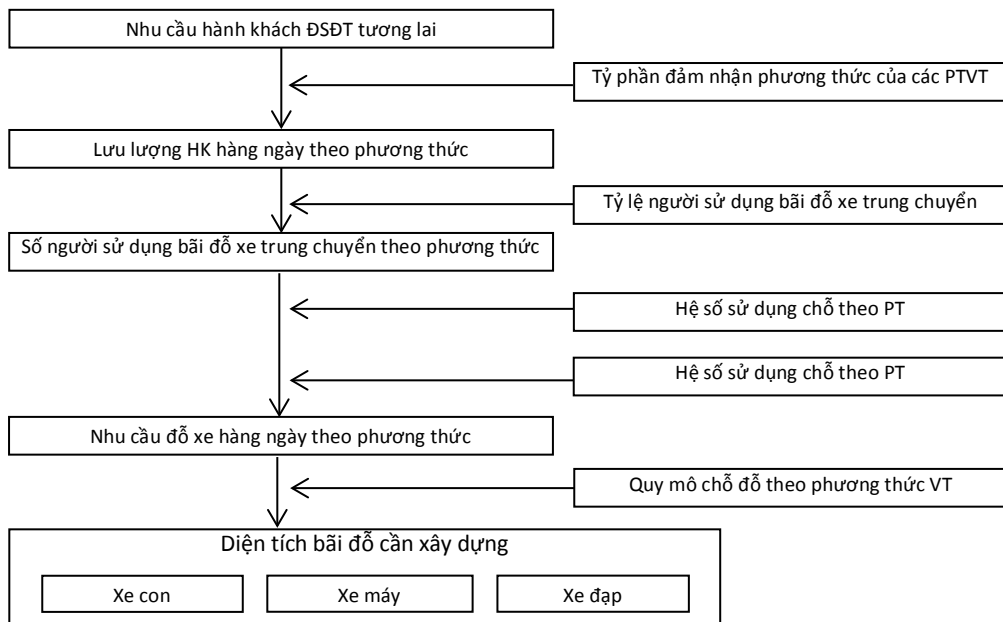
7. Điều chỉnh số lượng bến xe buýt khi xem xét Kế hoạch hoạt động xe buýt

Yêu cầu về số bến xe buýt đã được điều chỉnh để đáp ứng kế hoạch hoạt động xe buýt, có tính đến số lượng tuyến và thời gian chờ xe buýt. Ngoài ra, không gian đỗ xe buýt cần thiết vào giờ thấp điểm cũng được tính toán dựa vào kế hoạch hoạt động xe buýt.

B.3 Quy trình ước tính Nhu cầu bãi đỗ xe

Nhu cầu bãi đỗ xe con, xe máy và xe đạp được ước tính dựa trên nhu cầu hành khách ĐSĐT trong tương lai. Nhu cầu hành khách ĐSĐT trong năm 2020 và 2040 được sử dụng để ước tính nhu cầu này.

Quy trình ước tính bãi đỗ xe được tổng hợp trong Hình B.3.1.



Nguồn: Đoàn nghiên cứu

Hình B.3.1 – Quy trình ước tính công suất bãi đỗ xe

1. Hành khách trong tương lai của Tuyến ĐSĐT

- Định nghĩa: Tổng số hành khách ĐSĐT hàng ngày (lên và xuống tàu)
- Phương pháp: Phù hợp với lượng hành khách mới nhất
- Số liệu: Trong nghiên cứu SAPI, nhu cầu hành khách năm 2020 và 2040 đã được áp dụng.
- Kết quả: Hành khách trong tương lai là số liệu mục tiêu được sử dụng để tính toán công suất bãi đỗ xe

2. Hành khách hàng ngày theo phương thức (lên và xuống tàu)

- Định nghĩa: Số lượng hành khách chuyển sang/ từ các phương thức vận tải khác tại nhà ga trong ngày.
- Phương pháp: Công thức
Hành khách trung chuyển sang xe con (P_c) = $P \times$ (Tỷ phần phương thức của xe con)

Hành khách trung chuyển sang xe máy (P_{mc}) = $P \times$ (Tỷ phần phương thức của xe máy)

Hành khách trung chuyển sang xe đạp (P_{bc}) = $P \times$ (Tỷ phần phương thức của xe đạp)
- Kết quả: Lượng hành khách hàng ngày theo phương thức

3. Lượng hành khách hàng ngày sử dụng bãi đỗ xe trung chuyển theo phương thức (lên và xuống tàu)

- Định nghĩa: Số lượng hành khách sử dụng bãi đỗ xe tại nhà ga trong ngày
- Phương pháp: Công thức
Người sử dụng bãi đỗ xe con (P_{cp}) = $P_c \times$ Tỷ lệ sử dụng bãi đỗ xe trung chuyển

Người sử dụng bãi đỗ xe máy (P_{mcp}) = $P_{mc} \times$ Tỷ lệ sử dụng bãi đỗ xe trung chuyển

Người sử dụng bãi đỗ xe đạp = P_{bc}
- Thông số tham chiếu:
Hệ số “Sử dụng bãi đỗ xe trung chuyển” đối với xe con và xe máy được xác định là 57% dựa theo kết quả khảo sát giao thông. Người sử dụng xe đạp đều sử dụng bãi đỗ xe tại nhà ga.
- Kết quả: Lượng người sử dụng bãi đỗ xe trung chuyển hàng ngày theo phương thức

4. Nhu cầu bãi đỗ xe hàng ngày theo phương thức

- Định nghĩa: Số lượng phương tiện sử dụng bãi đỗ xe tại nhà ga trong ngày.
- Phương pháp: Công thức
Nhu cầu bãi đỗ xe con (PK_c) = $P_{cp} / P_{Sc} / 2(\text{lên, xuống tàu}) /$ chu kỳ đỗ xe hàng ngày

Nhu cầu bãi đỗ xe máy (PK_{mc}) = $P_{mcp} / P_{Smc} / 2(\text{lên, xuống tàu}) /$ chu kỳ đỗ xe hàng ngày

Nhu cầu bãi đỗ xe đạp (PK_{bc}) = $P_{bcp} / P_{Sbc} / 2(\text{lên, xuống tàu}) /$ chu kỳ đỗ xe hàng ngày

- Thông số tham chiếu:
Hệ số “PSc”, “PSmc”, “PSbc” là lượng hành khách trung bình của từng loại phương tiện và được xác định như sau:

PSc: 1,79 người/ phương tiện (theo kết quả khảo sát giao thông)

PSmc: 1,24 người/ phương tiện (theo kết quả khảo sát giao thông)

PSbc: 1,23 người/ phương tiện (theo kết quả khảo sát giao thông)

Nhu cầu gửi xe đạp hàng ngày là số lượng phương tiện trong bãi đỗ xe trong ngày và được xác định là 1,5.

- Kết quả: Nhu cầu đỗ xe hàng ngày theo phương thức

5. Nhu cầu về bãi đỗ xe theo phương thức

- Định nghĩa: Diện tích đỗ xe cần thiết của nhà ga theo phương thức.
- Phương pháp: Công thức
Diện tích đỗ xe con = PKc x diện tích đơn vị đỗ xe
Diện tích đỗ xe máy = PKmc x diện tích đơn vị đỗ xe
Diện tích đỗ xe đạp = PKbc x diện tích đơn vị đỗ xe
- Thông số tham chiếu:
Diện tích đơn vị đỗ là là diện tích trung bình của một chỗ đỗ xe, bao gồm đường đi vào khu vực đỗ xe và được xác định như sau:
Diện tích đơn vị đỗ xe con: 18 m²
Diện tích đơn vị đỗ xe máy: 2,5 m²
Diện tích đơn vị đỗ xe đạp: 2,5 m²
- Kết quả: Sức chứa của bãi đỗ xe theo phương thức

B.4 Kết quả ước tính của từng nhà ga

Kết quả ước tính về yêu cầu của quảng trường ga và trạm dừng xe buýt, và bãi đỗ xe ở từng nhà ga được trình bày tóm tắt trong các bảng ước tính của từng nhà ga trong phần dưới đây.

Kết quả ước tính năng lực Quảng trường ga, Trạm dừng xe buýt và Bãi đậu xe (Trước khi điều chỉnh phù hợp với Kế hoạch hoạt động xe buýt)																						
Năm 2020																						
STT	Ga	Khoảng cách (m)	Loại ga	Vị trí	Năm 2020																	
					Tổng lượng HK	Phạm vi		Tiêu chuẩn về Quảng trường ga						Tiêu chuẩn về Bãi đậu xe								
						Tỷ phần	Tổng lượng HK sau khi phân bổ	Số lượng bến						Số lượng chỗ đậu xe			Diện tích đậu xe (m ²) (Tham khảo)					
								Đơn khách xe buýt	Trả khách xe buýt	Đơn khách taxi	Trả khách taxi	Chờ taxi	Đơn/trả khách xe con	Đơn khách xe ôm	Trả khách xe ôm	xe con	Xe máy	Xe đạp	xe con	Xe máy	Xe đạp	
1	Bến Thành	0	Ngầm	Trung tâm TP	180,000		180,000	5	2	1	1	8	0	1	1	0	16	0	0	40	0	
2	Nhà hát lớn	715	Ngầm	Trung tâm TP	52,000		52,000	1	1	1	1	3	0	1	1	0	71	0	0	180	0	
3	Ba Son	991	Ngầm	Trung tâm TP	29,000		29,000	1	1	1	1	2	0	1	1	0	75	0	0	190	0	
4	Công viên Văn Thánh	1,814	Trên cao	Ven đô thị	13,000		13,000	0	0	1	1	2	2	1	1	41	1,198	106	740	3,000	270	
5	Tân Cảng	918	Trên cao	Ven đô thị	44,000		44,000	2	1	1	1	2	2	1	1	94	2,491	537	1,690	6,230	1,340	
6	Thảo Điền	1,158	Trên cao	Ngoại ô	29,000	Bắc	41.2%	11,948	2	1	1	1	0	2	1	1	28	520	146	500	1,300	370
						Nam	58.8%	17,052	1	1	1	1	2	2	1	1	40	742	208	720	1,860	520
						Toàn bộ			1	1	1	1	2	2	1	1	68	1,261	354	1,220	3,150	890
7	An Phú	957	Trên cao	Ngoại ô	7,000	Bắc	30.4%	2,128	1	1	1	1	0	2	1	1	7	235	32	130	590	80
						Nam	69.6%	4,872	1	1	1	1	0	2	1	1	16	538	72	290	1,350	180
						Toàn bộ			1	1	1	1	0	2	1	1	23	773	103	410	1,930	260
8	Rạch Chiếc	1,654	Trên cao	Ngoại ô	37,000	Tây	7.9%	2,923	1	1	1	1	0	2	1	1	7	169	34	130	420	90
						Đông	92.1%	34,077	1	1	1	1	2	2	1	1	73	1,961	388	1,310	4,900	970
						Toàn bộ			1	1	1	1	2	2	1	1	79	2,129	422	1,420	5,320	1,060
9	Phước Long	1,466	Trên cao	Ngoại ô	29,000	Tây	44.5%	12,905	1	1	1	1	2	2	1	1	37	570	284	670	1,430	710
						Đông	55.5%	16,095	1	1	1	1	2	2	1	1	47	711	354	850	1,780	890
						Toàn bộ			1	1	1	1	2	2	1	1	84	1,281	637	1,510	3,200	1,590
10	Bình Thái	1,393	Trên cao	Ngoại ô	37,000	Tây	56.4%	20,868	1	1	1	1	2	2	1	1	54	1,144	345	970	2,860	860
						Đông	43.6%	16,132	1	1	1	1	2	2	1	1	42	884	267	760	2,210	670
						Toàn bộ			2	1	1	1	2	2	1	1	95	2,027	612	1,710	5,070	1,530
11	Thủ Đức	1,744	Trên cao	Ngoại ô	43,000	Tây	39.0%	16,770	1	1	1	1	2	2	1	1	49	678	382	880	1,700	960
						Đông	61.0%	26,230	2	1	1	1	2	2	1	1	76	1,061	598	1,370	2,650	1,500
						Toàn bộ			2	1	1	1	3	2	1	1	124	1,738	979	2,230	4,350	2,450
12	Khu CN cao	2,380	Trên cao	Ngoại ô	24,000	Tây	39.5%	9,480	1	1	1	1	0	2	1	1	31	390	234	560	1,370	820
						Đông	60.5%	14,520	1	1	1	1	2	2	1	1	47	597	359	850	1,490	900
						Toàn bộ			1	1	1	1	2	2	1	1	77	986	592	1,390	2,470	1,480
13	Suối Tiên	1,575	Trên cao	Ngoại ô	19,000	Tây	77.2%	14,668	2	1	1	1	2	2	1	1	49	590	517	880	1,480	1,290
						Đông	22.8%	4,332	1	1	1	1	0	2	1	1	15	175	153	270	440	380
						Toàn bộ			2	1	1	1	2	2	1	1	63	764	670	1,130	1,910	1,680
14	Ga đầu mới Suối Tiên	2,056	Trên cao	Ngoại ô	54,000		54,000	3	1	1	1	3	2	1	1	213	2,711	293	3,830	6,780	730	

Năm 2040					Năm 2040																
Ga	Khoảng cách (m)	Loại ga	Vị trí	Tổng lượng HK	Phạm vi		Tiêu chuẩn về Quảng trường ga								Tiêu chuẩn về Bãi đậu xe						
					Tỷ phần	Tổng lượng HK không bao gồm HK chuyển giao	Số lượng bến								Số lượng chỗ đậu xe			Diện tích đậu xe (m ²) (Tham khảo)			
							Đơn khách xe buýt	Trả khách xe buýt	Đơn khách taxi	Trả khách taxi	Chờ taxi	Đơn/trả khách xe con	Đơn khách xe ôm	Trả khách xe ôm	xe con	Xe máy	Xe đạp	xe con	Xe máy	Xe đạp	
1	Bến Thành	0	Ngầm	Trung tâm TP	355,000		355,000	8	3	1	2	15	0	1	1	0	109	0	0	270	0
2	Nhà hát lớn	715	Ngầm	Trung tâm TP	192,000		192,000	2	1	1	1	7	0	1	1	0	72	0	0	180	0
3	Ba Son	991	Ngầm	Trung tâm TP	88,000		88,000	1	1	1	1	4	0	1	1	0	41	0	0	100	0
4	Công viên Văn Thánh	1,814	Trên cao	Ven đô thị	30,000		30,000	0	0	1	1	3	2	1	1	93	2,731	244	1,670	6,830	610
5	Tân Cảng	918	Trên cao	Ven đô thị	77,000		77,000	3	1	1	1	3	2	1	1	164	4,821	940	2,950	12,050	2,350
6	Thảo Điền	1,158	Trên cao	Ngoại ô	101,000	Bắc	48.5%	48,985	3	1	1	1	3	2	1	115	2,069	598	2,070	5,170	1,500
						Nam	51.5%	52,015	1	1	1	1	3	2	1	122	2,197	635	2,200	5,490	1,590
						Toàn bộ			4	2	1	1	4	2	1	236	4,265	1,232	4,250	10,660	3,080
7	An Phú	957	Trên cao	Ngoại ô	15,000	Bắc	17.0%	2,550	1	1	1	1	0	2	1	9	284	38	160	710	100
						Nam	83.0%	12,450	1	1	1	1	2	2	1	40	1,386	183	720	3,470	460
						Toàn bộ			1	1	1	1	2	2	1	48	1,670	220	860	4,180	550
8	Rạch Chiếc	1,654	Trên cao	Ngoại ô	102,000	Tây	14.2%	14,484	1	1	1	1	2	2	1	31	825	165	560	2,060	410
						Đông	85.8%	87,516	2	1	1	1	4	2	1	186	4,984	997	3,350	12,460	2,490
						Toàn bộ			3	1	1	1	4	2	1	217	5,809	1,161	3,910	14,520	2,900
9	Phước Long	1,466	Trên cao	Ngoại ô	64,000	Tây	27.2%	17,408	1	1	1	1	2	2	1	50	735	383	900	1,840	960
						Đông	72.8%	46,592	2	1	1	1	3	2	1	134	1,967	1,023	2,410	4,920	2,560
						Toàn bộ			2	1	1	1	3	2	1	184	2,701	1,405	3,310	6,750	3,510
10	Bình Thái	1,393	Trên cao	Ngoại ô	73,000	Tây	74.7%	54,531	2	1	1	1	3	2	1	139	3,159	902	2,500	7,900	2,260
						Đông	25.3%	18,469	1	1	1	1	2	2	1	48	1,070	306	860	2,680	770
						Toàn bộ			2	1	1	1	4	2	1	187	4,228	1,207	3,370	10,570	3,020
11	Thủ Đức	1,744	Trên cao	Ngoại ô	65,000	Tây	48.0%	31,200	1	1	1	1	2	2	1	90	1,218	711	1,620	3,050	1,780
						Đông	52.0%	33,800	1	1	1	1	2	2	1	97	1,320	770	1,750	3,300	1,930
						Toàn bộ			2	1	1	1	3	2	1	187	2,538	1,480	3,370	6,350	3,700
12	Khu CN cao	2,380	Trên cao	Ngoại ô	26,000	Tây	35.6%	9,256	1	1	1	1	0	2	1	30	380	229	540	1,330	800
						Đông	64.4%	16,744	1	1	1	1	2	2	1	54	687	413	970	1,720	1,030
						Toàn bộ			1	1	1	1	2	2	1	83	1,067	642	1,490	2,670	1,610
13	Suối Tiên	1,575	Trên cao	Ngoại ô	21,000	Tây	79.5%	16,695	2	1	1	1	2	2	1	55	668	589	990	1,670	1,470
						Đông	20.5%	4,305	1	1	1	1	0	2	1	15	173	152	270	430	380
						Toàn bộ			2	1	1	1	2	2	1	70	840	740	1,260	2,100	1,850
14	Ga đầu mối Suối Tiên	2,056	Trên cao	Ngoại ô	81,000		81,000	4	2	1	1	3	2	1	1	319	4,081	440	5,740	10,200	1,100

Số 1. Bến Thành

1. Các chỉ số quy hoạch

1) Lượng hành khách

Hạng mục	Mã số	Đơn vị	2020	2040	Chú thích
Lượng hành khách dự kiến	P ₀	HK/ngày	180,000	355,000	
(Chuyển sang/từ các tuyến ĐSDT khác)	P _s	HK/ngày	0	0	
Lượng HK dự kiến (không bao gồm lượng HK chuyển sang/từ các tuyến ĐSDT khác)	P	HK/ngày	180,000	355,000	P=P ₀ -P _s
(Lên tàu)	P _a	HK/ngày	90,000	177,500	
(Xuống tàu)	P _b	HK/ngày	90,000	177,500	
Lượng khách vào giờ cao điểm (Lên tàu)	PP _a	HK/giờ	7,290	14,378	Peak Rate:0.081
Lượng khách ra giờ cao điểm (Xuống tàu)	PP _b	HK/giờ	7,290	14,378	Peak Rate:0.081

2) Phân bổ phương thức

Phương thức	Mã số	Đơn vị	2020	2040
Xe buýt	P _b	HK/ngày	67,681	129,429
Taxi	P _t	HK/ngày	1,979	3,900
Xe con riêng (đón và trả khách)*43% lượng Xe con	P _{ck}	HK/ngày	0	0
Xe con riêng (Gửi xe đi tàu)*57% lượng Xe con	P _{cp}	HK/ngày	0	0
Xe máy (Đón và trả khách) *43% lượng xe máy	P _{mck}	HK/ngày	44	305
Xe máy (Gửi xe đi tàu) *57% lượng xe máy	P _{mcp}	HK/ngày	58	405
Xe ôm	P _{xe}	HK/ngày	900	1,775
Xe đạp	P _{bc}	HK/ngày	0	0
Đi bộ	P _w	HK/ngày	109,338	219,186
Tổng		HK/ngày	180,000	355,000

3) Tỷ phần phương thức

Phương thức	Mã số	Đơn vị	2020	2040
Xe buýt		%	37.60%	36.46%
Taxi		%	1.10%	1.10%
Xe con riêng (đón và trả khách)*43% lượng Xe con		%	0.00%	0.00%
Xe con riêng (Gửi xe đi tàu)*57% lượng Xe con		%	0.00%	0.00%
Xe máy (Đón và trả khách) *43% lượng xe máy		%	0.02%	0.09%
Xe máy (Gửi xe đi tàu) *57% lượng xe máy		%	0.03%	0.11%
Xe ôm		%	0.50%	0.50%
Xe đạp		%	0.00%	0.00%
Đi bộ		%	60.74%	61.74%
Tổng		%	100.00%	100.00%

4) Các hệ số về phương thức giao thông

Các hạng mục	Mã số	Đơn vị	Xe buýt	Taxi	Xe con	Xe máy
			<i>b</i>	<i>t</i>	<i>c</i>	<i>mcp</i>
Tần suất hoạt động trung bình	H _x	phút/xe	5	5	-	-
Lượng HK trung bình mỗi xe	PS _x	người/xe	55	0.9	1.79	1.24
Thời gian đón khách cần thiết	T _{ix}	phút/người	-	0.2	1.0	0.2
Thời gian trả khách cần thiết	To _x	phút/người	0.03	0.5	1.0	0.5

Số 1. Bến Thành

2. Tiêu chuẩn về quảng trường ga và các công trình liên quan

Hạng mục	Mã số/Công thức	Đơn vị	Số lượng		Chú thích	
			2020	2040		
Lượng HK dự kiến (không bao gồm HK chuyển sang/từ các tuyến khác)	$P = P_b + P_a$	HK/ngày	180,000	355,000		
Lên tàu	P_b	HK/ngày	90,000	177,500		
	P_a	HK/ngày	90,000	177,500		
Lượng HK sử dụng quảng trường ga và các công trình liên quan dự kiến	$N = P \times 1.0$	HK/ngày	180,000	355,000	Plaza User Ratio:1.00	
Lượng khách ra giờ cao điểm (Lên tàu)	PPa	HK/giờ	7,290	14,378		
Lượng khách vào giờ cao điểm (Xuống tàu)	PPb	HK/giờ	7,290	14,378		
Chuyển giao hành khách sang các phương thức giao thông khác tại giờ cao điểm	$PTUMi = PPa \times 1.0$	người/giờ	7,290	14,378		
Chuyển giao hành khách sang phương thức giao thông khác tại giờ cao điểm (Lên tàu)	Xe buýt	người/giờ	2,742	5,243		
	Taxi	người/giờ	81	158		
	xe con (Đón khách)*43% lượng xe con	người/giờ	0	0		
	xe con (Gửi xe đi tàu)*57% lượng xe con	người/giờ	0	0		
	Xe máy (Đón khách) *43% lượng xe máy	người/giờ	2	13		
	Xe máy (Gửi xe đi tàu) *57% lượng xe máy	người/giờ	3	17		
	Xe ôm	người/giờ	37	72		
	Xe đạp	người/giờ	0	0		
Lượng HK chờ tại giờ cao điểm	Xe buýt	PTWb = $PTUMix \times Hb / 60$	229	437		
	Taxi	PTWt = $PTUMix \times Ht / 60$	7	13		
Lượng bến cần thiết tại giờ cao	Xe buýt	Bib = $PTUMb / PSb \times Hb / 60$	5	8		
	Taxi	Bit = $(PTUMt \times Tti) / 60$	1	1		
	Bãi đậu taxi	Bitw = $PTWt / PST$	8	15		
	Xe ôm	Biox = $(PTUMox \times Tiox) / 60$	1	1		
	xe con (Đón khách)	Bick = $(PTUMck / PSc \times Tic) / 60$	0	0		
Chuyển giao HK từ phương thức giao thông khác tại giờ cao điểm	$PTUMo = PPb \times 1.0$	người/giờ	7,290	14,378		
Chuyển giao hành khách từ phương thức giao thông khác tại giờ cao điểm (Xuống tàu)	Xe buýt	người/giờ	2,742	5,243		
	Taxi	người/giờ	81	158		
	xe con (trả khách)*43% lượng xe con	người/giờ	0	0		
	xe con (Gửi xe đi tàu)*57% lượng xe con	người/giờ	0	0		
	Xe máy (trả khách) *43% lượng xe máy	người/giờ	2	13		
	Xe máy (Gửi xe đi tàu) *57% lượng xe máy	người/giờ	3	17		
	Xe ôm	người/giờ	37	72		
	Xe đạp	người/giờ	0	0		
Lượng bến cần thiết tại giờ cao điểm	Xe buýt	Bob = $PTUMob \times Tob / 60$	2	3		
	Taxi	Bot = $PTUMot \times Tot / 60$	1	2		
	Xe ôm	Boxo = $PTUMoxe \times Toxe / 60$	1	1		
	xe con (Trả khách)	Bick = $(PTUMck / PSc \times Toc) / 60$	0	0		
Lưu lượng giao thông tại giờ cao điểm	Xe buýt	$PVx = \sum \{PTUMix \times (Tỷ \text{ phần phương thức}) / PSx\}$	xe/giờ	100	190	
	Taxi		xe/giờ	180	350	
	xe con (Đón và trả khách)		xe/giờ	0	0	
	Xe máy (Đón và trả khách) *43% lượng xe máy		xe/giờ	0	30	
	Xe máy (Gửi xe đi tàu)		xe/giờ	10	30	
	Xe ôm		xe/giờ	60	120	
	Xe đạp		xe/giờ	0	0	
Tổng	xe/giờ	350	720			
Lượng chỗ đậu xe cần thiết	xe con	$PKc = (Pcp / PSc) / 2(\text{lên/xuống}) / 1.5$	chỗ	0	0	1.5 vòng/ngày
	Xe máy	$PKmc = (Pmcp / PSmc) / 2(\text{lên/xuống}) / 1.5$	chỗ	16	109	1.5 vòng/ngày
	Xe đạp	$PKbc = Pbc / 1.23 / 2(\text{lên/xuống}) / 1.5$	chỗ	0	0	1.5 vòng/ngày, 1.23 vòng/xe đạp

Số 2. Nhà hát lớn

1. Các chỉ số quy hoạch

1) Lượng hành khách

Hạng mục	Mã số	Đơn vị	2020	2040	Chú thích
Lượng hành khách dự kiến	P ₀	HK/ngày	52,000	192,000	
(Chuyển sang/từ các tuyến ĐSDT khác)	P _s	HK/ngày	0	0	
Lượng HK dự kiến (không bao gồm lượng HK chuyển sang/từ các tuyến ĐSDT khác)	P	HK/ngày	52,000	192,000	P=P ₀ -P _s
(Lên tàu)	P _a	HK/ngày	26,000	96,000	
(Xuống tàu)	P _b	HK/ngày	26,000	96,000	
Lượng khách vào giờ cao điểm (Lên tàu)	PP _a	HK/giờ	2,106	7,776	Peak Rate:0.081
Lượng khách ra giờ cao điểm (Xuống tàu)	PP _b	HK/giờ	2,106	7,776	Peak Rate:0.081

2) Phân bổ phương thức

Phương thức	Mã số	Đơn vị	2020	2040
Xe buýt	P _b	HK/ngày	4,807	22,809
Taxi	P _t	HK/ngày	445	1,626
Xe con riêng (đón và trả khách)*43% lượng Xe con	P _{ck}	HK/ngày	0	0
Xe con riêng (Gửi xe đi tàu)*57% lượng Xe con	P _{cp}	HK/ngày	0	0
Xe máy (Đón và trả khách) *43% lượng xe máy	P _{mck}	HK/ngày	198	202
Xe máy (Gửi xe đi tàu) *57% lượng xe máy	P _{mcp}	HK/ngày	262	267
Xe ôm	P _{xe}	HK/ngày	260	960
Xe đạp	P _{bc}	HK/ngày	0	0
Đi bộ	P _w	HK/ngày	46,028	166,136
Tổng		HK/ngày	52,000	192,000

3) Tỷ phần phương thức

Phương thức	Mã số	Đơn vị	2020	2040
Xe buýt		%	9.24%	11.88%
Taxi		%	0.86%	0.85%
Xe con riêng (đón và trả khách)*43% lượng Xe con		%	0.00%	0.00%
Xe con riêng (Gửi xe đi tàu)*57% lượng Xe con		%	0.00%	0.00%
Xe máy (Đón và trả khách) *43% lượng xe máy		%	0.38%	0.11%
Xe máy (Gửi xe đi tàu) *57% lượng xe máy		%	0.50%	0.14%
Xe ôm		%	0.50%	0.50%
Xe đạp		%	0.00%	0.00%
Đi bộ		%	88.52%	86.53%
Tổng		%	100.00%	100.00%

4) Các hệ số về phương thức giao thông

Các hạng mục	Mã số	Đơn vị	Xe buýt	Taxi	Xe con	Xe máy
			<i>b</i>	<i>t</i>	<i>c</i>	<i>mcp</i>
Tần suất hoạt động trung bình	H _x	phút/xe	5	5	-	-
Lượng HK trung bình mỗi xe	PS _x	người/xe	55	0.9	1.79	1.24
Thời gian đón khách cần thiết	T _{ix}	phút/người	-	0.2	1.0	0.2
Thời gian trả khách cần thiết	To _x	phút/người	0.03	0.5	1.0	0.5

Số 2. Nhà hát lớn

2. Tiêu chuẩn về quảng trường ga và các công trình liên quan

Hạng mục	Mã số/Công thức	Đơn vị	Số lượng		Chú thích	
			2020	2040		
Lượng HK dự kiến (không bao gồm HK chuyển sang/từ các tuyến khác)	$P = P_b + P_a$	HK/ngày	52,000	192,000		
Lên tàu	P_b	HK/ngày	26,000	96,000		
	P_a	HK/ngày	26,000	96,000		
Lượng HK sử dụng quảng trường ga và các công trình liên quan dự kiến	$N = P \times 1.0$	HK/ngày	52,000	192,000	Plaza User Ratio:1.00	
Lượng khách ra giờ cao điểm (Lên tàu)	PPa	HK/giờ	2,106	7,776		
Lượng khách vào giờ cao điểm (Xuống tàu)	PPb	HK/giờ	2,106	7,776		
Chuyển giao hành khách sang các phương thức giao thông khác tại giờ cao điểm	$PTUMi = PPa \times 1.0$	người/giờ	2,106	7,776		
Chuyển giao hành khách sang phương thức giao thông khác tại giờ cao điểm (Lên tàu)	Xe buýt		195	924		
	Taxi		19	66		
	xe con (Đón khách)*43% lượng xe con	$PTUMix = PTUMi \times (\text{Tỷ phần phương thức})$		0	0	
	xe con (Gửi xe đi tàu)*57% lượng xe con			0	0	
	Xe máy (Đón khách) *43% lượng xe máy			9	9	
	Xe máy (Gửi xe đi tàu) *57% lượng xe máy			11	11	
	Xe ôm			11	39	
Xe đạp			0	0		
Lượng HK chờ tại giờ cao điểm	Xe buýt $PTWb = PTUMix \times Hb / 60$ Taxi $PTWt = PTUMix \times Ht / 60$		người	16	77	
Lượng bến cần thiết tại giờ cao	Xe buýt	$Bib = PTUMb / PSb \times Hb / 60$	bến	1	2	
	Taxi	$Bit = (PTUMt \times Tti) / 60$	bến	1	1	
	Bãi đậu taxi	$Bitw = PTWt / PSt$	bến	3	7	
	Xe ôm	$Biox = (PTUMox \times Tiox) / 60$	bến	1	1	
	xe con (Đón khách)	$Bick = (PTUMck / PSc \times Tic) / 60$	bến	0	0	
Chuyển giao HK từ phương thức giao thông khác tại giờ cao điểm	$PTUMo = PPb \times 1.0$	người/giờ	2,106	7,776		
Chuyển giao hành khách từ phương thức giao thông khác tại giờ cao điểm (Xuống tàu)	Xe buýt		195	924		
	Taxi		19	66		
	xe con (trả khách)*43% lượng xe con	$PTUMox = PTUMo \times (\text{Tỷ phần phương thức})$		0	0	
	xe con (Gửi xe đi tàu)*57% lượng xe con			0	0	
	Xe máy (trả khách) *43% lượng xe máy			9	9	
	Xe máy (Gửi xe đi tàu) *57% lượng xe máy			11	11	
	Xe ôm			11	39	
Xe đạp			0	0		
Lượng bến cần thiết tại giờ cao điểm	Xe buýt		$Bob = PTUMob \times Tob / 60$	bến	1	1
	Taxi	$Bot = PTUMot \times Tot / 60$	bến	1	1	
	Xe ôm	$Boxo = PTUMoxe \times Toxe / 60$	bến	1	1	
	xe con (Trả khách)	$Bick = (PTUMck / PSc \times Toc) / 60$	bến	0	0	
Lưu lượng giao thông tại giờ cao điểm	Xe buýt	$PVx = \sum \{PTUMix \times (\text{Tỷ phần phương thức}) / PSx\}$	xe/giờ	10	30	
	Taxi		xe/giờ	40	150	
	xe con (Đón và trả khách)		xe/giờ	0	0	
	Xe máy (Đón và trả khách) *43% lượng xe máy		xe/giờ	20	20	
	Xe máy (Gửi xe đi tàu)		xe/giờ	20	20	
	Xe ôm		xe/giờ	20	60	
	Xe đạp		xe/giờ	0	0	
Tổng	xe/giờ	110	280			
Lượng chỗ đậu xe cần thiết	xe con	$PKc = (Pcp / PSc) / 2(\text{lên/xuống}) / 1.5$	chỗ	0	0	1.5 vòng/ngày
	Xe máy	$PKmc = (Pmcp / PSmc) / 2(\text{lên/xuống}) / 1.5$	chỗ	71	72	1.5 vòng/ngày
	Xe đạp	$PKbc = Pbc / 1.23 / 2(\text{lên/xuống}) / 1.5$	chỗ	0	0	1.5 vòng/ngày, 1.23 vòng/xe đạp

Số 3. Ba Son

1. Các chỉ số quy hoạch

1) Lượng hành khách

Hạng mục	Mã số	Đơn vị	2020	2040	Chú thích
Lượng hành khách dự kiến	P ₀	HK/ngày	29,000	88,000	
(Chuyển sang/từ các tuyến ĐSDT khác)	P _s	HK/ngày	0	0	
Lượng HK dự kiến (không bao gồm lượng HK chuyển sang/từ các tuyến ĐSDT khác)	P	HK/ngày	29,000	88,000	P=P ₀ -P _s
(Lên tàu)	P _a	HK/ngày	14,500	44,000	
(Xuống tàu)	P _b	HK/ngày	14,500	44,000	
Lượng khách vào giờ cao điểm (Lên tàu)	PP _a	HK/giờ	1,175	3,564	Peak Rate:0.081
Lượng khách ra giờ cao điểm (Xuống tàu)	PP _b	HK/giờ	1,175	3,564	Peak Rate:0.081

2) Phân bổ phương thức

Phương thức	Mã số	Đơn vị	2020	2040
Xe buýt	P _b	HK/ngày	1,632	7,055
Taxi	P _t	HK/ngày	311	929
xe con riêng (đón và trả khách)*43% lượng xe con	P _{ck}	HK/ngày	0	0
xe con riêng (Gửi xe đi tàu)*57% lượng xe con	P _{cp}	HK/ngày	0	0
Xe máy (Đón và trả khách) *43% lượng xe máy	P _{mck}	HK/ngày	209	114
Xe máy (Gửi xe đi tàu) *57% lượng xe máy	P _{mcp}	HK/ngày	278	150
Xe ôm	P _{xe}	HK/ngày	145	440
Xe đạp	P _{bc}	HK/ngày	0	0
Đi bộ	P _w	HK/ngày	26,425	79,312
Tổng		HK/ngày	29,000	88,000

3) Tỷ phần phương thức

Phương thức	Mã số	Đơn vị	2020	2040
Xe buýt		%	5.63%	8.02%
Taxi		%	1.07%	1.06%
xe con riêng (đón và trả khách)*43% lượng xe con		%	0.00%	0.00%
xe con riêng (Gửi xe đi tàu)*57% lượng xe con		%	0.00%	0.00%
Xe máy (Đón và trả khách) *43% lượng xe máy		%	0.72%	0.13%
Xe máy (Gửi xe đi tàu) *57% lượng xe máy		%	0.96%	0.17%
Xe ôm		%	0.50%	0.50%
Xe đạp		%	0.00%	0.00%
Đi bộ		%	91.12%	90.13%
Tổng		%	100.00%	100.00%

4) Các hệ số về phương thức giao thông

Các hạng mục	Mã số	Đơn vị	Xe buýt	Taxi	xe con	Xe máy
			<i>b</i>	<i>t</i>	<i>c</i>	<i>mcp</i>
Tần suất hoạt động trung bình	H _x	phút/xe	5	5	-	-
Lượng HK trung bình mỗi xe	PS _x	người/xe	55	0.9	1.79	1.24
Thời gian đón khách cần thiết	T _{ix}	phút/người	-	0.2	1.0	0.2
Thời gian trả khách cần thiết	To _x	phút/người	0.03	0.5	1.0	0.5

Số 3. Ba Son

2. Tiêu chuẩn về quảng trường ga và các công trình liên quan

Hạng mục	Mã số/Công thức	Đơn vị	Số lượng		Chú thích	
			2020	2040		
Lượng HK dự kiến (không bao gồm HK chuyển sang/từ các tuyến khác)	$P = P_b + P_a$	HK/ngày	29,000	88,000		
Lên tàu	Pb	HK/ngày	14,500	44,000		
	Pa	HK/ngày	14,500	44,000		
Lượng HK sử dụng quảng trường ga và các công trình liên quan dự kiến	$N = P \times 1.0$	HK/ngày	29,000	88,000	Plaza User Ratio:1.00	
Lượng khách ra giờ cao điểm (Lên tàu)	PPa	HK/giờ	1,175	3,564		
Lượng khách vào giờ cao điểm (Xuống tàu)	PPb	HK/giờ	1,175	3,564		
Chuyển giao hành khách sang các phương thức giao thông khác tại giờ cao điểm	$PTUMi = PPa \times 1.0$	người/giờ	1,175	3,564		
Chuyển giao hành khách sang phương thức giao thông khác tại giờ cao điểm (Lên tàu)	Xe buýt		67	286		
	Taxi		13	38		
	xe con (Đón khách)*43% lượng xe con		0	0		
	xe con (Gửi xe đi tàu)*57% lượng xe con		0	0		
	Xe máy (Đón khách) *43% lượng xe máy		9	5		
	Xe máy (Gửi xe đi tàu) *57% lượng xe máy		12	7		
	Xe ôm		6	18		
Xe đạp		0	0			
Lượng HK chờ tại giờ cao điểm	Xe buýt	$PTWb = PTUMix \times Hb / 60$	6	24		
	Taxi	$PTWt = PTUMix \times Ht / 60$	1	3		
Lượng bến cần thiết tại giờ cao	Xe buýt	$Bib = PTUMb / PSb \times Hb / 60$	1	1		
	Taxi	$Bit = (PTUMt \times Tti) / 60$	1	1		
	Bãi đậu taxi	$Bitw = PTWt / PSt$	2	4		
	Xe ôm	$Biox = (PTUMox \times Tiox) / 60$	1	1		
	xe con (Đón khách)	$Bick = (PTUMck / PSc \times Tic) / 60$	0	0		
Chuyển giao HK từ phương thức giao thông khác tại giờ cao điểm	$PTUMo = PPb \times 1.0$	người/giờ	1,175	3,564		
Chuyển giao hành khách từ phương thức giao thông khác tại giờ cao điểm (Xuống tàu)	Xe buýt		67	286		
	Taxi		13	38		
	xe con (trả khách)*43% lượng xe con		0	0		
	xe con (Gửi xe đi tàu)*57% lượng xe con		0	0		
	Xe máy (trả khách) *43% lượng xe máy		9	5		
	Xe máy (Gửi xe đi tàu) *57% lượng xe máy		12	7		
	Xe ôm		6	18		
Xe đạp		0	0			
Lượng bến cần thiết tại giờ cao điểm	Xe buýt	$Bob = PTUMob \times Tob / 60$	1	1		
	Taxi	$Bot = PTUMot \times Tot / 60$	1	1		
	Xe ôm	$Boxo = PTUMoxe \times Toxe / 60$	1	1		
	xe con (Trả khách)	$Bick = (PTUMck / PSc \times Toc) / 60$	0	0		
Lưu lượng giao thông tại giờ cao điểm	Xe buýt		0	10		
	Taxi		30	80		
	xe con (Đón và trả khách)		0	0		
	Xe máy (Đón và trả khách) *43% lượng xe máy		20	10		
	Xe máy (Gửi xe đi tàu)		20	10		
	Xe ôm		10	30		
	Xe đạp		0	0		
Tổng		80	140			
Lượng chỗ đậu xe cần thiết	xe con	$PKc = (Pcp / PSc) / 2(\text{lên/xuống}) / 1.5$	chỗ	0	0	1.5 vòng/ngày
	Xe máy	$PKmc = (Pmcp / PSmc) / 2(\text{lên/xuống}) / 1.5$	chỗ	75	41	1.5 vòng/ngày
	Xe đạp	$PKbc = Pbc / 1.23 / 2(\text{lên/xuống}) / 1.5$	chỗ	0	0	1.5 vòng/ngày, 1.23 vòng/xe đạp

Số 4. Công viên Văn Thánh

1. Các chỉ số quy hoạch

1) Lượng hành khách

Hạng mục	Mã số	Đơn vị	2020	2040	Chú thích
Lượng hành khách dự kiến	P ₀	HK/ngày	13,000	30,000	
(Chuyển sang/từ các tuyến ĐSDT khác)	P _s	HK/ngày	0	0	
Lượng HK dự kiến (không bao gồm lượng HK chuyển sang/từ các tuyến ĐSDT khác)	P	HK/ngày	13,000	30,000	P=P ₀ -P _s
(Lên tàu)	P _a	HK/ngày	6,500	15,000	
(Xuống tàu)	P _b	HK/ngày	6,500	15,000	
Lượng khách vào giờ cao điểm (Lên tàu)	PP _a	HK/giờ	527	1,215	Peak Rate:0.081
Lượng khách ra giờ cao điểm (Xuống tàu)	PP _b	HK/giờ	527	1,215	Peak Rate:0.081

2) Phân bổ phương thức

Phương thức	Mã số	Đơn vị	2020	2040
Xe buýt	P _b	HK/ngày	0	0
Taxi	P _t	HK/ngày	218	531
xe con riêng (đón và trả khách)*43% lượng xe con	P _{ck}	HK/ngày	162	374
xe con riêng (Gửi xe đi tàu)*57% lượng xe con	P _{cp}	HK/ngày	215	496
Xe máy (Đón và trả khách) *43% lượng xe máy	P _{mck}	HK/ngày	3,361	7,662
Xe máy (Gửi xe đi tàu) *57% lượng xe máy	P _{mcp}	HK/ngày	4,455	10,156
Xe ôm	P _{xe}	HK/ngày	65	150
Xe đạp	P _{bc}	HK/ngày	390	900
Đi bộ	P _w	HK/ngày	4,134	9,731
Tổng		HK/ngày	13,000	30,000

3) Tỷ phần phương thức

Phương thức	Mã số	Đơn vị	2020	2040
Xe buýt		%	0.00%	0.00%
Taxi		%	1.68%	1.77%
xe con riêng (đón và trả khách)*43% lượng xe con		%	1.25%	1.25%
xe con riêng (Gửi xe đi tàu)*57% lượng xe con		%	1.65%	1.65%
Xe máy (Đón và trả khách) *43% lượng xe máy		%	25.85%	25.54%
Xe máy (Gửi xe đi tàu) *57% lượng xe máy		%	34.27%	33.85%
Xe ôm		%	0.50%	0.50%
Xe đạp		%	3.00%	3.00%
Đi bộ		%	31.80%	32.44%
Tổng		%	100.00%	100.00%

4) Các hệ số về phương thức giao thông

Các hạng mục	Mã số	Đơn vị	Xe buýt	Taxi	xe con	Xe máy
			<i>b</i>	<i>t</i>	<i>c</i>	<i>mcp</i>
Tần suất hoạt động trung bình	H _x	phút/xe	10	5	-	-
Lượng HK trung bình mỗi xe	PS _x	người/xe	40	0.9	1.79	1.24
Thời gian đón khách cần thiết	T _{ix}	phút/người	-	0.2	1.0	0.2
Thời gian trả khách cần thiết	To _x	phút/người	0.03	0.5	1.0	0.5

Số 4. Công viên Văn Thánh

2. Tiêu chuẩn về quảng trường ga và các công trình liên quan

Hạng mục	Mã số/Công thức	Đơn vị	Số lượng		Chú thích	
			2020	2040		
Lượng HK dự kiến (không bao gồm HK chuyển sang/từ các tuyến khác)	$P = P_b + P_a$	HK/ngày	13,000	30,000		
Lên tàu	P_b	HK/ngày	6,500	15,000		
	P_a	HK/ngày	6,500	15,000		
Lượng HK sử dụng quảng trường ga và các công trình liên quan dự kiến	$N = P \times 1.0$	HK/ngày	13,000	30,000	Plaza User Ratio:1.00	
Lượng khách ra giờ cao điểm (Lên tàu)	PPa	HK/giờ	527	1,215		
Lượng khách vào giờ cao điểm (Xuống tàu)	PPb	HK/giờ	527	1,215		
Chuyển giao hành khách sang các phương thức giao thông khác tại giờ cao điểm	$PTUMi = PPa \times 1.0$	người/giờ	527	1,215		
Chuyển giao hành khách sang phương thức giao thông khác tại giờ cao điểm (Lên tàu)	Xe buýt		0	0		
	Taxi		9	22		
	xe con (Đón khách)*43% lượng xe con		7	16		
	xe con (Gửi xe đi tàu)*57% lượng xe con		9	21		
	Xe máy (Đón khách) *43% lượng xe máy		137	311		
	Xe máy (Gửi xe đi tàu) *57% lượng xe máy		181	412		
	Xe ôm		3	7		
Xe đạp		16	37			
Lượng HK chờ tại giờ cao điểm	Xe buýt	$PTWb = PTUMix \times Hb / 60$	0	0		
	Taxi	$PTWt = PTUMix \times Ht / 60$	1	2		
Lượng bến cần thiết tại giờ cao	Xe buýt	$Bib = PTUMb / PSb \times Hb / 60$	0	0		
	Taxi	$Bit = (PTUMt \times Tt) / 60$	1	1		
	Bãi đậu taxi	$Bitw = PTWt / PST$	2	3		
	Xe ôm	$Biox = (PTUMox \times Tiox) / 60$	1	1		
	xe con (Đón khách)	$Bick = (PTUMck / PSc \times Tic) / 60$	1	1		
Chuyển giao HK từ phương thức giao thông khác tại giờ cao điểm	$PTUMo = PPb \times 1.0$	người/giờ	527	1,215		
Chuyển giao hành khách từ phương thức giao thông khác tại giờ cao điểm (Xuống tàu)	Xe buýt		0	0		
	Taxi		9	22		
	xe con (trả khách)*43% lượng xe con		7	16		
	xe con (Gửi xe đi tàu)*57% lượng xe con		9	21		
	Xe máy (trả khách) *43% lượng xe máy		137	311		
	Xe máy (Gửi xe đi tàu) *57% lượng xe máy		181	412		
	Xe ôm		3	7		
Xe đạp		16	37			
Lượng bến cần thiết tại giờ cao điểm	Xe buýt	$Bob = PTUMob \times Tob / 60$	0	0		
	Taxi	$Bot = PTUMot \times Tot / 60$	1	1		
	Xe ôm	$Boxo = PTUMoxe \times Toxe / 60$	1	1		
	xe con (Trả khách)	$Bick = (PTUMck / PSc \times Toc) / 60$	1	1		
Lưu lượng giao thông tại giờ cao điểm	Xe buýt		0	0		
	Taxi		20	50		
	xe con (Đón và trả khách)		10	20		
	Xe máy (Đón và trả khách) *43% lượng xe máy		270	620		
	Xe máy (Gửi xe đi tàu)		360	820		
	Xe ôm		0	10		
	Xe đạp		30	70		
Tổng		690	1,590			
Lượng chỗ đậu xe cần thiết	xe con	$PKc = (Pcp / PSc) / 2(\text{lên/xuống}) / 1.5$	chỗ	41	93	1.5 vòng/ngày
	Xe máy	$PKmc = (Pmcp / PSmc) / 2(\text{lên/xuống}) / 1.5$	chỗ	1,198	2,731	1.5 vòng/ngày
	Xe đạp	$PKbc = Pbc / 1.23 / 2(\text{lên/xuống}) / 1.5$	chỗ	106	244	1.5 vòng/ngày, 1.23 vòng/xe đạp

Số 5. Tân Cảng

1. Các chỉ số quy hoạch

1) Lượng hành khách

Hạng mục	Mã số	Đơn vị	2020	2040	Chú thích
Lượng hành khách dự kiến	P ₀	HK/ngày	44,000	77,000	
(Chuyển sang/từ các tuyến ĐSDT khác)	P _s	HK/ngày	0	0	
Lượng HK dự kiến (không bao gồm lượng HK chuyển sang/từ các tuyến ĐSDT khác)	P	HK/ngày	44,000	77,000	P=P ₀ -P _s
(Lên tàu)	P _a	HK/ngày	22,000	38,500	
(Xuống tàu)	P _b	HK/ngày	22,000	38,500	
Lượng khách vào giờ cao điểm (Lên tàu)	PP _a	HK/giờ	1,782	3,119	Peak Rate:0.081
Lượng khách ra giờ cao điểm (Xuống tàu)	PP _b	HK/giờ	1,782	3,119	Peak Rate:0.081

2) Phân bổ phương thức

Phương thức	Mã số	Đơn vị	2020	2040	
Xe buýt	P _b	HK/ngày	22,401	35,811	10 tuyến hiện hữu, 8 trụ dừng
Taxi	P _t	HK/ngày	243	535	
xe con riêng (đón và trả khách)*43% lượng xe con	P _{ck}	HK/ngày	378	662	
xe con riêng (Gửi xe đi tàu)*57% lượng xe con	P _{cp}	HK/ngày	502	878	
Xe máy (Đón và trả khách) *43% lượng xe máy	P _{mck}	HK/ngày	6,988	13,527	
Xe máy (Gửi xe đi tàu) *57% lượng xe máy	P _{mcp}	HK/ngày	9,264	17,932	
Xe ôm	P _{xe}	HK/ngày	220	385	
Xe đạp	P _{bc}	HK/ngày	1,980	3,465	
Đi bộ	P _w	HK/ngày	2,024	3,805	
Tổng		HK/ngày	44,000	77,000	

3) Tỷ phần phương thức

Phương thức	Mã số	Đơn vị	2020	2040
Xe buýt		%	50.91%	46.51%
Taxi		%	0.55%	0.69%
xe con riêng (đón và trả khách)*43% lượng xe con		%	0.86%	0.86%
xe con riêng (Gửi xe đi tàu)*57% lượng xe con		%	1.14%	1.14%
Xe máy (Đón và trả khách) *43% lượng xe máy		%	15.88%	17.57%
Xe máy (Gửi xe đi tàu) *57% lượng xe máy		%	21.05%	23.29%
Xe ôm		%	0.50%	0.50%
Xe đạp		%	4.50%	4.50%
Đi bộ		%	4.60%	4.94%
Tổng		%	100.00%	100.00%

4) Các hệ số về phương thức giao thông

Các hạng mục	Mã số	Đơn vị	Xe buýt	Taxi	xe con	Xe máy
			<i>b</i>	<i>t</i>	<i>c</i>	<i>mcp</i>
Tần suất hoạt động trung bình	H _x	phút/xe	6	5	-	-
Lượng HK trung bình mỗi xe	PS _x	người/xe	55	0.9	1.79	1.24
Thời gian đón khách cần thiết	T _{ix}	phút/người	-	0.2	1.0	0.2
Thời gian trả khách cần thiết	To _x	phút/người	0.03	0.5	1.0	0.5

Số 5. Tân Cảng

2. Tiêu chuẩn về quảng trường ga và các công trình liên quan

Hạng mục	Mã số/Công thức	Đơn vị	Số lượng		Chú thích	
			2020	2040		
Lượng HK dự kiến (không bao gồm HK chuyển sang/từ các tuyến khác)	$P = P_b + P_a$	HK/ngày	44,000	77,000		
Lên tàu	P_b	HK/ngày	22,000	38,500		
	P_a	HK/ngày	22,000	38,500		
Lượng HK sử dụng quảng trường ga và các công trình liên quan dự kiến	$N = P \times 1.0$	HK/ngày	44,000	77,000	Plaza User Ratio:1.00	
Lượng khách ra giờ cao điểm (Lên tàu)	PP_a	HK/giờ	1,782	3,119		
Lượng khách vào giờ cao điểm (Xuống tàu)	PP_b	HK/giờ	1,782	3,119		
Chuyển giao hành khách sang các phương thức giao thông khác tại giờ cao điểm	$PTUM_i = PP_a \times 1.0$	người/giờ	1,782	3,119		
Chuyển giao hành khách sang phương thức giao thông khác tại giờ cao điểm (Lên tàu)	Xe buýt		908	1,451		
	Taxi		10	22		
	xe con (Đón khách)*43% lượng xe con		16	27		
	xe con (Gửi xe đi tàu)*57% lượng xe con		21	36		
	Xe máy (Đón khách) *43% lượng xe máy		284	548		
	Xe máy (Gửi xe đi tàu) *57% lượng xe máy		376	727		
	Xe ôm		9	16		
Xe đạp		81	141			
Lượng HK chờ tại giờ cao điểm	Xe buýt	$PTW_b = PTUM_{mix} \times H_b / 60$	91	145		
	Taxi	$PTW_t = PTUM_{mix} \times H_t / 60$	1	2		
Lượng bến cần thiết tại giờ cao	Xe buýt	$Bib = PTUM_b / PS_b \times H_b / 60$	2	3		
	Taxi	$Bit = (PTUM_t \times T_i) / 60$	1	1		
	Bãi đậu taxi	$Bitw = PTW_t / PS_t$	2	3		
	Xe ôm	$Biox = (PTUM_{ox} \times T_{iox}) / 60$	1	1		
	xe con (Đón khách)	$Bick = (PTUM_{ck} / PS_{ck} \times T_{ic}) / 60$	1	1		
Chuyển giao HK từ phương thức giao thông khác tại giờ cao điểm	$PTUM_o = PP_b \times 1.0$	người/giờ	1,782	3,119		
Chuyển giao hành khách từ phương thức giao thông khác tại giờ cao điểm (Xuống tàu)	Xe buýt		908	1,451		
	Taxi		10	22		
	xe con (trả khách)*43% lượng xe con		16	27		
	xe con (Gửi xe đi tàu)*57% lượng xe con		21	36		
	Xe máy (trả khách) *43% lượng xe máy		284	548		
	Xe máy (Gửi xe đi tàu) *57% lượng xe máy		376	727		
	Xe ôm		9	16		
Xe đạp		81	141			
Lượng bến cần thiết tại giờ cao điểm	Xe buýt	$Bob = PTUM_{ob} \times T_{ob} / 60$	1	1		
	Taxi	$Bot = PTUM_{ot} \times T_{ot} / 60$	1	1		
	Xe ôm	$Boxo = PTUM_{oxe} \times T_{oxe} / 60$	1	1		
	xe con (Trả khách)	$Bick = (PTUM_{ck} / PS_{ck} \times T_{oc}) / 60$	1	1		
Lưu lượng giao thông tại giờ cao điểm	Xe buýt		30	50		
	Taxi		20	50		
	xe con (Đón và trả khách)		20	30		
	Xe máy (Đón và trả khách) *43% lượng xe máy		570	1,100		
	Xe máy (Gửi xe đi tàu)		750	1,450		
	Xe ôm		10	30		
	Xe đạp		160	280		
Tổng		1,560	2,990			
Lượng chỗ đậu xe cần thiết	xe con	$PKc = (P_{cp} / PS_{c}) / 2(\text{lên/xuống}) / 1.5$	chỗ	94	164	1.5 vòng/ngày
	Xe máy	$PKmc = (P_{mcp} / PS_{mc}) / 2(\text{lên/xuống}) / 1.5$	chỗ	2,491	4,821	1.5 vòng/ngày
	Xe đạp	$PKbc = P_{bc} / 1.23 / 2(\text{lên/xuống}) / 1.5$	chỗ	537	940	1.5 vòng/ngày, 1.23 vòng/xe đạp

Số 6-1. Thảo Điền (Bắc)

1. Các chỉ số quy hoạch

1) Lượng hành khách (Bắc)

Hạng mục	Mã số	Đơn vị	2020	2040	Chú thích
Lượng hành khách dự kiến	P ₀	HK/ngày	11,948	48,985	
(Chuyển sang/từ các tuyến ĐSĐT khác)	Ps	HK/ngày	0	0	
Lượng HK dự kiến (không bao gồm lượng HK chuyển sang/từ các tuyến ĐSĐT khác)	P	HK/ngày	11,948	48,985	P=P ₀ -Ps
(Lên tàu)	Pa	HK/ngày	5,974	24,493	
(Xuống tàu)	Pb	HK/ngày	5,974	24,493	
Lượng khách vào giờ cao điểm (Lên tàu)	PPa	HK/giờ	484	1,984	Peak Rate:0.081
Lượng khách ra giờ cao điểm (Xuống tàu)	PPb	HK/giờ	484	1,984	Peak Rate:0.081

2) Phân bổ phương thức (tổng lượng HK)

Phương thức	Mã số	Đơn vị	2020	2040	
Xe buýt	Pb	HK/ngày	15,247	53,616	2 tuyến gom khách ở phía bắc (1A, 1B)
Taxi	Pt	HK/ngày	241	900	
xe con riêng (đón và trả khách)*43% lượng xe con	Pck	HK/ngày	274	955	
xe con riêng (Gửi xe đi tàu)*57% lượng xe con	Pcp	HK/ngày	364	1,267	
Xe máy (Đón và trả khách) *43% lượng xe máy	Pmck	HK/ngày	3,537	11,968	
Xe máy (Gửi xe đi tàu) *57% lượng xe máy	Pmcp	HK/ngày	4,688	15,864	
Xe ôm	Pxe	HK/ngày	145	505	
Xe đạp	Pbc	HK/ngày	1,305	4,545	
Đi bộ	Pw	HK/ngày	3,199	11,380	
Tổng		HK/ngày	29,000	101,000	

3) Tỷ phần phương thức

Phương thức	Mã số	Đơn vị	2020	2040
Xe buýt		%	52.58%	53.09%
Taxi		%	0.83%	0.89%
xe con riêng (đón và trả khách)*43% lượng xe con		%	0.94%	0.95%
xe con riêng (Gửi xe đi tàu)*57% lượng xe con		%	1.26%	1.25%
Xe máy (Đón và trả khách) *43% lượng xe máy		%	12.20%	11.85%
Xe máy (Gửi xe đi tàu) *57% lượng xe máy		%	16.17%	15.71%
Xe ôm		%	0.50%	0.50%
Xe đạp		%	4.50%	4.50%
Đi bộ		%	11.03%	11.27%
Tổng		%	100.00%	100.00%

4) Các hệ số về phương thức giao thông

Các hạng mục	Mã số	Đơn vị	Xe buýt 2020	Xe buýt 2040	Taxi	xe con	Xe máy
			b1	b2	t	c	mcp
Tần suất hoạt động trung bình	Hx	phút/xe	10	5	5	-	-
Lượng HK trung bình mỗi xe	PSx	người/xe	30	30	0.9	1.79	1.24
Thời gian đón khách cần thiết	Tix	phút/người	-	-	0.2	1.0	0.2
Thời gian trả khách cần thiết	Tox	phút/người	0.03	0.03	0.5	1.0	0.5

Số 6-1. Thảo Điền (Bắc)

2. Tiêu chuẩn về quảng trường ga và các công trình liên quan

Hạng mục	Mã số/Công thức	Đơn vị	Số lượng		Chú thích	
			2020	2040		
Lượng HK dự kiến (không bao gồm HK chuyển sang/từ các tuyến khác)	$P = P_b + P_a$	HK/ngày	11,948	48,985		
Lên tàu	Pb	HK/ngày	5,974	24,493		
	Pa	HK/ngày	5,974	24,493		
Lượng HK sử dụng quảng trường ga và các công trình liên quan dự kiến	$N = P \times 1.0$	HK/ngày	11,950	48,990	Plaza User Ratio:1.00	
Lượng khách ra giờ cao điểm (Lên tàu)	PPa	HK/giờ	484	1,984		
Lượng khách vào giờ cao điểm (Xuống tàu)	PPb	HK/giờ	484	1,984		
Chuyển giao hành khách sang các phương thức giao thông khác tại giờ cao điểm	$PTUMi = PPa \times 1.0$	người/giờ	484	1,984		
Chuyển giao hành khách sang phương thức giao thông khác tại giờ cao điểm (Lên tàu)	Xe buýt	người/giờ	255	1,054		
	Taxi	người/giờ	5	18		
	xe con (Đón khách)*43% lượng xe con	người/giờ	5	19		
	xe con (Gửi xe đi tàu)*57% lượng xe con	người/giờ	7	25		
	Xe máy (Đón khách) *43% lượng xe máy	người/giờ	60	236		
	Xe máy (Gửi xe đi tàu) *57% lượng xe máy	người/giờ	79	312		
	Xe ôm	người/giờ	3	10		
Xe đạp	người/giờ	22	90			
Lượng HK chờ tại giờ cao điểm	Xe buýt	$PTWb = PTUMix \times Hb / 60$	43	88		
	Taxi	$PTWt = PTUMix \times Ht / 60$	0	2		
Lượng bến cần thiết tại giờ cao	Xe buýt	$Bib = PTUMb / PSb \times Hb / 60$	2	3		
	Taxi	$Bit = (PTUMt \times Tti) / 60$	1	1		
	Bãi đậu taxi	$Bitw = PTWt / PST$	0	3		
	Xe ôm	$Biox = (PTUMox \times Tiox) / 60$	1	1		
	xe con (Đón khách)	$Bick = (PTUMck / PSc \times Tic) / 60$	1	1		
Chuyển giao HK từ phương thức giao thông khác tại giờ cao điểm	$PTUMo = PPb \times 1.0$	người/giờ	484	1,984		
Chuyển giao hành khách từ phương thức giao thông khác tại giờ cao điểm (Xuống tàu)	Xe buýt	người/giờ	255	1,054		
	Taxi	người/giờ	5	18		
	xe con (trả khách)*43% lượng xe con	người/giờ	5	19		
	xe con (Gửi xe đi tàu)*57% lượng xe con	người/giờ	7	25		
	Xe máy (trả khách) *43% lượng xe máy	người/giờ	60	236		
	Xe máy (Gửi xe đi tàu) *57% lượng xe máy	người/giờ	79	312		
	Xe ôm	người/giờ	3	10		
Xe đạp	người/giờ	22	90			
Lượng bến cần thiết tại giờ cao điểm	Xe buýt	$Bob = PTUMob \times Tob / 60$	1	1		
	Taxi	$Bot = PTUMot \times Tot / 60$	1	1		
	Xe ôm	$Boxo = PTUMoxe \times Toxe / 60$	1	1		
	xe con (Trả khách)	$Bick = (PTUMck / PSc \times Toc) / 60$	1	1		
Lưu lượng giao thông tại giờ cao điểm	Xe buýt	$PVx = \sum \{PTUMix \times (Tỷ \text{ phần phương thức}) / PSx\}$	xe/giờ	20	70	
	Taxi		xe/giờ	10	40	
	xe con (Đón và trả khách)		xe/giờ	10	20	
	Xe máy (Đón và trả khách) *43% lượng xe máy		xe/giờ	120	470	
	Xe máy (Gửi xe đi tàu)		xe/giờ	160	620	
	Xe ôm		xe/giờ	0	20	
	Xe đạp		xe/giờ	40	180	
Tổng	xe/giờ	360	1,420			
Lượng chỗ đậu xe cần thiết	xe con	$PKc = (Pcp / PSc) / 2(\text{lên/xuống}) / 1.5$	chỗ	28	115	1.5 vòng/ngày
	Xe máy	$PKmc = (Pmcp / PSmc) / 2(\text{lên/xuống}) / 1.5$	chỗ	520	2,069	1.5 vòng/ngày
	Xe đạp	$PKbc = Pbc / 1.23 / 2(\text{lên/xuống}) / 1.5$	chỗ	146	598	1.5 vòng/ngày, 1.23 vòng/xe đạp

Số 6-2. Thảo Điền (Nam)

1. Các chỉ số quy hoạch

1) Lượng hành khách (Nam)

Hạng mục	Mã số	Đơn vị	2020	2040	Chú thích
Lượng hành khách dự kiến	P ₀	HK/ngày	17,052	52,015	
(Chuyển sang/từ các tuyến ĐSĐT khác)	Ps	HK/ngày	0	0	
Lượng HK dự kiến (không bao gồm lượng HK chuyển sang/từ các tuyến ĐSĐT khác)	P	HK/ngày	17,052	52,015	P=P ₀ -Ps
(Lên tàu)	Pa	HK/ngày	8,526	26,008	
(Xuống tàu)	Pb	HK/ngày	8,526	26,008	
Lượng khách vào giờ cao điểm (Lên tàu)	PPa	HK/giờ	691	2,107	Peak Rate:0.081
Lượng khách ra giờ cao điểm (Xuống tàu)	PPb	HK/giờ	691	2,107	Peak Rate:0.081

2) Phân bổ phương thức (tổng lượng HK)

Phương thức	Mã số	Đơn vị	2020	2040	
Xe buýt	Pb	HK/ngày	15,247	53,616	1 tuyến gom khách (3M), 1 tuyến hiện hữu ở phía nam
Taxi	Pt	HK/ngày	241	900	
xe con riêng (đón và trả khách)*43% lượng xe con	Pck	HK/ngày	274	955	
xe con riêng (Gửi xe đi tàu)*57% lượng xe con	Pcp	HK/ngày	364	1,267	
Xe máy (Đón và trả khách) *43% lượng xe máy	Pmck	HK/ngày	3,537	11,968	
Xe máy (Gửi xe đi tàu) *57% lượng xe máy	Pmcp	HK/ngày	4,688	15,864	
Xe ôm	Pxe	HK/ngày	145	505	
Xe đạp	Pbc	HK/ngày	1,305	4,545	
Đi bộ	Pw	HK/ngày	3,199	11,380	
Tổng		HK/ngày	29,000	101,000	

3) Tỷ phần phương thức

Phương thức	Mã số	Đơn vị	2020	2040
Xe buýt		%	52.58%	53.09%
Taxi		%	0.83%	0.89%
xe con riêng (đón và trả khách)*43% lượng xe con		%	0.94%	0.95%
xe con riêng (Gửi xe đi tàu)*57% lượng xe con		%	1.26%	1.25%
Xe máy (Đón và trả khách) *43% lượng xe máy		%	12.20%	11.85%
Xe máy (Gửi xe đi tàu) *57% lượng xe máy		%	16.17%	15.71%
Xe ôm		%	0.50%	0.50%
Xe đạp		%	4.50%	4.50%
Đi bộ		%	11.03%	11.27%
Tổng		%	100.00%	100.00%

4) Các hệ số về phương thức giao thông

Các hạng mục	Mã số	Đơn vị	Xe buýt 2020	Xe buýt 2040	Taxi	xe con	Xe máy
			b1	b2	t	c	mcp
Tần suất hoạt động trung bình	Hx	phút/xe	4	4	5	-	-
Lượng HK trung bình mỗi xe	PSx	người/xe	55	80	0.9	1.79	1.24
Thời gian đón khách cần thiết	Tix	phút/người	-	-	0.2	1.0	0.2
Thời gian trả khách cần thiết	Tox	phút/người	0.03	0.03	0.5	1.0	0.5

Số 6-2. Thảo Điền (Nam)

2. Tiêu chuẩn về quảng trường ga và các công trình liên quan

Hạng mục	Mã số/Công thức	Đơn vị	Số lượng		Chú thích	
			2020	2040		
Lượng HK dự kiến (không bao gồm HK chuyển sang/từ các tuyến khác)	$P = P_b + P_a$	HK/ngày	17,052	52,015		
Lên tàu	Pb	HK/ngày	8,526	26,008		
	Pa	HK/ngày	8,526	26,008		
Lượng HK sử dụng quảng trường ga và các công trình liên quan dự kiến	$N = P \times 1.0$	HK/ngày	17,050	52,020	Plaza User Ratio:1.00	
Lượng khách ra giờ cao điểm (Lên tàu)	PPa	HK/giờ	691	2,107		
Lượng khách vào giờ cao điểm (Xuống tàu)	PPb	HK/giờ	691	2,107		
Chuyển giao hành khách sang các phương thức giao thông khác tại giờ cao điểm	$PTUMi = PPa \times 1.0$	người/giờ	691	2,107		
Chuyển giao hành khách sang phương thức giao thông khác tại giờ cao điểm (Lên tàu)	Xe buýt	người/giờ	364	1,119		
	Taxi	người/giờ	6	19		
	xe con (Đón khách)*43% lượng xe con	người/giờ	7	20		
	xe con (Gửi xe đi tàu)*57% lượng xe con	người/giờ	9	27		
	Xe máy (Đón khách) *43% lượng xe máy	người/giờ	85	250		
	Xe máy (Gửi xe đi tàu) *57% lượng xe máy	người/giờ	112	331		
	Xe ôm	người/giờ	4	11		
Xe đạp	người/giờ	32	95			
Lượng HK chờ tại giờ cao điểm	Xe buýt	$PTWb = PTUMix \times Hb / 60$	24	75		
	Taxi	$PTWt = PTUMix \times Ht / 60$	1	2		
Lượng bến cần thiết tại giờ cao	Xe buýt	$Bib = PTUMb / PSb \times Hb / 60$	1	1		
	Taxi	$Bit = (PTUMt \times Tti) / 60$	1	1		
	Bãi đậu taxi	$Bitw = PTWt / PST$	2	3		
	Xe ôm	$Biox = (PTUMox \times Tiox) / 60$	1	1		
	xe con (Đón khách)	$Bick = (PTUMck / PSc \times Tic) / 60$	1	1		
Chuyển giao HK từ phương thức giao thông khác tại giờ cao điểm	$PTUMo = PPb \times 1.0$	người/giờ	691	2,107		
Chuyển giao hành khách từ phương thức giao thông khác tại giờ cao điểm (Xuống tàu)	Xe buýt	người/giờ	364	1,119		
	Taxi	người/giờ	6	19		
	xe con (trả khách)*43% lượng xe con	người/giờ	7	20		
	xe con (Gửi xe đi tàu)*57% lượng xe con	người/giờ	9	27		
	Xe máy (trả khách) *43% lượng xe máy	người/giờ	85	250		
	Xe máy (Gửi xe đi tàu) *57% lượng xe máy	người/giờ	112	331		
	Xe ôm	người/giờ	4	11		
Xe đạp	người/giờ	32	95			
Lượng bến cần thiết tại giờ cao điểm	Xe buýt	$Bob = PTUMob \times Tob / 60$	1	1		
	Taxi	$Bot = PTUMot \times Tot / 60$	1	1		
	Xe ôm	$Boxo = PTUMoxe \times Toxe / 60$	1	1		
	xe con (Trả khách)	$Bick = (PTUMck / PSc \times Toc) / 60$	1	1		
Lưu lượng giao thông tại giờ cao điểm	Xe buýt	$PVx = \sum \{PTUMix \times (Tỷ \text{ phần phương thức}) / PSx\}$	xe/giờ	10	30	
	Taxi		xe/giờ	10	40	
	xe con (Đón và trả khách)		xe/giờ	10	20	
	Xe máy (Đón và trả khách) *43% lượng xe máy		xe/giờ	170	500	
	Xe máy (Gửi xe đi tàu)		xe/giờ	220	660	
	Xe ôm		xe/giờ	10	20	
	Xe đạp		xe/giờ	60	190	
Tổng	xe/giờ	490	1,460			
Lượng chỗ đậu xe cần thiết	xe con	$PKc = (Pcp / PSc) / 2(\text{lên/xuống}) / 1.5$	chỗ	40	122	1.5 vòng/ngày
	Xe máy	$PKmc = (Pmcp / PSmc) / 2(\text{lên/xuống}) / 1.5$	chỗ	742	2,197	1.5 vòng/ngày
	Xe đạp	$PKbc = Pbc / 1.23 / 2(\text{lên/xuống}) / 1.5$	chỗ	208	635	1.5 vòng/ngày, 1.23 vòng/xe đạp

Số 6-3. Thảo Điền (Toàn bộ)

1. Các chỉ số quy hoạch

1) Lượng hành khách (Bắc)

Hạng mục	Mã số	Đơn vị	2020	2040	Chú thích
Lượng hành khách dự kiến	P ₀	HK/ngày	29,000	101,000	
(Chuyển sang/từ các tuyến ĐSĐT khác)	P _s	HK/ngày	0	0	
Lượng HK dự kiến (không bao gồm lượng HK chuyển sang/từ các tuyến ĐSĐT khác)	P	HK/ngày	29,000	101,000	P=P ₀ -P _s
(Lên tàu)	P _a	HK/ngày	14,500	50,500	
(Xuống tàu)	P _b	HK/ngày	14,500	50,500	
Lượng khách vào giờ cao điểm (Lên tàu)	PP _a	HK/giờ	1,175	4,091	Peak Rate:0.081
Lượng khách ra giờ cao điểm (Xuống tàu)	PP _b	HK/giờ	1,175	4,091	Peak Rate:0.081

2) Phân bổ phương thức (tổng lượng HK)

Phương thức	Mã số	Đơn vị	2020	2040	
Xe buýt	P _b	HK/ngày	15,247	53,616	2 tuyến gom khách ở phía bắc (1A, 1B)
Taxi	P _t	HK/ngày	241	900	1 tuyến gom khách (3M) và 1 tuyến hiện hữu ở phía nam
xe con riêng (đón và trả khách)*43% lượng xe con	P _{ck}	HK/ngày	274	955	
xe con riêng (Gửi xe đi tàu)*57% lượng xe con	P _{cp}	HK/ngày	364	1,267	
Xe máy (Đón và trả khách) *43% lượng xe máy	P _{mck}	HK/ngày	3,537	11,968	
Xe máy (Gửi xe đi tàu) *57% lượng xe máy	P _{mcp}	HK/ngày	4,688	15,864	
Xe ôm	P _{xe}	HK/ngày	145	505	
Xe đạp	P _{bc}	HK/ngày	1,305	4,545	
Đi bộ	P _w	HK/ngày	3,199	11,380	
Tổng		HK/ngày	29,000	101,000	

3) Tỷ phần phương thức

Phương thức	Mã số	Đơn vị	2020	2040
Xe buýt		%	52.58%	53.09%
Taxi		%	0.83%	0.89%
xe con riêng (đón và trả khách)*43% lượng xe con		%	0.94%	0.95%
xe con riêng (Gửi xe đi tàu)*57% lượng xe con		%	1.26%	1.25%
Xe máy (Đón và trả khách) *43% lượng xe máy		%	12.20%	11.85%
Xe máy (Gửi xe đi tàu) *57% lượng xe máy		%	16.17%	15.71%
Xe ôm		%	0.50%	0.50%
Xe đạp		%	4.50%	4.50%
Đi bộ		%	11.03%	11.27%
Tổng		%	100.00%	100.00%

4) Các hệ số về phương thức giao thông

Các hạng mục	Mã số	Đơn vị	Xe buýt	Taxi	xe con	Xe máy
			<i>b</i>	<i>t</i>	<i>c</i>	<i>mcp</i>
Tần suất hoạt động trung bình	H _x	phút/xe	5	5	-	-
Lượng HK trung bình mỗi xe	PS _x	người/xe	55	0.9	1.79	1.24
Thời gian đón khách cần thiết	T _{ix}	phút/người	-	0.2	1.0	0.2
Thời gian trả khách cần thiết	To _x	phút/người	0.03	0.5	1.0	0.5

Số 6-3. Thảo Điền (Toàn bộ)

2. Tiêu chuẩn về quảng trường ga và các công trình liên quan

Hạng mục	Mã số/Công thức	Đơn vị	Số lượng		Chú thích	
			2020	2040		
Lượng HK dự kiến (không bao gồm HK chuyển sang/từ các tuyến khác)	$P = P_b + P_a$	HK/ngày	29,000	101,000		
Lên tàu	P_b	HK/ngày	14,500	50,500		
	P_a	HK/ngày	14,500	50,500		
Lượng HK sử dụng quảng trường ga và các công trình liên quan dự kiến	$N = P \times 1.0$	HK/ngày	29,000	101,000	Plaza User Ratio:1.00	
Lượng khách ra giờ cao điểm (Lên tàu)	PP_a	HK/giờ	1,175	4,091		
Lượng khách vào giờ cao điểm (Xuống tàu)	PP_b	HK/giờ	1,175	4,091		
Chuyển giao hành khách sang các phương thức giao thông khác tại giờ cao điểm	$PTUM_i = PP_a \times 1.0$	người/giờ	1,175	4,091		
Chuyển giao hành khách sang phương thức giao thông khác tại giờ cao điểm (Lên tàu)	Xe buýt		618	2,172		
	Taxi		10	37		
	xe con (Đón khách)*43% lượng xe con		12	39		
	xe con (Gửi xe đi tàu)*57% lượng xe con		15	52		
	Xe máy (Đón khách) *43% lượng xe máy		144	485		
	Xe máy (Gửi xe đi tàu) *57% lượng xe máy		190	643		
	Xe ôm		6	21		
Xe đạp		53	185			
Lượng HK chờ tại giờ cao điểm	Xe buýt	$PTW_b = PTUM_{i \times H_b} / 60$	52	181		
	Taxi	$PTW_t = PTUM_{i \times H_t} / 60$	1	3		
Lượng bến cần thiết tại giờ cao	Xe buýt	$Bit_b = PTUM_b / PS_b \times H_b / 60$	1	4		
	Taxi	$Bit_t = (PTUM_t \times T_t) / 60$	1	1		
	Bãi đậu taxi	$Bit_w = PTW_t / PS_t$	2	4		
	Xe ôm	$Bit_o = (PTUM_o \times T_o) / 60$	1	1		
	xe con (Đón khách)	$Bit_c = (PTUM_{c \times T_c}) / 60$	1	1		
Chuyển giao HK từ phương thức giao thông khác tại giờ cao điểm	$PTUM_o = PP_b \times 1.0$	người/giờ	1,175	4,091		
Chuyển giao hành khách từ phương thức giao thông khác tại giờ cao điểm (Xuống tàu)	Xe buýt		618	2,172		
	Taxi		10	37		
	xe con (trả khách)*43% lượng xe con		12	39		
	xe con (Gửi xe đi tàu)*57% lượng xe con		15	52		
	Xe máy (trả khách) *43% lượng xe máy		144	485		
	Xe máy (Gửi xe đi tàu) *57% lượng xe máy		190	643		
	Xe ôm		6	21		
Xe đạp		53	185			
Lượng bến cần thiết tại giờ cao điểm	Xe buýt	$Bob = PTUM_o \times T_o_b / 60$	1	2		
	Taxi	$Bot = PTUM_o \times T_o_t / 60$	1	1		
	Xe ôm	$Box_o = PTUM_o \times T_o_x / 60$	1	1		
	xe con (Trả khách)	$Bit_c = (PTUM_{c \times T_c}) / 60$	1	1		
Lưu lượng giao thông tại giờ cao điểm	Xe buýt		20	80		
	Taxi		20	80		
	xe con (Đón và trả khách)		10	40		
	Xe máy (Đón và trả khách) *43% lượng xe máy		290	970		
	Xe máy (Gửi xe đi tàu)		380	1,290		
	Xe ôm		10	30		
	Xe đạp		110	370		
Tổng		840	2,860			
Lượng chỗ đậu xe cần thiết	xe con	$PK_c = (P_{cp} / P_{Sc}) / 2(\text{lên/xuống}) / 1.5$	chỗ	68	236	1.5 vòng/ngày
	Xe máy	$PK_{mc} = (P_{mcp} / P_{Smc}) / 2(\text{lên/xuống}) / 1.5$	chỗ	1,261	4,265	1.5 vòng/ngày
	Xe đạp	$PK_{bc} = P_{bc} / 1.23 / 2(\text{lên/xuống}) / 1.5$	chỗ	354	1,232	1.5 vòng/ngày, 1.23 vòng/xe đạp

Số 7-1. An Phú (Bắc)

1. Các chỉ số quy hoạch

1) Lượng hành khách (Bắc)

Hạng mục	Mã số	Đơn vị	2020	2040	Chú thích
Lượng hành khách dự kiến	P ₀	HK/ngày	2,128	2,550	
(Chuyển sang/từ các tuyến ĐSĐT khác)	P _s	HK/ngày	0	0	
Lượng HK dự kiến (không bao gồm lượng HK chuyển sang/từ các tuyến ĐSĐT khác)	P	HK/ngày	2,128	2,550	P=P ₀ -P _s
(Lên tàu)	P _a	HK/ngày	1,064	1,275	
(Xuống tàu)	P _b	HK/ngày	1,064	1,275	
Lượng khách vào giờ cao điểm (Lên tàu)	PP _a	HK/giờ	86	103	Peak Rate:0.081
Lượng khách ra giờ cao điểm (Xuống tàu)	PP _b	HK/giờ	86	103	Peak Rate:0.081

2) Phân bổ phương thức (tổng lượng HK)

Phương thức	Mã số	Đơn vị	2020	2040	
Xe buýt	P _b	HK/ngày	592	1,313	Không có tuyến buýt ở phía bắc
Taxi	P _t	HK/ngày	87	169	
xe con riêng (đón và trả khách)*43% lượng xe con	P _{ck}	HK/ngày	90	194	
xe con riêng (Gửi xe đi tàu)*57% lượng xe con	P _{cp}	HK/ngày	120	257	
Xe máy (Đón và trả khách) *43% lượng xe máy	P _{mck}	HK/ngày	2,168	4,686	
Xe máy (Gửi xe đi tàu) *57% lượng xe máy	P _{mcp}	HK/ngày	2,875	6,211	
Xe ôm	P _{xe}	HK/ngày	35	75	
Xe đạp	P _{bc}	HK/ngày	378	810	
Đi bộ	P _w	HK/ngày	655	1,285	
Tổng		HK/ngày	7,000	15,000	

3) Tỷ phần phương thức

Phương thức	Mã số	Đơn vị	2020	2040
Xe buýt		%	8.46%	8.75%
Taxi		%	1.24%	1.13%
xe con riêng (đón và trả khách)*43% lượng xe con		%	1.29%	1.29%
xe con riêng (Gửi xe đi tàu)*57% lượng xe con		%	1.71%	1.71%
Xe máy (Đón và trả khách) *43% lượng xe máy		%	30.97%	31.24%
Xe máy (Gửi xe đi tàu) *57% lượng xe máy		%	41.07%	41.41%
Xe ôm		%	0.50%	0.50%
Xe đạp		%	5.40%	5.40%
Đi bộ		%	9.36%	8.57%
Tổng		%	100.00%	100.00%

4) Các hệ số về phương thức giao thông

Các hạng mục	Mã số	Đơn vị	Xe buýt	Taxi	xe con	Xe máy
			<i>b</i>	<i>t</i>	<i>c</i>	<i>mcp</i>
Tần suất hoạt động trung bình	H _x	phút/xe	4	5	-	-
Lượng HK trung bình mỗi xe	PS _x	người/xe	55	0.9	1.79	1.24
Thời gian đón khách cần thiết	T _{ix}	phút/người	-	0.2	1.0	0.2
Thời gian trả khách cần thiết	To _x	phút/người	0.03	0.5	1.0	0.5

Số 7-1. An Phú (Bắc)

2. Tiêu chuẩn về quảng trường ga và các công trình liên quan

Hạng mục	Mã số/Công thức	Đơn vị	Số lượng		Chú thích	
			2020	2040		
Lượng HK dự kiến (không bao gồm HK chuyển sang/từ các tuyến khác)	$P = P_b + P_a$	HK/ngày	2,128	2,550		
Lên tàu	Pb	HK/ngày	1,064	1,275		
	Pa	HK/ngày	1,064	1,275		
Lượng HK sử dụng quảng trường ga và các công trình liên quan dự kiến	$N = P \times 1.0$	HK/ngày	2,130	2,550	Plaza User Ratio:1.00	
Lượng khách ra giờ cao điểm (Lên tàu)	PPa	HK/giờ	86	103		
Lượng khách vào giờ cao điểm (Xuống tàu)	PPb	HK/giờ	86	103		
Chuyển giao hành khách sang các phương thức giao thông khác tại giờ cao điểm	$PTUMi = PPa \times 1.0$	người/giờ	86	103		
Chuyển giao hành khách sang phương thức giao thông khác tại giờ cao điểm (Lên tàu)	Xe buýt	$PTUMix = PTUMi \times (\text{Tỷ phần phương thức})$	người/giờ	8	10	
	Taxi		người/giờ	2	2	
	xe con (Đón khách)*43% lượng xe con		người/giờ	2	2	
	xe con (Gửi xe đi tàu)*57% lượng xe con		người/giờ	2	2	
	Xe máy (Đón khách) *43% lượng xe máy		người/giờ	27	33	
	Xe máy (Gửi xe đi tàu) *57% lượng xe máy		người/giờ	36	43	
	Xe ôm		người/giờ	1	1	
Xe đạp	người/giờ	5	6			
Lượng HK chờ tại giờ cao điểm	Xe buýt $PTWb = PTUMix \times Hb / 60$ Taxi $PTWt = PTUMix \times Ht / 60$	người	1	1	0	0
Lượng bến cần thiết tại giờ cao	Xe buýt	$Bib = PTUMb / PSb \times Hb / 60$	bến	1	1	
	Taxi	$Bit = (PTUMt \times Tti) / 60$	bến	1	1	
	Bãi đậu taxi	$Bitw = PTWt / PST$	bến	0	0	
	Xe ôm	$Biox = (PTUMox \times Tiox) / 60$	bến	1	1	
	xe con (Đón khách)	$Bick = (PTUMck / PSc \times Tic) / 60$	bến	1	1	
Chuyển giao HK từ phương thức giao thông khác tại giờ cao điểm	$PTUMo = PPb \times 1.0$	người/giờ	86	103		
Chuyển giao hành khách từ phương thức giao thông khác tại giờ cao điểm (Xuống tàu)	Xe buýt	$PTUMox = PTUMo \times (\text{Tỷ phần phương thức})$	người/giờ	8	10	
	Taxi		người/giờ	2	2	
	xe con (trả khách)*43% lượng xe con		người/giờ	2	2	
	xe con (Gửi xe đi tàu)*57% lượng xe con		người/giờ	2	2	
	Xe máy (trả khách) *43% lượng xe máy		người/giờ	27	33	
	Xe máy (Gửi xe đi tàu) *57% lượng xe máy		người/giờ	36	43	
	Xe ôm		người/giờ	1	1	
Xe đạp	người/giờ	5	6			
Lượng bến cần thiết tại giờ cao điểm	Xe buýt	$Bob = PTUMob \times Tob / 60$	bến	1	1	
	Taxi	$Bot = PTUMot \times Tot / 60$	bến	1	1	
	Xe ôm	$Boxo = PTUMoxe \times Toxe / 60$	bến	1	1	
	xe con (Trả khách)	$Bick = (PTUMck / PSc \times Toc) / 60$	bến	1	1	
Lưu lượng giao thông tại giờ cao điểm	Xe buýt	$PVx = \sum \{PTUMix \times (\text{Tỷ phần phương thức}) / PSx\}$	xe/giờ	0	0	
	Taxi		xe/giờ	0	0	
	xe con (Đón và trả khách)		xe/giờ	0	0	
	Xe máy (Đón và trả khách) *43% lượng xe máy		xe/giờ	50	70	
	Xe máy (Gửi xe đi tàu)		xe/giờ	70	90	
	Xe ôm		xe/giờ	0	0	
	Xe đạp		xe/giờ	10	10	
Tổng	xe/giờ	130	170			
Lượng chỗ đậu xe cần thiết	xe con	$PKc = (Pcp / PSc) / 2(\text{lên/xuống}) / 1.5$	chỗ	7	9	1.5 vòng/ngày
	Xe máy	$PKmc = (Pmcp / PSmc) / 2(\text{lên/xuống}) / 1.5$	chỗ	235	284	1.5 vòng/ngày
	Xe đạp	$PKbc = Pbc / 1.23 / 2(\text{lên/xuống}) / 1.5$	chỗ	32	38	1.5 vòng/ngày, 1.23 vòng/xe đạp

Số 7-2. An Phú (Nam)

1. Các chỉ số quy hoạch

1) Lượng hành khách (Nam)

Hạng mục	Mã số	Đơn vị	2020	2040	Chú thích
Lượng hành khách dự kiến	P ₀	HK/ngày	4,872	12,450	
(Chuyển sang/từ các tuyến ĐSĐT khác)	P _s	HK/ngày	0	0	
Lượng HK dự kiến (không bao gồm lượng HK chuyển sang/từ các tuyến ĐSĐT khác)	P	HK/ngày	4,872	12,450	P=P ₀ -P _s
(Lên tàu)	P _a	HK/ngày	2,436	6,225	
(Xuống tàu)	P _b	HK/ngày	2,436	6,225	
Lượng khách vào giờ cao điểm (Lên tàu)	PP _a	HK/giờ	197	504	Peak Rate:0.081
Lượng khách ra giờ cao điểm (Xuống tàu)	PP _b	HK/giờ	197	504	Peak Rate:0.081

2) Phân bổ phương thức (tổng lượng HK)

Phương thức	Mã số	Đơn vị	2020	2040	
Xe buýt	P _b	HK/ngày	592	1,313	1 tuyến gom khách ở phía nam (3M)
Taxi	P _t	HK/ngày	87	169	
xe con riêng (đón và trả khách)*43% lượng xe con	P _{ck}	HK/ngày	90	194	
xe con riêng (Gửi xe đi tàu)*57% lượng xe con	P _{cp}	HK/ngày	120	257	
Xe máy (Đón và trả khách) *43% lượng xe máy	P _{mck}	HK/ngày	2,168	4,686	
Xe máy (Gửi xe đi tàu) *57% lượng xe máy	P _{mcp}	HK/ngày	2,875	6,211	
Xe ôm	P _{xe}	HK/ngày	35	75	
Xe đạp	P _{bc}	HK/ngày	378	810	
Đi bộ	P _w	HK/ngày	655	1,285	
Tổng		HK/ngày	7,000	15,000	

3) Tỷ phần phương thức

Phương thức	Mã số	Đơn vị	2020	2040
Xe buýt		%	8.46%	8.75%
Taxi		%	1.24%	1.13%
xe con riêng (đón và trả khách)*43% lượng xe con		%	1.29%	1.29%
xe con riêng (Gửi xe đi tàu)*57% lượng xe con		%	1.71%	1.71%
Xe máy (Đón và trả khách) *43% lượng xe máy		%	30.97%	31.24%
Xe máy (Gửi xe đi tàu) *57% lượng xe máy		%	41.07%	41.41%
Xe ôm		%	0.50%	0.50%
Xe đạp		%	5.40%	5.40%
Đi bộ		%	9.36%	8.57%
Tổng		%	100.00%	100.00%

4) Các hệ số về phương thức giao thông

Các hạng mục	Mã số	Đơn vị	Xe buýt	Taxi	xe con	Xe máy
			<i>b</i>	<i>t</i>	<i>c</i>	<i>mcp</i>
Tần suất hoạt động trung bình	H _x	phút/xe	4	5	-	-
Lượng HK trung bình mỗi xe	PS _x	người/xe	55	0.9	1.79	1.24
Thời gian đón khách cần thiết	T _{ix}	phút/người	-	0.2	1.0	0.2
Thời gian trả khách cần thiết	To _x	phút/người	0.03	0.5	1.0	0.5

Số 7-2. An Phú (Nam)

2. Tiêu chuẩn về quảng trường ga và các công trình liên quan

Hạng mục	Mã số/Công thức	Đơn vị	Số lượng		Chú thích	
			2020	2040		
Lượng HK dự kiến (không bao gồm HK chuyển sang/từ các tuyến khác)	$P = P_b + P_a$	HK/ngày	4,872	12,450		
Lên tàu	P_b	HK/ngày	2,436	6,225		
Xuống tàu	P_a	HK/ngày	2,436	6,225		
Lượng HK sử dụng quảng trường ga và các công trình liên quan dự kiến	$N = P \times 1.0$	HK/ngày	4,870	12,450	Plaza User Ratio:1.00	
Lượng khách ra giờ cao điểm (Lên tàu)	PP_a	HK/giờ	197	504		
Lượng khách vào giờ cao điểm (Xuống tàu)	PP_b	HK/giờ	197	504		
Chuyển giao hành khách sang các phương thức giao thông khác tại giờ cao điểm	$PTUM_i = PP_a \times 1.0$	người/giờ	197	504		
Chuyển giao hành khách sang phương thức giao thông khác tại giờ cao điểm (Lên tàu)	Xe buýt		17	45		
	Taxi		3	6		
	xe con (Đón khách)*43% lượng xe con		3	7		
	xe con (Gửi xe đi tàu)*57% lượng xe con		4	9		
	Xe máy (Đón khách) *43% lượng xe máy		62	158		
	Xe máy (Gửi xe đi tàu) *57% lượng xe máy		81	209		
	Xe ôm		1	3		
Xe đạp		11	28			
Lượng HK chờ tại giờ cao điểm	Xe buýt	$PTW_b = PTUM_{mix} \times H_b / 60$	1	3		
	Taxi	$PTW_t = PTUM_{mix} \times H_t / 60$	0	1		
Lượng bến cần thiết tại giờ cao	Xe buýt	$Bib = PTUM_b / PS_b \times H_b / 60$	1	1		
	Taxi	$Bit = (PTUM_t \times Ti_t) / 60$	1	1		
	Bãi đậu taxi	$Bit_w = PTW_t / PS_t$	0	2		
	Xe ôm	$Bio_x = (PTUM_o \times Ti_o) / 60$	1	1		
	xe con (Đón khách)	$Bick = (PTUM_{ck} / PS_{ck} \times Ti_{ck}) / 60$	1	1		
Chuyển giao HK từ phương thức giao thông khác tại giờ cao điểm	$PTUM_o = PP_b \times 1.0$	người/giờ	197	504		
Chuyển giao hành khách từ phương thức giao thông khác tại giờ cao điểm (Xuống tàu)	Xe buýt		17	45		
	Taxi		3	6		
	xe con (trả khách)*43% lượng xe con		3	7		
	xe con (Gửi xe đi tàu)*57% lượng xe con		4	9		
	Xe máy (trả khách) *43% lượng xe máy		62	158		
	Xe máy (Gửi xe đi tàu) *57% lượng xe máy		81	209		
	Xe ôm		1	3		
Xe đạp		11	28			
Lượng bến cần thiết tại giờ cao điểm	Xe buýt	$Bob = PTUM_o \times T_o_b / 60$	1	1		
	Taxi	$Bot = PTUM_o \times T_o_t / 60$	1	1		
	Xe ôm	$Box_o = PTUM_o \times T_o_x / 60$	1	1		
	xe con (Trả khách)	$Bick = (PTUM_{ck} / PS_{ck} \times T_o_c) / 60$	1	1		
Lưu lượng giao thông tại giờ cao điểm	Xe buýt		0	0		
	Taxi		10	10		
	xe con (Đón và trả khách)		0	10		
	Xe máy (Đón và trả khách) *43% lượng xe máy		120	320		
	Xe máy (Gửi xe đi tàu)		160	420		
	Xe ôm		0	0		
	Xe đạp		20	60		
Tổng		310	820			
Lượng chỗ đậu xe cần thiết	xe con	$PK_c = (P_{cp} / PS_c) / 2(\text{lên/xuống}) / 1.5$	chỗ	16	40	1.5 vòng/ngày
	Xe máy	$PK_{mc} = (P_{mcp} / PS_{mc}) / 2(\text{lên/xuống}) / 1.5$	chỗ	538	1,386	1.5 vòng/ngày
	Xe đạp	$PK_{bc} = P_{bc} / 1.23 / 2(\text{lên/xuống}) / 1.5$	chỗ	72	183	1.5 vòng/ngày, 1.23 vòng/xe đạp

Số 7-3. An Phú (Toàn bộ)

1. Các chỉ số quy hoạch

1) Lượng hành khách

Hạng mục	Mã số	Đơn vị	2020	2040	Chú thích
Lượng hành khách dự kiến	P ₀	HK/ngày	7,000	15,000	
(Chuyển sang/từ các tuyến ĐSĐT khác)	P _s	HK/ngày	0	0	
Lượng HK dự kiến (không bao gồm lượng HK chuyển sang/từ các tuyến ĐSĐT khác)	P	HK/ngày	7,000	15,000	P=P ₀ -P _s
(Lên tàu)	P _a	HK/ngày	3,500	7,500	
(Xuống tàu)	P _b	HK/ngày	3,500	7,500	
Lượng khách vào giờ cao điểm (Lên tàu)	PP _a	HK/giờ	284	608	Peak Rate:0.081
Lượng khách ra giờ cao điểm (Xuống tàu)	PP _b	HK/giờ	284	608	Peak Rate:0.081

2) Phân bổ phương thức (tổng lượng HK)

Phương thức	Mã số	Đơn vị	2020	2040
Xe buýt	P _b	HK/ngày	592	1,313
Taxi	P _t	HK/ngày	87	169
xe con riêng (đón và trả khách)*43% lượng xe con	P _{ck}	HK/ngày	90	194
xe con riêng (Gửi xe đi tàu)*57% lượng xe con	P _{cp}	HK/ngày	120	257
Xe máy (Đón và trả khách) *43% lượng xe máy	P _{mck}	HK/ngày	2,168	4,686
Xe máy (Gửi xe đi tàu) *57% lượng xe máy	P _{mcp}	HK/ngày	2,875	6,211
Xe ôm	P _{xe}	HK/ngày	35	75
Xe đạp	P _{bc}	HK/ngày	378	810
Đi bộ	P _w	HK/ngày	655	1,285
Tổng		HK/ngày	7,000	15,000

3) Tỷ phần phương thức

Phương thức	Mã số	Đơn vị	2020	2040
Xe buýt		%	8.46%	8.75%
Taxi		%	1.24%	1.13%
xe con riêng (đón và trả khách)*43% lượng xe con		%	1.29%	1.29%
xe con riêng (Gửi xe đi tàu)*57% lượng xe con		%	1.71%	1.71%
Xe máy (Đón và trả khách) *43% lượng xe máy		%	30.97%	31.24%
Xe máy (Gửi xe đi tàu) *57% lượng xe máy		%	41.07%	41.41%
Xe ôm		%	0.50%	0.50%
Xe đạp		%	5.40%	5.40%
Đi bộ		%	9.36%	8.57%
Tổng		%	100.00%	100.00%

4) Các hệ số về phương thức giao thông

Các hạng mục	Mã số	Đơn vị	Xe buýt	Taxi	xe con	Xe máy
			<i>b</i>	<i>t</i>	<i>c</i>	<i>mcp</i>
Tần suất hoạt động trung bình	H _x	phút/xe	4	5	-	-
Lượng HK trung bình mỗi xe	PS _x	người/xe	55	0.9	1.79	1.24
Thời gian đón khách cần thiết	T _{ix}	phút/người	-	0.2	1.0	0.2
Thời gian trả khách cần thiết	To _x	phút/người	0.03	0.5	1.0	0.5

Số 7-3. An Phú (Toàn bộ)

2. Tiêu chuẩn về quảng trường ga và các công trình liên quan

Hạng mục	Mã số/Công thức	Đơn vị	Số lượng		Chú thích	
			2020	2040		
Lượng HK dự kiến (không bao gồm HK chuyển sang/từ các tuyến khác)	$P = P_b + P_a$	HK/ngày	7,000	15,000		
Lên tàu	Pb	HK/ngày	3,500	7,500		
	Pa	HK/ngày	3,500	7,500		
Lượng HK sử dụng quảng trường ga và các công trình liên quan dự kiến	$N = P \times 1.0$	HK/ngày	7,000	15,000	Plaza User Ratio:1.00	
Lượng khách ra giờ cao điểm (Lên tàu)	PPa	HK/giờ	284	608		
Lượng khách vào giờ cao điểm (Xuống tàu)	PPb	HK/giờ	284	608		
Chuyển giao hành khách sang các phương thức giao thông khác tại giờ cao điểm	$PTUMi = PPa \times 1.0$	người/giờ	284	608		
Chuyển giao hành khách sang phương thức giao thông khác tại giờ cao điểm (Lên tàu)	Xe buýt	$PTUMix = PTUMi \times (\text{Tỷ phần phương thức})$	người/giờ	25	54	
	Taxi		người/giờ	4	7	
	xe con (Đón khách)*43% lượng xe con		người/giờ	4	8	
	xe con (Gửi xe đi tàu)*57% lượng xe con		người/giờ	5	11	
	Xe máy (Đón khách) *43% lượng xe máy		người/giờ	88	190	
	Xe máy (Gửi xe đi tàu) *57% lượng xe máy		người/giờ	117	252	
	Xe ôm		người/giờ	2	4	
Xe đạp	người/giờ	16	33			
Lượng HK chờ tại giờ cao điểm	Xe buýt $PTWb = PTUMix \times Hb / 60$ Taxi $PTWt = PTUMix \times Ht / 60$	người	2	4		
Lượng bến cần thiết tại giờ cao	Xe buýt	$Bib = PTUMb / PSb \times Hb / 60$	bến	1	1	
	Taxi	$Bit = (PTUMt \times Tti) / 60$	bến	1	1	
	Bãi đậu taxi	$Bitw = PTWt / PSt$	bến	0	2	
	Xe ôm	$Biox = (PTUMox \times Tiox) / 60$	bến	1	1	
	xe con (Đón khách)	$Bick = (PTUMck / PSc \times Tic) / 60$	bến	1	1	
Chuyển giao HK từ phương thức giao thông khác tại giờ cao điểm	$PTUMo = PPb \times 1.0$	người/giờ	284	608		
Chuyển giao hành khách từ phương thức giao thông khác tại giờ cao điểm (Xuống tàu)	Xe buýt	$PTUMox = PTUMo \times (\text{Tỷ phần phương thức})$	người/giờ	25	54	
	Taxi		người/giờ	4	7	
	xe con (trả khách)*43% lượng xe con		người/giờ	4	8	
	xe con (Gửi xe đi tàu)*57% lượng xe con		người/giờ	5	11	
	Xe máy (trả khách) *43% lượng xe máy		người/giờ	88	190	
	Xe máy (Gửi xe đi tàu) *57% lượng xe máy		người/giờ	117	252	
	Xe ôm		người/giờ	2	4	
Xe đạp	người/giờ	16	33			
Lượng bến cần thiết tại giờ cao điểm	Xe buýt	$Bob = PTUMob \times Tob / 60$	bến	1	1	
	Taxi	$Bot = PTUMot \times Tot / 60$	bến	1	1	
	Xe ôm	$Boxo = PTUMoxe \times Toxe / 60$	bến	1	1	
	xe con (Trả khách)	$Bick = (PTUMck / PSc \times Toc) / 60$	bến	1	1	
Lưu lượng giao thông tại giờ cao điểm	Xe buýt	$PVx = \sum \{PTUMix \times (\text{Tỷ phần phương thức}) / PSx\}$	xe/giờ	0	0	
	Taxi		xe/giờ	10	20	
	xe con (Đón và trả khách)		xe/giờ	0	10	
	Xe máy (Đón và trả khách) *43% lượng xe máy		xe/giờ	180	380	
	Xe máy (Gửi xe đi tàu)		xe/giờ	230	500	
	Xe ôm		xe/giờ	0	10	
	Xe đạp		xe/giờ	30	70	
Tổng	xe/giờ	450	990			
Lượng chỗ đậu xe cần thiết	xe con	$PKc = (Pcp / PSc) / 2(\text{lên/xuống}) / 1.5$	chỗ	23	48	1.5 vòng/ngày
	Xe máy	$PKmc = (Pmcp / PSmc) / 2(\text{lên/xuống}) / 1.5$	chỗ	773	1,670	1.5 vòng/ngày
	Xe đạp	$PKbc = Pbc / 1.23 / 2(\text{lên/xuống}) / 1.5$	chỗ	103	220	1.5 vòng/ngày, 1.23 vòng/xe đạp

Số 8-1. Rạch Chiếc (Tây)

1. Các chỉ số quy hoạch

1) Lượng hành khách (Tây)

Hạng mục	Mã số	Đơn vị	2020	2040	Chú thích
Lượng hành khách dự kiến	P ₀	HK/ngày	2,923	14,484	
(Chuyển sang/từ các tuyến ĐSĐT khác)	P _s	HK/ngày	0	0	
Lượng HK dự kiến (không bao gồm lượng HK chuyển sang/từ các tuyến ĐSĐT khác)	P	HK/ngày	2,923	14,484	P=P ₀ -P _s
(Lên tàu)	P _a	HK/ngày	1,462	7,242	
(Xuống tàu)	P _b	HK/ngày	1,462	7,242	
Lượng khách vào giờ cao điểm (Lên tàu)	PP _a	HK/giờ	118	587	Peak Rate:0.081
Lượng khách ra giờ cao điểm (Xuống tàu)	PP _b	HK/giờ	118	587	Peak Rate:0.081

2) Phân bổ phương thức (tổng lượng HK)

Phương thức	Mã số	Đơn vị	2020	2040	
Xe buýt	P _b	HK/ngày	14,592	41,296	1 tuyến hiện hữu ở phía tây (và tuyến BRT)
Taxi	P _t	HK/ngày	360	1,000	
xe con riêng (đón và trả khách)*43% lượng xe con	P _{ck}	HK/ngày	318	877	
xe con riêng (Gửi xe đi tàu)*57% lượng xe con	P _{cp}	HK/ngày	422	1,163	
Xe máy (Đón và trả khách) *43% lượng xe máy	P _{mck}	HK/ngày	5,974	16,299	
Xe máy (Gửi xe đi tàu) *57% lượng xe máy	P _{mcp}	HK/ngày	7,918	21,606	
Xe ôm	P _{xe}	HK/ngày	185	510	
Xe đạp	P _{bc}	HK/ngày	1,554	4,284	
Đi bộ	P _w	HK/ngày	5,677	14,965	
Tổng		HK/ngày	37,000	102,000	

3) Tỷ phần phương thức

Phương thức	Mã số	Đơn vị	2020	2040
Xe buýt		%	39.44%	40.49%
Taxi		%	0.97%	0.98%
xe con riêng (đón và trả khách)*43% lượng xe con		%	0.86%	0.86%
xe con riêng (Gửi xe đi tàu)*57% lượng xe con		%	1.14%	1.14%
Xe máy (Đón và trả khách) *43% lượng xe máy		%	16.15%	15.98%
Xe máy (Gửi xe đi tàu) *57% lượng xe máy		%	21.40%	21.18%
Xe ôm		%	0.50%	0.50%
Xe đạp		%	4.20%	4.20%
Đi bộ		%	15.34%	14.67%
Tổng		%	100.00%	100.00%

4) Các hệ số về phương thức giao thông

Các hạng mục	Mã số	Đơn vị	Xe buýt	Taxi	xe con	Xe máy
			<i>b</i>	<i>t</i>	<i>c</i>	<i>mcp</i>
Tần suất hoạt động trung bình	H _x	phút/xe	6	5	-	-
Lượng HK trung bình mỗi xe	PS _x	người/xe	80	0.9	1.79	1.24
Thời gian đón khách cần thiết	T _{ix}	phút/người	-	0.2	1.0	0.2
Thời gian trả khách cần thiết	To _x	phút/người	0.03	0.5	1.0	0.5

SỐ 8-1. RẠCH CHIẾC (TÂY)

2. Tiêu chuẩn về quảng trường ga và các công trình liên quan

Hạng mục	Mã số/Công thức	Đơn vị	Số lượng		Chú thích	
			2020	2040		
Lượng HK dự kiến (không bao gồm HK chuyển sang/từ các tuyến khác)	$P = P_b + P_a$	HK/ngày	2,923	14,484		
Lên tàu	Pb	HK/ngày	1,462	7,242		
	Pa	HK/ngày	1,462	7,242		
Lượng HK sử dụng quảng trường ga và các công trình liên quan dự kiến	$N = P \times 1.0$	HK/ngày	2,920	14,480	Plaza User Ratio:1.00	
Lượng khách ra giờ cao điểm (Lên tàu)	PPa	HK/giờ	118	587		
Lượng khách vào giờ cao điểm (Xuống tàu)	PPb	HK/giờ	118	587		
Chuyển giao hành khách sang các phương thức giao thông khác tại giờ cao điểm	$PTUMi = PPa \times 1.0$	người/giờ	118	587		
Chuyển giao hành khách sang phương thức giao thông khác tại giờ cao điểm (Lên tàu)	Xe buýt		47	238		
	Taxi		2	6		
	xe con (Đón khách)*43% lượng xe con		2	6		
	xe con (Gửi xe đi tàu)*57% lượng xe con		2	7		
	Xe máy (Đón khách) *43% lượng xe máy		20	94		
	Xe máy (Gửi xe đi tàu) *57% lượng xe máy		26	125		
	Xe ôm		1	3		
Xe đạp		5	25			
Lượng HK chờ tại giờ cao điểm	Xe buýt	$PTWb = PTUMix \times Hb / 60$	5	24		
	Taxi	$PTWt = PTUMix \times Ht / 60$	0	1		
Lượng bến cần thiết tại giờ cao	Xe buýt	$Bib = PTUMb / PSb \times Hb / 60$	1	1		
	Taxi	$Bit = (PTUMt \times Tti) / 60$	1	1		
	Bãi đậu taxi	$Bitw = PTWt / PSt$	0	2		
	Xe ôm	$Bixo = (PTUMo \times Tioe) / 60$	1	1		
	xe con (Đón khách)	$Bick = (PTUMck / PSc \times Tic) / 60$	1	1		
Chuyển giao HK từ phương thức giao thông khác tại giờ cao điểm	$PTUMo = PPb \times 1.0$	người/giờ	118	587		
Chuyển giao hành khách từ phương thức giao thông khác tại giờ cao điểm (Xuống tàu)	Xe buýt		47	238		
	Taxi		2	6		
	xe con (trả khách)*43% lượng xe con		2	6		
	xe con (Gửi xe đi tàu)*57% lượng xe con		2	7		
	Xe máy (trả khách) *43% lượng xe máy		20	94		
	Xe máy (Gửi xe đi tàu) *57% lượng xe máy		26	125		
	Xe ôm		1	3		
Xe đạp		5	25			
Lượng bến cần thiết tại giờ cao điểm	Xe buýt	$Bob = PTUMob \times Tob / 60$	1	1		
	Taxi	$Bot = PTUMot \times Tot / 60$	1	1		
	Xe ôm	$Boxo = PTUMoxe \times Toxe / 60$	1	1		
	xe con (Trả khách)	$Bick = (PTUMck / PSc \times Toc) / 60$	1	1		
Lưu lượng giao thông tại giờ cao điểm	Xe buýt		0	10		
	Taxi		0	10		
	xe con (Đón và trả khách)		0	10		
	Xe máy (Đón và trả khách) *43% lượng xe máy		40	190		
	Xe máy (Gửi xe đi tàu)		50	250		
	Xe ôm		0	0		
	Xe đạp		10	50		
Tổng		100	520			
Lượng chỗ đậu xe cần thiết	xe con	$PKc = (Pcp / PSc) / 2(\text{lên/xuống}) / 1.5$	chỗ	7	31	1.5 vòng/ngày
	Xe máy	$PKmc = (Pmcp / PSmc) / 2(\text{lên/xuống}) / 1.5$	chỗ	169	825	1.5 vòng/ngày
	Xe đạp	$PKbc = Pbc / 1.23 / 2(\text{lên/xuống}) / 1.5$	chỗ	34	165	1.5 vòng/ngày, 1.23 vòng/xe đạp

Số 8-2. Rạch Chiếc (Đông)

1. Các chỉ số quy hoạch

1) Lượng hành khách (Đông)

Hạng mục	Mã số	Đơn vị	2020	2040	Chú thích
Lượng hành khách dự kiến	P ₀	HK/ngày	34,077	87,516	
(Chuyển sang/từ các tuyến ĐSĐT khác)	P _s	HK/ngày	0	0	
Lượng HK dự kiến (không bao gồm lượng HK chuyển sang/từ các tuyến ĐSĐT khác)	P	HK/ngày	34,077	87,516	P=P ₀ -P _s
(Lên tàu)	Pa	HK/ngày	17,039	43,758	
(Xuống tàu)	Pb	HK/ngày	17,039	43,758	
Lượng khách vào giờ cao điểm (Lên tàu)	PPa	HK/giờ	1,380	3,544	Peak Rate:0.081
Lượng khách ra giờ cao điểm (Xuống tàu)	PPb	HK/giờ	1,380	3,544	Peak Rate:0.081

2) Phân bổ phương thức (tổng lượng HK)

Phương thức	Mã số	Đơn vị	2020	2040	
Xe buýt	Pb	HK/ngày	14,592	41,296	1 tuyến hiện hữu ở phía đông
Taxi	Pt	HK/ngày	360	1,000	
xe con riêng (đón và trả khách)*43% lượng xe con	Pck	HK/ngày	318	877	
xe con riêng (Gửi xe đi tàu)*57% lượng xe con	Pcp	HK/ngày	422	1,163	
Xe máy (Đón và trả khách) *43% lượng xe máy	Pmck	HK/ngày	5,974	16,299	
Xe máy (Gửi xe đi tàu) *57% lượng xe máy	Pmcp	HK/ngày	7,918	21,606	
Xe ôm	Pxe	HK/ngày	185	510	
Xe đạp	Pbc	HK/ngày	1,554	4,284	
Đi bộ	Pw	HK/ngày	5,677	14,965	
Tổng		HK/ngày	37,000	102,000	

3) Tỷ phần phương thức

Phương thức	Mã số	Đơn vị	2020	2040
Xe buýt		%	39.44%	40.49%
Taxi		%	0.97%	0.98%
xe con riêng (đón và trả khách)*43% lượng xe con		%	0.86%	0.86%
xe con riêng (Gửi xe đi tàu)*57% lượng xe con		%	1.14%	1.14%
Xe máy (Đón và trả khách) *43% lượng xe máy		%	16.15%	15.98%
Xe máy (Gửi xe đi tàu) *57% lượng xe máy		%	21.40%	21.18%
Xe ôm		%	0.50%	0.50%
Xe đạp		%	4.20%	4.20%
Đi bộ		%	15.34%	14.67%
Tổng		%	100.00%	100.00%

4) Các hệ số về phương thức giao thông

Các hạng mục	Mã số	Đơn vị	Xe buýt	Taxi	xe con	Xe máy
			<i>b</i>	<i>t</i>	<i>c</i>	<i>mcp</i>
Tần suất hoạt động trung bình	Hx	phút/xe	6	5	-	-
Lượng HK trung bình mỗi xe	PSx	người/xe	80	0.9	1.79	1.24
Thời gian đón khách cần thiết	Tix	phút/người	-	0.2	1.0	0.2
Thời gian trả khách cần thiết	Tox	phút/người	0.03	0.5	1.0	0.5

Số 8-2. Rạch Chiếc (Đông)

2. Tiêu chuẩn về quảng trường ga và các công trình liên quan

Hạng mục	Mã số/Công thức	Đơn vị	Số lượng		Chú thích	
			2020	2040		
Lượng HK dự kiến (không bao gồm HK chuyển sang/từ các tuyến khác)	$P = P_b + P_a$	HK/ngày	34,077	87,516		
Lên tàu	Pb	HK/ngày	17,039	43,758		
	Pa	HK/ngày	17,039	43,758		
Lượng HK sử dụng quảng trường ga và các công trình liên quan dự kiến	$N = P \times 1.0$	HK/ngày	34,080	87,520	Plaza User Ratio:1.00	
Lượng khách ra giờ cao điểm (Lên tàu)	PPa	HK/giờ	1,380	3,544		
Lượng khách vào giờ cao điểm (Xuống tàu)	PPb	HK/giờ	1,380	3,544		
Chuyển giao hành khách sang các phương thức giao thông khác tại giờ cao điểm	$PTUMi = PPa \times 1.0$	người/giờ	1,380	3,544		
Chuyển giao hành khách sang phương thức giao thông khác tại giờ cao điểm (Lên tàu)	Xe buýt	người/giờ	545	1,435		
	Taxi	người/giờ	14	35		
	xe con (Đón khách)*43% lượng xe con	người/giờ	12	31		
	xe con (Gửi xe đi tàu)*57% lượng xe con	người/giờ	16	41		
	Xe máy (Đón khách) *43% lượng xe máy	người/giờ	223	567		
	Xe máy (Gửi xe đi tàu) *57% lượng xe máy	người/giờ	296	751		
	Xe ôm	người/giờ	7	18		
Xe đạp	người/giờ	58	149			
Lượng HK chờ tại giờ cao điểm	Xe buýt	PTWb = $PTUMix \times Hb / 60$	55	144		
	Taxi	PTWt = $PTUMix \times Ht / 60$	1	3		
Lượng bến cần thiết tại giờ cao	Xe buýt	Bib = $PTUMb / PSb \times Hb / 60$	1	2		
	Taxi	Bit = $(PTUMt \times Tti) / 60$	1	1		
	Bãi đậu taxi	Bitw = $PTWt / PST$	2	4		
	Xe ôm	Bixo = $(PTUMo \times Tioe) / 60$	1	1		
	xe con (Đón khách)	Bick = $(PTUMck / PSc \times Tic) / 60$	1	1		
Chuyển giao HK từ phương thức giao thông khác tại giờ cao điểm	$PTUMo = PPb \times 1.0$	người/giờ	1,380	3,544		
Chuyển giao hành khách từ phương thức giao thông khác tại giờ cao điểm (Xuống tàu)	Xe buýt	người/giờ	545	1,435		
	Taxi	người/giờ	14	35		
	xe con (trả khách)*43% lượng xe con	người/giờ	12	31		
	xe con (Gửi xe đi tàu)*57% lượng xe con	người/giờ	16	41		
	Xe máy (trả khách) *43% lượng xe máy	người/giờ	223	567		
	Xe máy (Gửi xe đi tàu) *57% lượng xe máy	người/giờ	296	751		
	Xe ôm	người/giờ	7	18		
Xe đạp	người/giờ	58	149			
Lượng bến cần thiết tại giờ cao điểm	Xe buýt	Bob = $PTUMob \times Tob / 60$	1	1		
	Taxi	Bot = $PTUMot \times Tot / 60$	1	1		
	Xe ôm	Boxo = $PTUMoxe \times Toxe / 60$	1	1		
	xe con (Trả khách)	Bick = $(PTUMck / PSc \times Toc) / 60$	1	1		
Lưu lượng giao thông tại giờ cao điểm	Xe buýt	$PVx = \sum \{PTUMix \times (Tỷ \text{ phần phương thức}) / PSx\}$	xe/giờ	10	40	
	Taxi		xe/giờ	30	80	
	xe con (Đón và trả khách)		xe/giờ	10	30	
	Xe máy (Đón và trả khách) *43% lượng xe máy		xe/giờ	450	1,130	
	Xe máy (Gửi xe đi tàu)		xe/giờ	590	1,500	
	Xe ôm		xe/giờ	10	30	
	Xe đạp		xe/giờ	120	300	
Tổng	xe/giờ	1,220	3,110			
Lượng chỗ đậu xe cần thiết	xe con	$PKc = (Pcp / PSc) / 2(\text{lên/xuống}) / 1.5$	chỗ	73	186	1.5 vòng/ngày
	Xe máy	$PKmc = (Pmcp / PSmc) / 2(\text{lên/xuống}) / 1.5$	chỗ	1,961	4,984	1.5 vòng/ngày
	Xe đạp	$PKbc = Pbc / 1.23 / 2(\text{lên/xuống}) / 1.5$	chỗ	388	997	1.5 vòng/ngày, 1.23 vòng/xe đạp

Số 8-3. Rạch Chiếc (Toàn bộ)

1. Các chỉ số quy hoạch

1) Lượng hành khách

Hạng mục	Mã số	Đơn vị	2020	2040	Chú thích
Lượng hành khách dự kiến	P ₀	HK/ngày	37,000	102,000	
(Chuyển sang/từ các tuyến ĐSĐT khác)	P _s	HK/ngày	0	0	
Lượng HK dự kiến (không bao gồm lượng HK chuyển sang/từ các tuyến ĐSĐT khác)	P	HK/ngày	37,000	102,000	P=P ₀ -P _s
(Lên tàu)	P _a	HK/ngày	18,500	51,000	
(Xuống tàu)	P _b	HK/ngày	18,500	51,000	
Lượng khách vào giờ cao điểm (Lên tàu)	PP _a	HK/giờ	1,499	4,131	Peak Rate:0.081
Lượng khách ra giờ cao điểm (Xuống tàu)	PP _b	HK/giờ	1,499	4,131	Peak Rate:0.081

2) Phân bổ phương thức (tổng lượng HK)

Phương thức	Mã số	Đơn vị	2020	2040	
Xe buýt	P _b	HK/ngày	14,592	41,296	1 tuyến hiện hữu ở phía tây (và tuyến BRT)
Taxi	P _t	HK/ngày	360	1,000	
xe con riêng (đón và trả khách)*43% lượng xe con	P _{ck}	HK/ngày	318	877	
xe con riêng (Gửi xe đi tàu)*57% lượng xe con	P _{cp}	HK/ngày	422	1,163	
Xe máy (Đón và trả khách) *43% lượng xe máy	P _{mck}	HK/ngày	5,974	16,299	
Xe máy (Gửi xe đi tàu) *57% lượng xe máy	P _{mcp}	HK/ngày	7,918	21,606	
Xe ôm	P _{xe}	HK/ngày	185	510	
Xe đạp	P _{bc}	HK/ngày	1,554	4,284	
Đi bộ	P _w	HK/ngày	5,677	14,965	
Tổng		HK/ngày	37,000	102,000	

3) Tỷ phần phương thức

Phương thức	Mã số	Đơn vị	2020	2040
Xe buýt		%	39.44%	40.49%
Taxi		%	0.97%	0.98%
xe con riêng (đón và trả khách)*43% lượng xe con		%	0.86%	0.86%
xe con riêng (Gửi xe đi tàu)*57% lượng xe con		%	1.14%	1.14%
Xe máy (Đón và trả khách) *43% lượng xe máy		%	16.15%	15.98%
Xe máy (Gửi xe đi tàu) *57% lượng xe máy		%	21.40%	21.18%
Xe ôm		%	0.50%	0.50%
Xe đạp		%	4.20%	4.20%
Đi bộ		%	15.34%	14.67%
Tổng		%	100.00%	100.00%

4) Các hệ số về phương thức giao thông

Các hạng mục	Mã số	Đơn vị	Xe buýt	Taxi	xe con	Xe máy
			<i>b</i>	<i>t</i>	<i>c</i>	<i>mcp</i>
Tần suất hoạt động trung bình	H _x	phút/xe	6	5	-	-
Lượng HK trung bình mỗi xe	PS _x	người/xe	80	0.9	1.79	1.24
Thời gian đón khách cần thiết	T _{ix}	phút/người	-	0.2	1.0	0.2
Thời gian trả khách cần thiết	To _x	phút/người	0.03	0.5	1.0	0.5

Số 8-3. Rạch Chiếc (Toàn bộ)

2. Tiêu chuẩn về quảng trường ga và các công trình liên quan

Hạng mục	Mã số/Công thức	Đơn vị	Số lượng		Chú thích	
			2020	2040		
Lượng HK dự kiến (không bao gồm HK chuyển sang/từ các tuyến khác)	$P = P_b + P_a$	HK/ngày	37,000	102,000		
Lên tàu	P_b	HK/ngày	18,500	51,000		
	P_a	HK/ngày	18,500	51,000		
Lượng HK sử dụng quảng trường ga và các công trình liên quan dự kiến	$N = P \times 1.0$	HK/ngày	37,000	102,000	Plaza User Ratio:1.00	
Lượng khách ra giờ cao điểm (Lên tàu)	PPa	HK/giờ	1,499	4,131		
Lượng khách vào giờ cao điểm (Xuống tàu)	PPb	HK/giờ	1,499	4,131		
Chuyển giao hành khách sang các phương thức giao thông khác tại giờ cao điểm	$PTUMi = PPa \times 1.0$	người/giờ	1,499	4,131		
Chuyển giao hành khách sang phương thức giao thông khác tại giờ cao điểm (Lên tàu)	Xe buýt		592	1,673		
	Taxi		15	41		
	xe con (Đón khách)*43% lượng xe con	$PTUMix = PTUMi \times (\text{Tỷ phần phương thức})$	người/giờ	13	36	
	xe con (Gửi xe đi tàu)*57% lượng xe con		người/giờ	18	48	
	Xe máy (Đón khách) *43% lượng xe máy		người/giờ	243	661	
	Xe máy (Gửi xe đi tàu) *57% lượng xe máy		người/giờ	321	876	
	Xe ôm		người/giờ	8	21	
Xe đạp	người/giờ		63	174		
Lượng HK chờ tại giờ cao điểm	Xe buýt $PTWb = PTUMix \times Hb / 60$ Taxi $PTWt = PTUMix \times Ht / 60$		người	59	167	
Lượng bến cần thiết tại giờ cao	Xe buýt	$Bib = PTUMb / PSb \times Hb / 60$	bến	1	3	
	Taxi	$Bit = (PTUMt \times Tti) / 60$	bến	1	1	
	Bãi đậu taxi	$Bitw = PTWt / Pst$	bến	2	4	
	Xe ôm	$Biox = (PTUMox \times Tiox) / 60$	bến	1	1	
	xe con (Đón khách)	$Bick = (PTUMck / PSc \times Tic) / 60$	bến	1	1	
Chuyển giao HK từ phương thức giao thông khác tại giờ cao điểm	$PTUMo = PPb \times 1.0$	người/giờ	1,499	4,131		
Chuyển giao hành khách từ phương thức giao thông khác tại giờ cao điểm (Xuống tàu)	Xe buýt		592	1,673		
	Taxi		15	41		
	xe con (trả khách)*43% lượng xe con	$PTUMox = PTUMo \times (\text{Tỷ phần phương thức})$	người/giờ	13	36	
	xe con (Gửi xe đi tàu)*57% lượng xe con		người/giờ	18	48	
	Xe máy (trả khách) *43% lượng xe máy		người/giờ	243	661	
	Xe máy (Gửi xe đi tàu) *57% lượng xe máy		người/giờ	321	876	
	Xe ôm		người/giờ	8	21	
Xe đạp	người/giờ		63	174		
Lượng bến cần thiết tại giờ cao điểm	Xe buýt		$Bob = PTUMob \times Tob / 60$	bến	1	1
	Taxi	$Bot = PTUMot \times Tot / 60$	bến	1	1	
	Xe ôm	$Boxo = PTUMoxe \times Toxe / 60$	bến	1	1	
	xe con (Trả khách)	$Bick = (PTUMck / PSc \times Toc) / 60$	bến	1	1	
Lưu lượng giao thông tại giờ cao điểm	Xe buýt	$PVx = \sum \{PTUMix \times (\text{Tỷ phần phương thức}) / PSx\}$	xe/giờ	10	40	
	Taxi		xe/giờ	30	90	
	xe con (Đón và trả khách)		xe/giờ	10	40	
	Xe máy (Đón và trả khách) *43% lượng xe máy		xe/giờ	490	1,320	
	Xe máy (Gửi xe đi tàu)		xe/giờ	640	1,750	
	Xe ôm		xe/giờ	10	30	
	Xe đạp		xe/giờ	130	350	
Tổng	xe/giờ	1,320	3,620			
Lượng chỗ đậu xe cần thiết	xe con	$PKc = (Pcp / PSc) / 2(\text{lên/xuống}) / 1.5$	chỗ	79	217	1.5 vòng/ngày
	Xe máy	$PKmc = (Pmcp / PSmc) / 2(\text{lên/xuống}) / 1.5$	chỗ	2,129	5,809	1.5 vòng/ngày
	Xe đạp	$PKbc = Pbc / 1.23 / 2(\text{lên/xuống}) / 1.5$	chỗ	422	1,161	1.5 vòng/ngày, 1.23 vòng/xe đạp

Số 9-1. Phước Long (Tây)

1. Các chỉ số quy hoạch

1) Lượng hành khách (Tây)

Hạng mục	Mã số	Đơn vị	2020	2040	Chú thích
Lượng hành khách dự kiến	P ₀	HK/ngày	12,905	17,408	
(Chuyển sang/từ các tuyến ĐSĐT khác)	P _s	HK/ngày	0	0	
Lượng HK dự kiến (không bao gồm lượng HK chuyển sang/từ các tuyến ĐSĐT khác)	P	HK/ngày	12,905	17,408	P=P ₀ -P _s
(Lên tàu)	P _a	HK/ngày	6,453	8,704	
(Xuống tàu)	P _b	HK/ngày	6,453	8,704	
Lượng khách vào giờ cao điểm (Lên tàu)	PP _a	HK/giờ	523	705	Peak Rate:0.081
Lượng khách ra giờ cao điểm (Xuống tàu)	PP _b	HK/giờ	523	705	Peak Rate:0.081

2) Phân bổ phương thức (tổng lượng HK)

Phương thức	Mã số	Đơn vị	2020	2040	
Xe buýt	P _b	HK/ngày	12,245	28,625	2 tuyến gom khách ở phía tây
Taxi	P _t	HK/ngày	308	673	
xe con riêng (đón và trả khách)*43% lượng xe con	P _{ck}	HK/ngày	337	743	
xe con riêng (Gửi xe đi tàu)*57% lượng xe con	P _{cp}	HK/ngày	446	985	
Xe máy (Đón và trả khách) *43% lượng xe máy	P _{mck}	HK/ngày	3,593	7,580	
Xe máy (Gửi xe đi tàu) *57% lượng xe máy	P _{mcp}	HK/ngày	4,762	10,047	
Xe ôm	P _{xe}	HK/ngày	145	320	
Xe đạp	P _{bc}	HK/ngày	2,349	5,184	
Đi bộ	P _w	HK/ngày	4,815	9,843	
Tổng		HK/ngày	29,000	64,000	

3) Tỷ phần phương thức

Phương thức	Mã số	Đơn vị	2020	2040
Xe buýt		%	42.22%	44.73%
Taxi		%	1.06%	1.05%
xe con riêng (đón và trả khách)*43% lượng xe con		%	1.16%	1.16%
xe con riêng (Gửi xe đi tàu)*57% lượng xe con		%	1.54%	1.54%
Xe máy (Đón và trả khách) *43% lượng xe máy		%	12.39%	11.84%
Xe máy (Gửi xe đi tàu) *57% lượng xe máy		%	16.42%	15.70%
Xe ôm		%	0.50%	0.50%
Xe đạp		%	8.10%	8.10%
Đi bộ		%	16.60%	15.38%
Tổng		%	100.00%	100.00%

4) Các hệ số về phương thức giao thông

Các hạng mục	Mã số	Đơn vị	Xe buýt	Taxi	xe con	Xe máy
			<i>b</i>	<i>t</i>	<i>c</i>	<i>mcp</i>
Tần suất hoạt động trung bình	H _x	phút/xe	5	5	-	-
Lượng HK trung bình mỗi xe	PS _x	người/xe	55	0.9	1.79	1.24
Thời gian đón khách cần thiết	T _{ix}	phút/người	-	0.2	1.0	0.2
Thời gian trả khách cần thiết	To _x	phút/người	0.03	0.5	1.0	0.5

Số 9-1. Phước Long (Tây)

2. Tiêu chuẩn về quảng trường ga và các công trình liên quan

Hạng mục	Mã số/Công thức	Đơn vị	Số lượng		Chú thích
			2020	2040	
Lượng HK dự kiến (không bao gồm HK chuyển sang/từ các tuyến khác)	$P = P_b + P_a$	HK/ngày	12,905	17,408	
Lên tàu	P_b	HK/ngày	6,453	8,704	
Xuống tàu	P_a	HK/ngày	6,453	8,704	
Lượng HK sử dụng quảng trường ga và các công trình liên quan dự kiến	$N = P \times 1.0$	HK/ngày	12,910	17,410	Plaza User Ratio:1.00
Lượng khách ra giờ cao điểm (Lên tàu)	PP_a	HK/giờ	523	705	
Lượng khách vào giờ cao điểm (Xuống tàu)	PP_b	HK/giờ	523	705	
Chuyển giao hành khách sang các phương thức giao thông khác tại giờ cao điểm	$PTUM_i = PP_a \times 1.0$	người/giờ	523	705	
Chuyển giao hành khách sang phương thức giao thông khác tại giờ cao điểm (Lên tàu)	Xe buýt		221	316	
	Taxi		6	8	
	xe con (Đón khách)*43% lượng xe con		7	9	
	xe con (Gửi xe đi tàu)*57% lượng xe con		9	11	
	Xe máy (Đón khách) *43% lượng xe máy		65	84	
	Xe máy (Gửi xe đi tàu) *57% lượng xe máy		86	111	
	Xe ôm		3	4	
Xe đạp		43	58		
Lượng HK chờ tại giờ cao điểm	Xe buýt	$PTW_b = PTUM_{ix} \times H_b / 60$	18	26	
	Taxi	$PTW_t = PTUM_{ix} \times H_t / 60$	1	1	
Lượng bến cần thiết tại giờ cao	Xe buýt	$Bib = PTUM_b / PS_b \times H_b / 60$	1	1	
	Taxi	$Bit = (PTUM_t \times T_i) / 60$	1	1	
	Bãi đậu taxi	$Bitw = PTW_t / PS_t$	2	2	
	Xe ôm	$Biox = (PTUM_{ox} \times T_{iox}) / 60$	1	1	
	xe con (Đón khách)	$Bick = (PTUM_{ck} / PS_{ck} \times T_{ic}) / 60$	1	1	
Chuyển giao HK từ phương thức giao thông khác tại giờ cao điểm	$PTUM_o = PP_b \times 1.0$	người/giờ	523	705	
Chuyển giao hành khách từ phương thức giao thông khác tại giờ cao điểm (Xuống tàu)	Xe buýt		221	316	
	Taxi		6	8	
	xe con (trả khách)*43% lượng xe con		7	9	
	xe con (Gửi xe đi tàu)*57% lượng xe con		9	11	
	Xe máy (trả khách) *43% lượng xe máy		65	84	
	Xe máy (Gửi xe đi tàu) *57% lượng xe máy		86	111	
	Xe ôm		3	4	
Xe đạp		43	58		
Lượng bến cần thiết tại giờ cao điểm	Xe buýt	$Bob = PTUM_o \times T_o \times 60$	1	1	
	Taxi	$Bot = PTUM_o \times T_o \times 60$	1	1	
	Xe ôm	$Boxo = PTUM_{ox} \times T_{ox} \times 60$	1	1	
	xe con (Trả khách)	$Bick = (PTUM_{ck} / PS_{ck} \times T_{oc}) / 60$	1	1	
Lưu lượng giao thông tại giờ cao điểm	Xe buýt		10	10	
	Taxi		10	20	
	xe con (Đón và trả khách)		10	10	
	Xe máy (Đón và trả khách) *43% lượng xe máy		130	170	
	Xe máy (Gửi xe đi tàu)		170	220	
	Xe ôm		0	10	
	Xe đạp		90	120	
Tổng		420	560		
Lượng chỗ đậu xe cần thiết	xe con	$PK_c = (P_{cp} / PS_c) / 2(\text{lên/xuống}) / 1.5$	chỗ	37	1.5 vòng/ngày
	Xe máy	$PK_{mc} = (P_{mcp} / PS_{mc}) / 2(\text{lên/xuống}) / 1.5$	chỗ	570	1.5 vòng/ngày
	Xe đạp	$PK_{bc} = P_{bc} / 1.23 / 2(\text{lên/xuống}) / 1.5$	chỗ	284	1.5 vòng/ngày, 1.23 vòng/xe đạp

Số 9-2. Phước Long (Đông)

1. Các chỉ số quy hoạch

1) Lượng hành khách (Đông)

Hạng mục	Mã số	Đơn vị	2020	2040	Chú thích
Lượng hành khách dự kiến	P ₀	HK/ngày	16,095	46,592	
(Chuyển sang/từ các tuyến ĐSĐT khác)	P _s	HK/ngày	0	0	
Lượng HK dự kiến (không bao gồm lượng HK chuyển sang/từ các tuyến ĐSĐT khác)	P	HK/ngày	16,095	46,592	P=P ₀ -P _s
(Lên tàu)	P _a	HK/ngày	8,048	23,296	
(Xuống tàu)	P _b	HK/ngày	8,048	23,296	
Lượng khách vào giờ cao điểm (Lên tàu)	PP _a	HK/giờ	652	1,887	Peak Rate:0.081
Lượng khách ra giờ cao điểm (Xuống tàu)	PP _b	HK/giờ	652	1,887	Peak Rate:0.081

2) Phân bổ phương thức (tổng lượng HK)

Phương thức	Mã số	Đơn vị	2020	2040	
Xe buýt	P _b	HK/ngày	12,245	28,625	không có tuyến buýt ở phía đông
Taxi	P _t	HK/ngày	308	673	
xe con riêng (đón và trả khách)*43% lượng xe con	P _{ck}	HK/ngày	337	743	
xe con riêng (Gửi xe đi tàu)*57% lượng xe con	P _{cp}	HK/ngày	446	985	
Xe máy (Đón và trả khách) *43% lượng xe máy	P _{mck}	HK/ngày	3,593	7,580	
Xe máy (Gửi xe đi tàu) *57% lượng xe máy	P _{mcp}	HK/ngày	4,762	10,047	
Xe ôm	P _{xe}	HK/ngày	145	320	
Xe đạp	P _{bc}	HK/ngày	2,349	5,184	
Đi bộ	P _w	HK/ngày	4,815	9,843	
Tổng		HK/ngày	29,000	64,000	

3) Tỷ phần phương thức

Phương thức	Mã số	Đơn vị	2020	2040
Xe buýt		%	42.22%	44.73%
Taxi		%	1.06%	1.05%
xe con riêng (đón và trả khách)*43% lượng xe con		%	1.16%	1.16%
xe con riêng (Gửi xe đi tàu)*57% lượng xe con		%	1.54%	1.54%
Xe máy (Đón và trả khách) *43% lượng xe máy		%	12.39%	11.84%
Xe máy (Gửi xe đi tàu) *57% lượng xe máy		%	16.42%	15.70%
Xe ôm		%	0.50%	0.50%
Xe đạp		%	8.10%	8.10%
Đi bộ		%	16.60%	15.38%
Tổng		%	100.00%	100.00%

4) Các hệ số về phương thức giao thông

Các hạng mục	Mã số	Đơn vị	Xe buýt	Taxi	xe con	Xe máy
			<i>b</i>	<i>t</i>	<i>c</i>	<i>mcp</i>
Tần suất hoạt động trung bình	H _x	phút/xe	5	5	-	-
Lượng HK trung bình mỗi xe	PS _x	người/xe	55	0.9	1.79	1.24
Thời gian đón khách cần thiết	T _{ix}	phút/người	-	0.2	1.0	0.2
Thời gian trả khách cần thiết	To _x	phút/người	0.03	0.5	1.0	0.5

Số 9-2. Phước Long (Đông)

2. Tiêu chuẩn về quảng trường ga và các công trình liên quan

Hạng mục	Mã số/Công thức	Đơn vị	Số lượng		Chú thích	
			2020	2040		
Lượng HK dự kiến (không bao gồm HK chuyển sang/từ các tuyến khác)	$P = P_b + P_a$	HK/ngày	16,095	46,592		
Lên tàu	Pb	HK/ngày	8,048	23,296		
	Pa	HK/ngày	8,048	23,296		
Lượng HK sử dụng quảng trường ga và các công trình liên quan dự kiến	$N = P \times 1.0$	HK/ngày	16,100	46,590	Plaza User Ratio:1.00	
Lượng khách ra giờ cao điểm (Lên tàu)	PPa	HK/giờ	652	1,887		
Lượng khách vào giờ cao điểm (Xuống tàu)	PPb	HK/giờ	652	1,887		
Chuyển giao hành khách sang các phương thức giao thông khác tại giờ cao điểm	$PTUMi = PPa \times 1.0$	người/giờ	652	1,887		
Chuyển giao hành khách sang phương thức giao thông khác tại giờ cao điểm (Lên tàu)	Xe buýt	người/giờ	276	844		
	Taxi	người/giờ	7	20		
	xe con (Đón khách)*43% lượng xe con	người/giờ	8	22		
	xe con (Gửi xe đi tàu)*57% lượng xe con	người/giờ	11	30		
	Xe máy (Đón khách) *43% lượng xe máy	người/giờ	81	224		
	Xe máy (Gửi xe đi tàu) *57% lượng xe máy	người/giờ	108	297		
	Xe ôm	người/giờ	4	10		
Xe đạp	người/giờ	53	153			
Lượng HK chờ tại giờ cao điểm	Xe buýt	PTWb = $PTUMix \times Hb / 60$	23	70		
	Taxi	PTWt = $PTUMix \times Ht / 60$	1	2		
Lượng bến cần thiết tại giờ cao	Xe buýt	Bib = $PTUMb / PSb \times Hb / 60$	1	2		
	Taxi	Bit = $(PTUMt \times Tti) / 60$	1	1		
	Bãi đậu taxi	Bitw = $PTWt / PST$	2	3		
	Xe ôm	Bixo = $(PTUMo \times Tioe) / 60$	1	1		
	xe con (Đón khách)	Bick = $(PTUMck / PSc \times Tic) / 60$	1	1		
Chuyển giao HK từ phương thức giao thông khác tại giờ cao điểm	$PTUMo = PPb \times 1.0$	người/giờ	652	1,887		
Chuyển giao hành khách từ phương thức giao thông khác tại giờ cao điểm (Xuống tàu)	Xe buýt	người/giờ	276	844		
	Taxi	người/giờ	7	20		
	xe con (trả khách)*43% lượng xe con	người/giờ	8	22		
	xe con (Gửi xe đi tàu)*57% lượng xe con	người/giờ	11	30		
	Xe máy (trả khách) *43% lượng xe máy	người/giờ	81	224		
	Xe máy (Gửi xe đi tàu) *57% lượng xe máy	người/giờ	108	297		
	Xe ôm	người/giờ	4	10		
Xe đạp	người/giờ	53	153			
Lượng bến cần thiết tại giờ cao điểm	Xe buýt	Bob = $PTUMob \times Tob / 60$	1	1		
	Taxi	Bot = $PTUMot \times Tot / 60$	1	1		
	Xe ôm	Boxo = $PTUMoxe \times Toxe / 60$	1	1		
	xe con (Trả khách)	Bick = $(PTUMck / PSc \times Toc) / 60$	1	1		
Lưu lượng giao thông tại giờ cao điểm	Xe buýt	$PVx = \sum \{PTUMix \times (Tỷ \text{ phần phương thức}) / PSx\}$	xe/giờ	10	30	
	Taxi		xe/giờ	20	40	
	xe con (Đón và trả khách)		xe/giờ	10	20	
	Xe máy (Đón và trả khách) *43% lượng xe máy		xe/giờ	160	450	
	Xe máy (Gửi xe đi tàu)		xe/giờ	220	590	
	Xe ôm		xe/giờ	10	20	
	Xe đạp		xe/giờ	110	310	
Tổng	xe/giờ	540	1,460			
Lượng chỗ đậu xe cần thiết	xe con	$PKc = (Pcp / PSc) / 2(\text{lên/xuống}) / 1.5$	chỗ	47	134	1.5 vòng/ngày
	Xe máy	$PKmc = (Pmcp / PSmc) / 2(\text{lên/xuống}) / 1.5$	chỗ	711	1,967	1.5 vòng/ngày
	Xe đạp	$PKbc = Pbc / 1.23 / 2(\text{lên/xuống}) / 1.5$	chỗ	354	1,023	1.5 vòng/ngày, 1.23 vòng/xe đạp

Số 9-3. Phước Long (Toàn bộ)

1. Các chỉ số quy hoạch

1) Lượng hành khách

Hạng mục	Mã số	Đơn vị	2020	2040	Chú thích
Lượng hành khách dự kiến	P ₀	HK/ngày	29,000	64,000	
(Chuyển sang/từ các tuyến ĐSĐT khác)	P _s	HK/ngày	0	0	
Lượng HK dự kiến (không bao gồm lượng HK chuyển sang/từ các tuyến ĐSĐT khác)	P	HK/ngày	29,000	64,000	P=P ₀ -P _s
(Lên tàu)	Pa	HK/ngày	14,500	32,000	
(Xuống tàu)	Pb	HK/ngày	14,500	32,000	
Lượng khách vào giờ cao điểm (Lên tàu)	PPa	HK/giờ	1,175	2,592	Peak Rate:0.081
Lượng khách ra giờ cao điểm (Xuống tàu)	PPb	HK/giờ	1,175	2,592	Peak Rate:0.081

2) Phân bổ phương thức (tổng lượng HK)

Phương thức	Mã số	Đơn vị	2020	2040	
Xe buýt	Pb	HK/ngày	12,245	28,625	2 tuyến gom khách ở phía tây
Taxi	Pt	HK/ngày	308	673	
xe con riêng (đón và trả khách)*43% lượng xe con	Pck	HK/ngày	337	743	
xe con riêng (Gửi xe đi tàu)*57% lượng xe con	Pcp	HK/ngày	446	985	
Xe máy (Đón và trả khách) *43% lượng xe máy	Pmck	HK/ngày	3,593	7,580	
Xe máy (Gửi xe đi tàu) *57% lượng xe máy	Pmcp	HK/ngày	4,762	10,047	
Xe ôm	Pxe	HK/ngày	145	320	
Xe đạp	Pbc	HK/ngày	2,349	5,184	
Đi bộ	Pw	HK/ngày	4,815	9,843	
Tổng		HK/ngày	29,000	64,000	

3) Tỷ phần phương thức

Phương thức	Mã số	Đơn vị	2020	2040
Xe buýt		%	42.22%	44.73%
Taxi		%	1.06%	1.05%
xe con riêng (đón và trả khách)*43% lượng xe con		%	1.16%	1.16%
xe con riêng (Gửi xe đi tàu)*57% lượng xe con		%	1.54%	1.54%
Xe máy (Đón và trả khách) *43% lượng xe máy		%	12.39%	11.84%
Xe máy (Gửi xe đi tàu) *57% lượng xe máy		%	16.42%	15.70%
Xe ôm		%	0.50%	0.50%
Xe đạp		%	8.10%	8.10%
Đi bộ		%	16.60%	15.38%
Tổng		%	100.00%	100.00%

4) Các hệ số về phương thức giao thông

Các hạng mục	Mã số	Đơn vị	Xe buýt	Taxi	xe con	Xe máy
			<i>b</i>	<i>t</i>	<i>c</i>	<i>mcp</i>
Tần suất hoạt động trung bình	Hx	phút/xe	5	5	-	-
Lượng HK trung bình mỗi xe	PSx	người/xe	55	0.9	1.79	1.24
Thời gian đón khách cần thiết	Tix	phút/người	-	0.2	1.0	0.2
Thời gian trả khách cần thiết	Tox	phút/người	0.03	0.5	1.0	0.5

Số 9-3. Phước Long (Toàn bộ)

2. Tiêu chuẩn về quảng trường ga và các công trình liên quan

Hạng mục	Mã số/Công thức	Đơn vị	Số lượng		Chú thích
			2020	2040	
Lượng HK dự kiến (không bao gồm HK chuyển sang/từ các tuyến khác)	$P = P_b + P_a$	HK/ngày	29,000	64,000	
Lên tàu	P_b	HK/ngày	14,500	32,000	
	P_a	HK/ngày	14,500	32,000	
Lượng HK sử dụng quảng trường ga và các công trình liên quan dự kiến	$N = P \times 1.0$	HK/ngày	29,000	64,000	Plaza User Ratio:1.00
Lượng khách ra giờ cao điểm (Lên tàu)	PP_a	HK/giờ	1,175	2,592	
Lượng khách vào giờ cao điểm (Xuống tàu)	PP_b	HK/giờ	1,175	2,592	
Chuyển giao hành khách sang các phương thức giao thông khác tại giờ cao điểm	$PTUM_i = PP_a \times 1.0$	người/giờ	1,175	2,592	
Chuyển giao hành khách sang phương thức giao thông khác tại giờ cao điểm (Lên tàu)	Xe buýt		497	1,160	
	Taxi		13	28	
	xe con (Đón khách)*43% lượng xe con		14	31	
	xe con (Gửi xe đi tàu)*57% lượng xe con		19	40	
	Xe máy (Đón khách) *43% lượng xe máy		146	307	
	Xe máy (Gửi xe đi tàu) *57% lượng xe máy		193	407	
	Xe ôm		6	13	
	Xe đạp		96	210	
Lượng HK chờ tại giờ cao điểm	Xe buýt	$PTW_b = PTUM_{i \times H_b} / 60$	41	97	
	Taxi	$PTW_t = PTUM_{i \times H_t} / 60$	1	2	
Lượng bến cần thiết tại giờ cao	Xe buýt	$Bit_b = PTUM_b / PS_b \times H_b / 60$	1	2	
	Taxi	$Bit_t = (PTUM_t \times T_{it}) / 60$	1	1	
	Bãi đậu taxi	$Bit_w = PTW_t / P_{St}$	2	3	
	Xe ôm	$Bit_o = (PTUM_o \times T_{ioe}) / 60$	1	1	
	xe con (Đón khách)	$Bit_c = (PTUM_{ck} / P_{Sc} \times T_{ic}) / 60$	1	1	
Chuyển giao HK từ phương thức giao thông khác tại giờ cao điểm	$PTUM_o = PP_b \times 1.0$	người/giờ	1,175	2,592	
Chuyển giao hành khách từ phương thức giao thông khác tại giờ cao điểm (Xuống tàu)	Xe buýt		497	1,160	
	Taxi		13	28	
	xe con (trả khách)*43% lượng xe con		14	31	
	xe con (Gửi xe đi tàu)*57% lượng xe con		19	40	
	Xe máy (trả khách) *43% lượng xe máy		146	307	
	Xe máy (Gửi xe đi tàu) *57% lượng xe máy		193	407	
	Xe ôm		6	13	
	Xe đạp		96	210	
Lượng bến cần thiết tại giờ cao điểm	Xe buýt	$Bob = PTUM_o \times T_{ob} / 60$	1	1	
	Taxi	$Bot = PTUM_o \times T_{ot} / 60$	1	1	
	Xe ôm	$Box_o = PTUM_o \times T_{oxe} / 60$	1	1	
	xe con (Trả khách)	$Bit_c = (PTUM_{ck} / P_{Sc} \times T_{oc}) / 60$	1	1	
Lưu lượng giao thông tại giờ cao điểm	Xe buýt		20	40	
	Taxi		30	60	
	xe con (Đón và trả khách)		20	30	
	Xe máy (Đón và trả khách) *43% lượng xe máy		290	610	
	Xe máy (Gửi xe đi tàu)		390	810	
	Xe ôm		10	20	
	Xe đạp		190	420	
Tổng		950	1,990		
Lượng chỗ đậu xe cần thiết	xe con	$PK_c = (P_{cp} / P_{Sc}) / 2(\text{lên/xuống}) / 1.5$	84	184	1.5 vòng/ngày
	Xe máy	$PK_{mc} = (P_{mcp} / P_{Smc}) / 2(\text{lên/xuống}) / 1.5$	1,281	2,701	1.5 vòng/ngày
	Xe đạp	$PK_{bc} = P_{bc} / 1.23 / 2(\text{lên/xuống}) / 1.5$	637	1,405	1.5 vòng/ngày, 1.23 vòng/xe đạp

Số 10-1. Bình Thái (Tây)

1. Các chỉ số quy hoạch

1) Lượng hành khách (Tây)

Hạng mục	Mã số	Đơn vị	2020	2040	Chú thích
Lượng hành khách dự kiến	P ₀	HK/ngày	20,868	54,531	
(Chuyển sang/từ các tuyến ĐSDT khác)	Ps	HK/ngày	0	0	
Lượng HK dự kiến (không bao gồm lượng HK chuyển sang/từ các tuyến ĐSDT khác)	P	HK/ngày	20,868	54,531	P=P ₀ -Ps
(Lên tàu)	Pa	HK/ngày	10,434	27,266	
(Xuống tàu)	Pb	HK/ngày	10,434	27,266	
Lượng khách vào giờ cao điểm (Lên tàu)	PPa	HK/giờ	845	2,209	Peak Rate:0.081
Lượng khách ra giờ cao điểm (Xuống tàu)	PPb	HK/giờ	845	2,209	Peak Rate:0.081

2) Phân bổ phương thức (tổng lượng HK)

Phương thức	Mã số	Đơn vị	2020	2040	
Xe buýt	Pb	HK/ngày	12,462	21,972	2 tuyến gom khách ở phía tây
Taxi	Pt	HK/ngày	355	749	
xe con riêng (đón và trả khách)*43% lượng xe con	Pck	HK/ngày	382	753	
xe con riêng (Gửi xe đi tàu)*57% lượng xe con	Pcp	HK/ngày	506	999	
Xe máy (Đón và trả khách) *43% lượng xe máy	Pmck	HK/ngày	5,688	11,864	
Xe máy (Gửi xe đi tàu) *57% lượng xe máy	Pmcp	HK/ngày	7,540	15,727	
Xe ôm	Pxe	HK/ngày	185	365	
Xe đạp	Pbc	HK/ngày	2,257	4,453	
Đi bộ	Pw	HK/ngày	7,625	16,118	
Tổng		HK/ngày	37,000	73,000	

3) Tỷ phần phương thức

Phương thức	Mã số	Đơn vị	2020	2040
Xe buýt		%	33.68%	30.10%
Taxi		%	0.96%	1.03%
xe con riêng (đón và trả khách)*43% lượng xe con		%	1.03%	1.03%
xe con riêng (Gửi xe đi tàu)*57% lượng xe con		%	1.37%	1.37%
Xe máy (Đón và trả khách) *43% lượng xe máy		%	15.37%	16.25%
Xe máy (Gửi xe đi tàu) *57% lượng xe máy		%	20.38%	21.54%
Xe ôm		%	0.50%	0.50%
Xe đạp		%	6.10%	6.10%
Đi bộ		%	20.61%	22.08%
Tổng		%	100.00%	100.00%

4) Các hệ số về phương thức giao thông

Các hạng mục	Mã số	Đơn vị	Xe buýt 2020	Xe buýt 2040	Taxi	xe con	Xe máy
			b1	b2	t	c	mcp
Tần suất hoạt động trung bình	Hx	phút/xe	8	5	5	-	-
Lượng HK trung bình mỗi xe	PSx	người/xe	55	55	0.9	1.79	1.24
Thời gian đón khách cần thiết	Tix	phút/người	-	-	0.2	1.0	0.2
Thời gian trả khách cần thiết	Tox	phút/người	0.03	0.03	0.5	1.0	0.5

Số 10-1. Bình Thái (Tây)

2. Tiêu chuẩn về quảng trường ga và các công trình liên quan

Hạng mục	Mã số/Công thức	Đơn vị	Số lượng		Chú thích	
			2020	2040		
Lượng HK dự kiến (không bao gồm HK chuyển sang/từ các tuyến khác)	$P = P_b + P_a$	HK/ngày	20,868	54,531		
Lên tàu	Pb	HK/ngày	10,434	27,266		
	Pa	HK/ngày	10,434	27,266		
Lượng HK sử dụng quảng trường ga và các công trình liên quan dự kiến	$N = P \times 1.0$	HK/ngày	20,870	54,530	Plaza User Ratio:1.00	
Lượng khách ra giờ cao điểm (Lên tàu)	PPa	HK/giờ	845	2,209		
Lượng khách vào giờ cao điểm (Xuống tàu)	PPb	HK/giờ	845	2,209		
Chuyển giao hành khách sang các phương thức giao thông khác tại giờ cao điểm	$PTUMi = PPa \times 1.0$	người/giờ	845	2,209		
Chuyển giao hành khách sang phương thức giao thông khác tại giờ cao điểm (Lên tàu)	Xe buýt	người/giờ	285	665		
	Taxi	người/giờ	9	23		
	xe con (Đón khách)*43% lượng xe con	người/giờ	9	23		
	xe con (Gửi xe đi tàu)*57% lượng xe con	người/giờ	12	31		
	Xe máy (Đón khách) *43% lượng xe máy	người/giờ	130	360		
	Xe máy (Gửi xe đi tàu) *57% lượng xe máy	người/giờ	173	476		
	Xe ôm	người/giờ	5	12		
	Xe đạp	người/giờ	52	135		
Lượng HK chờ tại giờ cao điểm	Xe buýt	$PTWb = PTUMix \times Hb / 60$	38	55		
	Taxi	$PTWt = PTUMix \times Ht / 60$	1	2		
Lượng bến cần thiết tại giờ cao	Xe buýt	$Bib = PTUMb / PSb \times Hb / 60$	bến	1	2	
	Taxi	$Bit = (PTUMt \times Tti) / 60$	bến	1	1	
	Bãi đậu taxi	$Bitw = PTWt / PSt$	bến	2	3	
	Xe ôm	$Biox = (PTUMox \times Tiox) / 60$	bến	1	1	
	xe con (Đón khách)	$Bick = (PTUMck / PSc \times Tic) / 60$	bến	1	1	
Chuyển giao HK từ phương thức giao thông khác tại giờ cao điểm	$PTUMo = PPb \times 1.0$	người/giờ	845	2,209		
Chuyển giao hành khách từ phương thức giao thông khác tại giờ cao điểm (Xuống tàu)	Xe buýt	người/giờ	285	665		
	Taxi	người/giờ	9	23		
	xe con (trả khách)*43% lượng xe con	người/giờ	9	23		
	xe con (Gửi xe đi tàu)*57% lượng xe con	người/giờ	12	31		
	Xe máy (trả khách) *43% lượng xe máy	người/giờ	130	360		
	Xe máy (Gửi xe đi tàu) *57% lượng xe máy	người/giờ	173	476		
	Xe ôm	người/giờ	5	12		
	Xe đạp	người/giờ	52	135		
Lượng bến cần thiết tại giờ cao điểm	Xe buýt	$Bob = PTUMob \times Tob / 60$	bến	1	1	
	Taxi	$Bot = PTUMot \times Tot / 60$	bến	1	1	
	Xe ôm	$Boxo = PTUMoxe \times Toxe / 60$	bến	1	1	
	xe con (Trả khách)	$Bick = (PTUMck / PSc \times Toc) / 60$	bến	1	1	
Lưu lượng giao thông tại giờ cao điểm	Xe buýt	$PVx = \sum \{PTUMix \times (Tỷ \text{ phần phương thức}) / PSx\}$	xe/giờ	10	20	
	Taxi		xe/giờ	20	50	
	xe con (Đón và trả khách)		xe/giờ	10	30	
	Xe máy (Đón và trả khách) *43% lượng xe máy		xe/giờ	260	720	
	Xe máy (Gửi xe đi tàu)		xe/giờ	350	950	
	Xe ôm		xe/giờ	10	20	
	Xe đạp		xe/giờ	100	270	
Tổng	xe/giờ	760	2,060			
Lượng chỗ đậu xe cần thiết	xe con	$PKc = (Pcp / PSc) / 2(\text{lên/xuống}) / 1.5$	chỗ	54	139	1.5 vòng/ngày
	Xe máy	$PKmc = (Pmcp / PSmc) / 2(\text{lên/xuống}) / 1.5$	chỗ	1,144	3,159	1.5 vòng/ngày
	Xe đạp	$PKbc = Pbc / 1.23 / 2(\text{lên/xuống}) / 1.5$	chỗ	345	902	1.5 vòng/ngày, 1.23 vòng/xe đạp

Số 10-2. Bình Thái (Đông)

1. Các chỉ số quy hoạch

1) Lượng hành khách (Đông)

Hạng mục	Mã số	Đơn vị	2020	2040	Chú thích
Lượng hành khách dự kiến	P ₀	HK/ngày	16,132	18,469	
(Chuyển sang/từ các tuyến ĐSĐT khác)	Ps	HK/ngày	0	0	
Lượng HK dự kiến (không bao gồm lượng HK chuyển sang/từ các tuyến ĐSĐT khác)	P	HK/ngày	16,132	18,469	P=P ₀ -Ps
(Lên tàu)	Pa	HK/ngày	8,066	9,235	
(Xuống tàu)	Pb	HK/ngày	8,066	9,235	
Lượng khách vào giờ cao điểm (Lên tàu)	PPa	HK/giờ	653	748	Peak Rate:0.081
Lượng khách ra giờ cao điểm (Xuống tàu)	PPb	HK/giờ	653	748	Peak Rate:0.081

2) Phân bổ phương thức (tổng lượng HK)

Phương thức	Mã số	Đơn vị	2020	2040	
Xe buýt	Pb	HK/ngày	12,462	21,972	không có tuyến buýt nào ở phía đông
Taxi	Pt	HK/ngày	355	749	
xe con riêng (đón và trả khách)*43% lượng xe con	Pck	HK/ngày	382	753	
xe con riêng (Gửi xe đi tàu)*57% lượng xe con	Pcp	HK/ngày	506	999	
Xe máy (Đón và trả khách) *43% lượng xe máy	Pmck	HK/ngày	5,688	11,864	
Xe máy (Gửi xe đi tàu) *57% lượng xe máy	Pmcp	HK/ngày	7,540	15,727	
Xe ôm	Pxe	HK/ngày	185	365	
Xe đạp	Pbc	HK/ngày	2,257	4,453	
Đi bộ	Pw	HK/ngày	7,625	16,118	
Tổng		HK/ngày	37,000	73,000	

3) Tỷ phần phương thức

Phương thức	Mã số	Đơn vị	2020	2040
Xe buýt		%	33.68%	30.10%
Taxi		%	0.96%	1.03%
xe con riêng (đón và trả khách)*43% lượng xe con		%	1.03%	1.03%
xe con riêng (Gửi xe đi tàu)*57% lượng xe con		%	1.37%	1.37%
Xe máy (Đón và trả khách) *43% lượng xe máy		%	15.37%	16.25%
Xe máy (Gửi xe đi tàu) *57% lượng xe máy		%	20.38%	21.54%
Xe ôm		%	0.50%	0.50%
Xe đạp		%	6.10%	6.10%
Đi bộ		%	20.61%	22.08%
Tổng		%	100.00%	100.00%

4) Các hệ số về phương thức giao thông

Các hạng mục	Mã số	Đơn vị	Xe buýt 2020	Xe buýt 2040	Taxi	xe con	Xe máy
			b1	b2	t	c	mcp
Tần suất hoạt động trung bình	Hx	phút/xe	8	5	5	-	-
Lượng HK trung bình mỗi xe	PSx	người/xe	55	55	0.9	1.79	1.24
Thời gian đón khách cần thiết	Tix	phút/người	-	-	0.2	1.0	0.2
Thời gian trả khách cần thiết	Tox	phút/người	0.03	0.03	0.5	1.0	0.5

Số 10-2. Bình Thái (Đông)

2. Tiêu chuẩn về quảng trường ga và các công trình liên quan

Hạng mục	Mã số/Công thức	Đơn vị	Số lượng		Chú thích
			2020	2040	
Lượng HK dự kiến (không bao gồm HK chuyển sang/từ các tuyến khác)	$P = P_b + P_a$	HK/ngày	16,132	18,469	
Lên tàu	P_b	HK/ngày	8,066	9,235	
Xuống tàu	P_a	HK/ngày	8,066	9,235	
Lượng HK sử dụng quảng trường ga và các công trình liên quan dự kiến	$N = P \times 1.0$	HK/ngày	16,130	18,470	Plaza User Ratio:1.00
Lượng khách ra giờ cao điểm (Lên tàu)	PP_a	HK/giờ	653	748	
Lượng khách vào giờ cao điểm (Xuống tàu)	PP_b	HK/giờ	653	748	
Chuyển giao hành khách sang các phương thức giao thông khác tại giờ cao điểm	$PTUM_i = PP_a \times 1.0$	người/giờ	653	748	
Chuyển giao hành khách sang phương thức giao thông khác tại giờ cao điểm (Lên tàu)	Xe buýt		220	226	
	Taxi		7	8	
	xe con (Đón khách)*43% lượng xe con		7	8	
	xe con (Gửi xe đi tàu)*57% lượng xe con		9	11	
	Xe máy (Đón khách) *43% lượng xe máy		101	122	
	Xe máy (Gửi xe đi tàu) *57% lượng xe máy		134	162	
	Xe ôm		4	4	
	Xe đạp		40	46	
Lượng HK chờ tại giờ cao điểm	Xe buýt	$PTW_b = PTUM_{mix} \times H_b / 60$	29	19	
	Taxi	$PTW_t = PTUM_{mix} \times H_t / 60$	1	1	
Lượng bến cần thiết tại giờ cao	Xe buýt	$Bib = PTUM_b / PS_b \times H_b / 60$	1	1	
	Taxi	$Bit = (PTUM_t \times T_i) / 60$	1	1	
	Bãi đậu taxi	$Bitw = PTW_t / PS_t$	2	2	
	Xe ôm	$Biox = (PTUM_{ox} \times T_{iox}) / 60$	1	1	
	xe con (Đón khách)	$Bick = (PTUM_{ck} / PS_{ck} \times T_{ic}) / 60$	1	1	
Chuyển giao HK từ phương thức giao thông khác tại giờ cao điểm	$PTUM_o = PP_b \times 1.0$	người/giờ	653	748	
Chuyển giao hành khách từ phương thức giao thông khác tại giờ cao điểm (Xuống tàu)	Xe buýt		220	226	
	Taxi		7	8	
	xe con (trả khách)*43% lượng xe con		7	8	
	xe con (Gửi xe đi tàu)*57% lượng xe con		9	11	
	Xe máy (trả khách) *43% lượng xe máy		101	122	
	Xe máy (Gửi xe đi tàu) *57% lượng xe máy		134	162	
	Xe ôm		4	4	
	Xe đạp		40	46	
Lượng bến cần thiết tại giờ cao điểm	Xe buýt	$Bob = PTUM_{ob} \times T_{ob} / 60$	1	1	
	Taxi	$Bot = PTUM_{ot} \times T_{ot} / 60$	1	1	
	Xe ôm	$Boxo = PTUM_{oxe} \times T_{oxe} / 60$	1	1	
	xe con (Trả khách)	$Bick = (PTUM_{ck} / PS_{ck} \times T_{oc}) / 60$	1	1	
Lưu lượng giao thông tại giờ cao điểm	Xe buýt		10	10	
	Taxi		20	20	
	xe con (Đón và trả khách)		10	10	
	Xe máy (Đón và trả khách) *43% lượng xe máy		200	240	
	Xe máy (Gửi xe đi tàu)		270	320	
	Xe ôm		10	10	
	Xe đạp		80	90	
Tổng		600	700		
Lượng chỗ đậu xe cần thiết	xe con	$PKc = (P_{cp} / PS_{c}) / 2(\text{lên/xuống}) / 1.5$	chỗ	42	1.5 vòng/ngày
	Xe máy	$PKmc = (P_{mcp} / PS_{mc}) / 2(\text{lên/xuống}) / 1.5$	chỗ	884	1,070
	Xe đạp	$PKbc = P_{bc} / 1.23 / 2(\text{lên/xuống}) / 1.5$	chỗ	267	306

Số 10-3. Bình Thái (Toàn bộ)

1. Các chỉ số quy hoạch

1) Lượng hành khách

Hạng mục	Mã số	Đơn vị	2020	2040	Chú thích
Lượng hành khách dự kiến	P ₀	HK/ngày	37,000	73,000	
(Chuyển sang/từ các tuyến ĐSĐT khác)	Ps	HK/ngày	0	0	
Lượng HK dự kiến (không bao gồm lượng HK chuyển sang/từ các tuyến ĐSĐT khác)	P	HK/ngày	37,000	73,000	P=P ₀ -Ps
(Lên tàu)	Pa	HK/ngày	18,500	36,500	
(Xuống tàu)	Pb	HK/ngày	18,500	36,500	
Lượng khách vào giờ cao điểm (Lên tàu)	PPa	HK/giờ	1,499	2,957	Peak Rate:0.081
Lượng khách ra giờ cao điểm (Xuống tàu)	PPb	HK/giờ	1,499	2,957	Peak Rate:0.081

2) Phân bổ phương thức (tổng lượng HK)

Phương thức	Mã số	Đơn vị	2020	2040	
Xe buýt	Pb	HK/ngày	12,462	21,972	2 tuyến gom khách ở phía tây
Taxi	Pt	HK/ngày	355	749	
xe con riêng (đón và trả khách)*43% lượng xe con	Pck	HK/ngày	382	753	
xe con riêng (Gửi xe đi tàu)*57% lượng xe con	Pcp	HK/ngày	506	999	
Xe máy (Đón và trả khách) *43% lượng xe máy	Pmck	HK/ngày	5,688	11,864	
Xe máy (Gửi xe đi tàu) *57% lượng xe máy	Pmcp	HK/ngày	7,540	15,727	
Xe ôm	Pxe	HK/ngày	185	365	
Xe đạp	Pbc	HK/ngày	2,257	4,453	
Đi bộ	Pw	HK/ngày	7,625	16,118	
Tổng		HK/ngày	37,000	73,000	

3) Tỷ phần phương thức

Phương thức	Mã số	Đơn vị	2020	2040
Xe buýt		%	33.68%	30.10%
Taxi		%	0.96%	1.03%
xe con riêng (đón và trả khách)*43% lượng xe con		%	1.03%	1.03%
xe con riêng (Gửi xe đi tàu)*57% lượng xe con		%	1.37%	1.37%
Xe máy (Đón và trả khách) *43% lượng xe máy		%	15.37%	16.25%
Xe máy (Gửi xe đi tàu) *57% lượng xe máy		%	20.38%	21.54%
Xe ôm		%	0.50%	0.50%
Xe đạp		%	6.10%	6.10%
Đi bộ		%	20.61%	22.08%
Tổng		%	100.00%	100.00%

4) Các hệ số về phương thức giao thông

Các hạng mục	Mã số	Đơn vị	Xe buýt 2020	Xe buýt 2040	Taxi	xe con	Xe máy
			b1	b2	t	c	mcp
Tần suất hoạt động trung bình	Hx	phút/xe	8	5	5	-	-
Lượng HK trung bình mỗi xe	PSx	người/xe	55	55	0.9	1.79	1.24
Thời gian đón khách cần thiết	Tix	phút/người	-	-	0.2	1.0	0.2
Thời gian trả khách cần thiết	Tox	phút/người	0.03	0.03	0.5	1.0	0.5

Số 10-3. Bình Thái (Toàn bộ)

2. Tiêu chuẩn về quảng trường ga và các công trình liên quan

Hạng mục	Mã số/Công thức	Đơn vị	Số lượng		Chú thích	
			2020	2040		
Lượng HK dự kiến (không bao gồm HK chuyển sang/từ các tuyến khác)	$P = P_b + P_a$	HK/ngày	37,000	73,000		
Lên tàu	P_b	HK/ngày	18,500	36,500		
	P_a	HK/ngày	18,500	36,500		
Lượng HK sử dụng quảng trường ga và các công trình liên quan dự kiến	$N = P \times 1.0$	HK/ngày	37,000	73,000	Plaza User Ratio:1.00	
Lượng khách ra giờ cao điểm (Lên tàu)	PPa	HK/giờ	1,499	2,957		
Lượng khách vào giờ cao điểm (Xuống tàu)	PPb	HK/giờ	1,499	2,957		
Chuyển giao hành khách sang các phương thức giao thông khác tại giờ cao điểm	$PTUMi = PPa \times 1.0$	người/giờ	1,499	2,957		
Chuyển giao hành khách sang phương thức giao thông khác tại giờ cao điểm (Lên tàu)	Xe buýt		505	891		
	Taxi		15	31		
	xe con (Đón khách)*43% lượng xe con		16	31		
	xe con (Gửi xe đi tàu)*57% lượng xe con		21	41		
	Xe máy (Đón khách) *43% lượng xe máy		231	481		
	Xe máy (Gửi xe đi tàu) *57% lượng xe máy		306	638		
	Xe ôm		8	15		
Xe đạp		92	181			
Lượng HK chờ tại giờ cao điểm	Xe buýt	$PTWb = PTUMix \times Hb / 60$	67	74		
	Taxi	$PTWt = PTUMix \times Ht / 60$	1	3		
Lượng bến cần thiết tại giờ cao	Xe buýt	$Bib = PTUMb / PSb \times Hb / 60$	2	2		
	Taxi	$Bit = (PTUMt \times Tti) / 60$	1	1		
	Bãi đậu taxi	$Bitw = PTWt / PSt$	2	4		
	Xe ôm	$Biox = (PTUMox \times Tiox) / 60$	1	1		
	xe con (Đón khách)	$Bick = (PTUMck / PSc \times Tic) / 60$	1	1		
Chuyển giao HK từ phương thức giao thông khác tại giờ cao điểm	$PTUMo = PPb \times 1.0$	người/giờ	1,499	2,957		
Chuyển giao hành khách từ phương thức giao thông khác tại giờ cao điểm (Xuống tàu)	Xe buýt		505	891		
	Taxi		15	31		
	xe con (trả khách)*43% lượng xe con		16	31		
	xe con (Gửi xe đi tàu)*57% lượng xe con		21	41		
	Xe máy (trả khách) *43% lượng xe máy		231	481		
	Xe máy (Gửi xe đi tàu) *57% lượng xe máy		306	638		
	Xe ôm		8	15		
Xe đạp		92	181			
Lượng bến cần thiết tại giờ cao điểm	Xe buýt	$Bob = PTUMob \times Tob / 60$	1	1		
	Taxi	$Bot = PTUMot \times Tot / 60$	1	1		
	Xe ôm	$Boxo = PTUMoxe \times Toxe / 60$	1	1		
	xe con (Trả khách)	$Bick = (PTUMck / PSc \times Toc) / 60$	1	1		
Lưu lượng giao thông tại giờ cao điểm	Xe buýt		20	30		
	Taxi		30	70		
	xe con (Đón và trả khách)		20	30		
	Xe máy (Đón và trả khách) *43% lượng xe máy		460	960		
	Xe máy (Gửi xe đi tàu)		610	1,280		
	Xe ôm		10	20		
	Xe đạp		180	360		
Tổng		1,330	2,750			
Lượng chỗ đậu xe cần thiết	xe con	$PKc = (Pcp / PSc) / 2(\text{lên/xuống}) / 1.5$	chỗ	95	187	1.5 vòng/ngày
	Xe máy	$PKmc = (Pmcp / PSmc) / 2(\text{lên/xuống}) / 1.5$	chỗ	2,027	4,228	1.5 vòng/ngày
	Xe đạp	$PKbc = Pbc / 1.23 / 2(\text{lên/xuống}) / 1.5$	chỗ	612	1,207	1.5 vòng/ngày, 1.23 vòng/xe đạp

Số 11-1. Thủ Đức (Tây)

1. Các chỉ số quy hoạch

1) Lượng hành khách (Tây)

Hạng mục	Mã số	Đơn vị	2020	2040	Chú thích
Lượng hành khách dự kiến	P ₀	HK/ngày	16,770	31,200	
(Chuyển sang/từ các tuyến ĐSDT khác)	Ps	HK/ngày	0	0	
Lượng HK dự kiến (không bao gồm lượng HK chuyển sang/từ các tuyến ĐSDT khác)	P	HK/ngày	16,770	31,200	P=P ₀ -Ps
(Lên tàu)	Pa	HK/ngày	8,385	15,600	
(Xuống tàu)	Pb	HK/ngày	8,385	15,600	
Lượng khách vào giờ cao điểm (Lên tàu)	PPa	HK/giờ	679	1,264	Peak Rate:0.081
Lượng khách ra giờ cao điểm (Xuống tàu)	PPb	HK/giờ	679	1,264	Peak Rate:0.081

2) Phân bổ phương thức (tổng lượng HK)

Phương thức	Mã số	Đơn vị	2020	2040	
Xe buýt	Pb	HK/ngày	19,935	30,949	3 tuyến gom khách ở phía tây
Taxi	Pt	HK/ngày	450	664	(5 tuyến hiện hữu vào quảng trường ga trong tương lai)
xe con riêng (đón và trả khách)*43% lượng xe con	Pck	HK/ngày	499	755	
xe con riêng (Gửi xe đi tàu)*57% lượng xe con	Pcp	HK/ngày	662	1,000	
Xe máy (Đón và trả khách) *43% lượng xe máy	Pmck	HK/ngày	4,877	7,120	
Xe máy (Gửi xe đi tàu) *57% lượng xe máy	Pmcp	HK/ngày	6,465	9,439	
Xe ôm	Pxe	HK/ngày	215	325	
Xe đạp	Pbc	HK/ngày	3,612	5,460	
Đi bộ	Pw	HK/ngày	6,285	9,288	
Tổng		HK/ngày	43,000	65,000	

3) Tỷ phần phương thức

Phương thức	Mã số	Đơn vị	2020	2040
Xe buýt		%	46.36%	47.61%
Taxi		%	1.05%	1.02%
xe con riêng (đón và trả khách)*43% lượng xe con		%	1.16%	1.16%
xe con riêng (Gửi xe đi tàu)*57% lượng xe con		%	1.54%	1.54%
Xe máy (Đón và trả khách) *43% lượng xe máy		%	11.34%	10.95%
Xe máy (Gửi xe đi tàu) *57% lượng xe máy		%	15.03%	14.52%
Xe ôm		%	0.50%	0.50%
Xe đạp		%	8.40%	8.40%
Đi bộ		%	14.62%	14.29%
Tổng		%	100.00%	100.00%

4) Các hệ số về phương thức giao thông

Các hạng mục	Mã số	Đơn vị	Xe buýt 2020	Xe buýt 2040	Taxi	xe con	Xe máy
			b1	b2	t	c	mcp
Tần suất hoạt động trung bình	Hx	phút/xe	8	5	5	-	-
Lượng HK trung bình mỗi xe	PSx	người/xe	55	80	0.9	1.79	1.24
Thời gian đón khách cần thiết	Tix	phút/người	-	-	0.2	1.0	0.2
Thời gian trả khách cần thiết	Tox	phút/người	0.03	0.03	0.5	1.0	0.5

Số 11-1. Thủ Đức (Tây)

2. Tiêu chuẩn về quảng trường ga và các công trình liên quan

Hạng mục	Mã số/Công thức	Đơn vị	Số lượng		Chú thích	
			2020	2040		
Lượng HK dự kiến (không bao gồm HK chuyển sang/từ các tuyến khác)	$P = P_b + P_a$	HK/ngày	16,770	31,200		
Lên tàu	Pb	HK/ngày	8,385	15,600		
	Xuống tàu	HK/ngày	8,385	15,600		
Lượng HK sử dụng quảng trường ga và các công trình liên quan dự kiến	$N = P \times 1.0$	HK/ngày	16,770	31,200	Plaza User Ratio:1.00	
Lượng khách ra giờ cao điểm (Lên tàu)	PPa	HK/giờ	679	1,264		
Lượng khách vào giờ cao điểm (Xuống tàu)	PPb	HK/giờ	679	1,264		
Chuyển giao hành khách sang các phương thức giao thông khác tại giờ cao điểm	$PTUMi = PPa \times 1.0$	người/giờ	679	1,264		
Chuyển giao hành khách sang phương thức giao thông khác tại giờ cao điểm (Lên tàu)	Xe buýt		315	602		
	Taxi		8	13		
	xe con (Đón khách)*43% lượng xe con		8	15		
	xe con (Gửi xe đi tàu)*57% lượng xe con		11	20		
	Xe máy (Đón khách) *43% lượng xe máy		78	139		
	Xe máy (Gửi xe đi tàu) *57% lượng xe máy		103	184		
	Xe ôm		4	7		
	Xe đạp		58	107		
Lượng HK chờ tại giờ cao điểm	Xe buýt	$PTWb = PTUMix \times Hb / 60$	42	50		
	Taxi	$PTWt = PTUMix \times Ht / 60$	1	1		
Lượng bến cần thiết tại giờ cao	Xe buýt	$Bib = PTUMb / PSb \times Hb / 60$	1	1		
	Taxi	$Bit = (PTUMt \times Tti) / 60$	1	1		
	Bãi đậu taxi	$Bitw = PTWt / PST$	2	2		
	Xe ôm	$Biox = (PTUMox \times Tiox) / 60$	1	1		
	xe con (Đón khách)	$Bick = (PTUMck / PSc \times Tic) / 60$	1	1		
Chuyển giao HK từ phương thức giao thông khác tại giờ cao điểm	$PTUMo = PPb \times 1.0$	người/giờ	679	1,264		
Chuyển giao hành khách từ phương thức giao thông khác tại giờ cao điểm (Xuống tàu)	Xe buýt		315	602		
	Taxi		8	13		
	xe con (trả khách)*43% lượng xe con		8	15		
	xe con (Gửi xe đi tàu)*57% lượng xe con		11	20		
	Xe máy (trả khách) *43% lượng xe máy		78	139		
	Xe máy (Gửi xe đi tàu) *57% lượng xe máy		103	184		
	Xe ôm		4	7		
	Xe đạp		58	107		
Lượng bến cần thiết tại giờ cao điểm	Xe buýt	$Bob = PTUMob \times Tob / 60$	1	1		
	Taxi	$Bot = PTUMot \times Tot / 60$	1	1		
	Xe ôm	$Boxo = PTUMoxe \times Toxe / 60$	1	1		
	xe con (Trả khách)	$Bick = (PTUMck / PSc \times Toc) / 60$	1	1		
Lưu lượng giao thông tại giờ cao điểm	Xe buýt		10	20		
	Taxi		20	30		
	xe con (Đón và trả khách)		10	20		
	Xe máy (Đón và trả khách) *43% lượng xe máy		160	280		
	Xe máy (Gửi xe đi tàu)		210	370		
	Xe ôm		10	10		
	Xe đạp		120	210		
Tổng		540	940			
Lượng chỗ đậu xe cần thiết	xe con	$PKc = (Pcp / PSc) / 2(\text{lên/xuống}) / 1.5$	chỗ	49	90	1.5 vòng/ngày
	Xe máy	$PKmc = (Pmcp / PSmc) / 2(\text{lên/xuống}) / 1.5$	chỗ	678	1,218	1.5 vòng/ngày
	Xe đạp	$PKbc = Pbc / 1.23 / 2(\text{lên/xuống}) / 1.5$	chỗ	382	711	1.5 vòng/ngày, 1.23 vòng/xe đạp

Số 11-2. Thủ Đức (Đông)

1. Các chỉ số quy hoạch

1) Lượng hành khách (Đông)

Hạng mục	Mã số	Đơn vị	2020	2040	Chú thích
Lượng hành khách dự kiến	P ₀	HK/ngày	26,230	33,800	
(Chuyển sang/từ các tuyến ĐSĐT khác)	Ps	HK/ngày	0	0	
Lượng HK dự kiến (không bao gồm lượng HK chuyển sang/từ các tuyến ĐSĐT khác)	P	HK/ngày	26,230	33,800	P=P ₀ -Ps
(Lên tàu)	Pa	HK/ngày	13,115	16,900	
(Xuống tàu)	Pb	HK/ngày	13,115	16,900	
Lượng khách vào giờ cao điểm (Lên tàu)	PPa	HK/giờ	1,062	1,369	Peak Rate:0.081
Lượng khách ra giờ cao điểm (Xuống tàu)	PPb	HK/giờ	1,062	1,369	Peak Rate:0.081

2) Phân bổ phương thức (tổng lượng HK)

Phương thức	Mã số	Đơn vị	2020	2040	
Xe buýt	Pb	HK/ngày	19,935	30,949	Không có tuyến buýt
Taxi	Pt	HK/ngày	450	664	
xe con riêng (đón và trả khách)*43% lượng xe con	Pck	HK/ngày	499	755	
xe con riêng (Gửi xe đi tàu)*57% lượng xe con	Pcp	HK/ngày	662	1,000	
Xe máy (Đón và trả khách) *43% lượng xe máy	Pmck	HK/ngày	4,877	7,120	
Xe máy (Gửi xe đi tàu) *57% lượng xe máy	Pmcp	HK/ngày	6,465	9,439	
Xe ôm	Pxe	HK/ngày	215	325	
Xe đạp	Pbc	HK/ngày	3,612	5,460	
Đi bộ	Pw	HK/ngày	6,285	9,288	
Tổng		HK/ngày	43,000	65,000	

3) Tỷ phần phương thức

Phương thức	Mã số	Đơn vị	2020	2040
Xe buýt		%	46.36%	47.61%
Taxi		%	1.05%	1.02%
xe con riêng (đón và trả khách)*43% lượng xe con		%	1.16%	1.16%
xe con riêng (Gửi xe đi tàu)*57% lượng xe con		%	1.54%	1.54%
Xe máy (Đón và trả khách) *43% lượng xe máy		%	11.34%	10.95%
Xe máy (Gửi xe đi tàu) *57% lượng xe máy		%	15.03%	14.52%
Xe ôm		%	0.50%	0.50%
Xe đạp		%	8.40%	8.40%
Đi bộ		%	14.62%	14.29%
Tổng		%	100.00%	100.00%

4) Các hệ số về phương thức giao thông

Các hạng mục	Mã số	Đơn vị	Xe buýt 2020	Xe buýt 2040	Taxi	xe con	Xe máy
			b1	b2	t	c	mcp
Tần suất hoạt động trung bình	Hx	phút/xe	8	5	5	-	-
Lượng HK trung bình mỗi xe	PSx	người/xe	55	80	0.9	1.79	1.24
Thời gian đón khách cần thiết	Tix	phút/người	-	-	0.2	1.0	0.2
Thời gian trả khách cần thiết	Tox	phút/người	0.03	0.03	0.5	1.0	0.5

SỐ 11-2. Thủ Đức (Đông)

2. Tiêu chuẩn về quảng trường ga và các công trình liên quan

Hạng mục	Mã số/Công thức	Đơn vị	Số lượng		Chú thích	
			2020	2040		
Lượng HK dự kiến (không bao gồm HK chuyển sang/từ các tuyến khác)	$P = P_b + P_a$	HK/ngày	26,230	33,800		
Lên tàu	Pb	HK/ngày	13,115	16,900		
	Pa	HK/ngày	13,115	16,900		
Lượng HK sử dụng quảng trường ga và các công trình liên quan dự kiến	$N = P \times 1.0$	HK/ngày	26,230	33,800	Plaza User Ratio:1.00	
Lượng khách ra giờ cao điểm (Lên tàu)	PPa	HK/giờ	1,062	1,369		
Lượng khách vào giờ cao điểm (Xuống tàu)	PPb	HK/giờ	1,062	1,369		
Chuyển giao hành khách sang các phương thức giao thông khác tại giờ cao điểm	$PTUMi = PPa \times 1.0$	người/giờ	1,062	1,369		
Chuyển giao hành khách sang phương thức giao thông khác tại giờ cao điểm (Lên tàu)	Xe buýt	người/giờ	493	652		
	Taxi	người/giờ	12	14		
	xe con (Đón khách)*43% lượng xe con	người/giờ	13	16		
	xe con (Gửi xe đi tàu)*57% lượng xe con	người/giờ	17	22		
	Xe máy (Đón khách) *43% lượng xe máy	người/giờ	121	150		
	Xe máy (Gửi xe đi tàu) *57% lượng xe máy	người/giờ	160	199		
	Xe ôm	người/giờ	6	7		
Xe đạp	người/giờ	90	115			
Lượng HK chờ tại giờ cao điểm	Xe buýt	PTWb = $PTUMix \times Hb / 60$	66	54		
	Taxi	PTWt = $PTUMix \times Ht / 60$	1	1		
Lượng bến cần thiết tại giờ cao	Xe buýt	Bib = $PTUMb / PSb \times Hb / 60$	2	1		
	Taxi	Bit = $(PTUMt \times Tti) / 60$	1	1		
	Bãi đậu taxi	Bitw = $PTWt / PST$	2	2		
	Xe ôm	Bixo = $(PTUMo \times Tio) / 60$	1	1		
	xe con (Đón khách)	Bick = $(PTUMck / PSc \times Tic) / 60$	1	1		
Chuyển giao HK từ phương thức giao thông khác tại giờ cao điểm	$PTUMo = PPb \times 1.0$	người/giờ	1,062	1,369		
Chuyển giao hành khách từ phương thức giao thông khác tại giờ cao điểm (Xuống tàu)	Xe buýt	người/giờ	493	652		
	Taxi	người/giờ	12	14		
	xe con (trả khách)*43% lượng xe con	người/giờ	13	16		
	xe con (Gửi xe đi tàu)*57% lượng xe con	người/giờ	17	22		
	Xe máy (trả khách) *43% lượng xe máy	người/giờ	121	150		
	Xe máy (Gửi xe đi tàu) *57% lượng xe máy	người/giờ	160	199		
	Xe ôm	người/giờ	6	7		
Xe đạp	người/giờ	90	115			
Lượng bến cần thiết tại giờ cao điểm	Xe buýt	Bob = $PTUMob \times Tob / 60$	1	1		
	Taxi	Bot = $PTUMot \times Tot / 60$	1	1		
	Xe ôm	Boxo = $PTUMoxe \times Toxe / 60$	1	1		
	xe con (Trả khách)	Bick = $(PTUMck / PSc \times Toc) / 60$	1	1		
Lưu lượng giao thông tại giờ cao điểm	Xe buýt	$PVx = \sum \{PTUMix \times (Tỷ \text{ phần phương thức}) / PSx\}$	xe/giờ	20	20	
	Taxi		xe/giờ	30	30	
	xe con (Đón và trả khách)		xe/giờ	10	20	
	Xe máy (Đón và trả khách) *43% lượng xe máy		xe/giờ	240	300	
	Xe máy (Gửi xe đi tàu)		xe/giờ	320	400	
	Xe ôm		xe/giờ	10	10	
	Xe đạp		xe/giờ	180	230	
Tổng	xe/giờ	810	1,010			
Lượng chỗ đậu xe cần thiết	xe con	$PKc = (Pcp / PSc) / 2(\text{lên/xuống}) / 1.5$	chỗ	76	97	1.5 vòng/ngày
	Xe máy	$PKmc = (Pmcp / PSmc) / 2(\text{lên/xuống}) / 1.5$	chỗ	1,061	1,320	1.5 vòng/ngày
	Xe đạp	$PKbc = Pbc / 1.23 / 2(\text{lên/xuống}) / 1.5$	chỗ	598	770	1.5 vòng/ngày, 1.23 vòng/xe đạp

Số 11-3. Thủ Đức (Toàn bộ)

1. Các chỉ số quy hoạch

1) Lượng hành khách

Hạng mục	Mã số	Đơn vị	2020	2040	Chú thích
Lượng hành khách dự kiến	P ₀	HK/ngày	43,000	65,000	
(Chuyển sang/từ các tuyến ĐSĐT khác)	P _s	HK/ngày	0	0	
Lượng HK dự kiến (không bao gồm lượng HK chuyển sang/từ các tuyến ĐSĐT khác)	P	HK/ngày	43,000	65,000	P=P ₀ -P _s
(Lên tàu)	P _a	HK/ngày	21,500	32,500	
(Xuống tàu)	P _b	HK/ngày	21,500	32,500	
Lượng khách vào giờ cao điểm (Lên tàu)	PP _a	HK/giờ	1,742	2,633	Peak Rate:0.081
Lượng khách ra giờ cao điểm (Xuống tàu)	PP _b	HK/giờ	1,742	2,633	Peak Rate:0.081

2) Phân bổ phương thức (tổng lượng HK)

Phương thức	Mã số	Đơn vị	2020	2040	
Xe buýt	P _b	HK/ngày	19,935	30,949	3 tuyến gom khách ở phía tây (5 tuyến hiện hữu vào quảng trường ga trong tương lai)
Taxi	P _t	HK/ngày	450	664	
xe con riêng (đón và trả khách)*43% lượng xe con	P _{ck}	HK/ngày	499	755	
xe con riêng (Gửi xe đi tàu)*57% lượng xe con	P _{cp}	HK/ngày	662	1,000	
Xe máy (Đón và trả khách) *43% lượng xe máy	P _{mck}	HK/ngày	4,877	7,120	
Xe máy (Gửi xe đi tàu) *57% lượng xe máy	P _{mcp}	HK/ngày	6,465	9,439	
Xe ôm	P _x	HK/ngày	215	325	
Xe đạp	P _{bc}	HK/ngày	3,612	5,460	
Đi bộ	P _w	HK/ngày	6,285	9,288	
Tổng		HK/ngày	43,000	65,000	

3) Tỷ phần phương thức

Phương thức	Mã số	Đơn vị	2020	2040
Xe buýt		%	46.36%	47.61%
Taxi		%	1.05%	1.02%
xe con riêng (đón và trả khách)*43% lượng xe con		%	1.16%	1.16%
xe con riêng (Gửi xe đi tàu)*57% lượng xe con		%	1.54%	1.54%
Xe máy (Đón và trả khách) *43% lượng xe máy		%	11.34%	10.95%
Xe máy (Gửi xe đi tàu) *57% lượng xe máy		%	15.03%	14.52%
Xe ôm		%	0.50%	0.50%
Xe đạp		%	8.40%	8.40%
Đi bộ		%	14.62%	14.29%
Tổng		%	100.00%	100.00%

4) Các hệ số về phương thức giao thông

Các hạng mục	Mã số	Đơn vị	Xe buýt 2020	Xe buýt 2040	Taxi	xe con	Xe máy
			b ₁	b ₂	t	c	mcp
Tần suất hoạt động trung bình	H _x	phút/xe	8	5	5	-	-
Lượng HK trung bình mỗi xe	PS _x	người/xe	55	80	0.9	1.79	1.24
Thời gian đón khách cần thiết	T _{ix}	phút/người	-	-	0.2	1.0	0.2
Thời gian trả khách cần thiết	To _x	phút/người	0.03	0.03	0.5	1.0	0.5

Số 11-3. Thủ Đức (Toàn bộ)

2. Tiêu chuẩn về quảng trường ga và các công trình liên quan

Hạng mục	Mã số/Công thức	Đơn vị	Số lượng		Chú thích	
			2020	2040		
Lượng HK dự kiến (không bao gồm HK chuyển sang/từ các tuyến khác)	$P = P_b + P_a$	HK/ngày	43,000	65,000		
Lên tàu	P_b	HK/ngày	21,500	32,500		
	P_a	HK/ngày	21,500	32,500		
Lượng HK sử dụng quảng trường ga và các công trình liên quan dự kiến	$N = P \times 1.0$	HK/ngày	43,000	65,000	Plaza User Ratio:1.00	
Lượng khách ra giờ cao điểm (Lên tàu)	PPa	HK/giờ	1,742	2,633		
Lượng khách vào giờ cao điểm (Xuống tàu)	PPb	HK/giờ	1,742	2,633		
Chuyển giao hành khách sang các phương thức giao thông khác tại giờ cao điểm	$PTUMi = PPa \times 1.0$	người/giờ	1,742	2,633		
Chuyển giao hành khách sang phương thức giao thông khác tại giờ cao điểm (Lên tàu)	Xe buýt		808	1,254		
	Taxi		19	27		
	xe con (Đón khách)*43% lượng xe con		21	31		
	xe con (Gửi xe đi tàu)*57% lượng xe con		27	41		
	Xe máy (Đón khách) *43% lượng xe máy		198	289		
	Xe máy (Gửi xe đi tàu) *57% lượng xe máy		262	383		
	Xe ôm		9	14		
Xe đạp		147	222			
Lượng HK chờ tại giờ cao điểm	Xe buýt	$PTWb = PTUMix \times Hb / 60$	108	105		
	Taxi	$PTWt = PTUMix \times Ht / 60$	2	2		
Lượng bến cần thiết tại giờ cao	Xe buýt	$Bib = PTUMb / PSb \times Hb / 60$	2	2		
	Taxi	$Bit = (PTUMt \times Tti) / 60$	1	1		
	Bãi đậu taxi	$Bitw = PTWt / PSt$	3	3		
	Xe ôm	$Biox = (PTUMox \times Tiox) / 60$	1	1		
	xe con (Đón khách)	$Bick = (PTUMck / PSc \times Tic) / 60$	1	1		
Chuyển giao HK từ phương thức giao thông khác tại giờ cao điểm	$PTUMo = PPb \times 1.0$	người/giờ	1,742	2,633		
Chuyển giao hành khách từ phương thức giao thông khác tại giờ cao điểm (Xuống tàu)	Xe buýt		808	1,254		
	Taxi		19	27		
	xe con (trả khách)*43% lượng xe con		21	31		
	xe con (Gửi xe đi tàu)*57% lượng xe con		27	41		
	Xe máy (trả khách) *43% lượng xe máy		198	289		
	Xe máy (Gửi xe đi tàu) *57% lượng xe máy		262	383		
	Xe ôm		9	14		
Xe đạp		147	222			
Lượng bến cần thiết tại giờ cao điểm	Xe buýt	$Bob = PTUMob \times Tob / 60$	1	1		
	Taxi	$Bot = PTUMot \times Tot / 60$	1	1		
	Xe ôm	$Boxo = PTUMoxe \times Toxe / 60$	1	1		
	xe con (Trả khách)	$Bock = (PTUMck / PSc \times Toc) / 60$	1	1		
Lưu lượng giao thông tại giờ cao điểm	Xe buýt		30	30		
	Taxi		40	60		
	xe con (Đón và trả khách)		20	30		
	Xe máy (Đón và trả khách) *43% lượng xe máy		400	580		
	Xe máy (Gửi xe đi tàu)		520	770		
	Xe ôm		10	20		
	Xe đạp		290	440		
Tổng		1,310	1,930			
Lượng chỗ đậu xe cần thiết	xe con	$PKc = (Pcp / PSc) / 2(\text{lên/xuống}) / 1.5$	chỗ	124	187	1.5 vòng/ngày
	Xe máy	$PKmc = (Pmcp / PSmc) / 2(\text{lên/xuống}) / 1.5$	chỗ	1,738	2,538	1.5 vòng/ngày
	Xe đạp	$PKbc = Pbc / 1.23 / 2(\text{lên/xuống}) / 1.5$	chỗ	979	1,480	1.5 vòng/ngày, 1.23 vòng/xe đạp

Số 12-1. Khu Công nghệ cao (Tây)

1. Các chỉ số quy hoạch

1) Lượng hành khách (Tây)

Hạng mục	Mã số	Đơn vị	2020	2040	Chú thích
Lượng hành khách dự kiến	P ₀	HK/ngày	9,480	9,256	
(Chuyển sang/từ các tuyến ĐSĐT khác)	P _s	HK/ngày	0	0	
Lượng HK dự kiến (không bao gồm lượng HK chuyển sang/từ các tuyến ĐSĐT khác)	P	HK/ngày	9,480	9,256	P=P ₀ -P _s
(Lên tàu)	P _a	HK/ngày	4,740	4,628	
(Xuống tàu)	P _b	HK/ngày	4,740	4,628	
Lượng khách vào giờ cao điểm (Lên tàu)	PP _a	HK/giờ	384	375	Peak Rate:0.081
Lượng khách ra giờ cao điểm (Xuống tàu)	PP _b	HK/giờ	384	375	Peak Rate:0.081

2) Phân bổ phương thức (tổng lượng HK)

Phương thức	Mã số	Đơn vị	2020	2040	
Xe buýt	P _b	HK/ngày	13,110	14,189	không có tuyến gom khách ở phía tây
Taxi	P _t	HK/ngày	262	295	
xe con riêng (đón và trả khách)*43% lượng xe con	P _{ck}	HK/ngày	310	335	
xe con riêng (Gửi xe đi tàu)*57% lượng xe con	P _{cp}	HK/ngày	410	445	
Xe máy (Đón và trả khách) *43% lượng xe máy	P _{mck}	HK/ngày	2,767	2,992	
Xe máy (Gửi xe đi tàu) *57% lượng xe máy	P _{mcp}	HK/ngày	3,667	3,967	
Xe ôm	P _{xe}	HK/ngày	120	130	
Xe đạp	P _{bc}	HK/ngày	2,184	2,366	
Đi bộ	P _w	HK/ngày	1,170	1,281	
Tổng		HK/ngày	24,000	26,000	

3) Tỷ phần phương thức

Phương thức	Mã số	Đơn vị	2020	2040
Xe buýt		%	54.63%	54.57%
Taxi		%	1.09%	1.13%
xe con riêng (đón và trả khách)*43% lượng xe con		%	1.29%	1.29%
xe con riêng (Gửi xe đi tàu)*57% lượng xe con		%	1.71%	1.71%
Xe máy (Đón và trả khách) *43% lượng xe máy		%	11.53%	11.51%
Xe máy (Gửi xe đi tàu) *57% lượng xe máy		%	15.28%	15.26%
Xe ôm		%	0.50%	0.50%
Xe đạp		%	9.10%	9.10%
Đi bộ		%	4.88%	4.93%
Tổng		%	100.00%	100.00%

4) Các hệ số về phương thức giao thông

Các hạng mục	Mã số	Đơn vị	Xe buýt	Taxi	xe con	Xe máy
			<i>b</i>	<i>t</i>	<i>c</i>	<i>mcp</i>
Tần suất hoạt động trung bình	H _x	phút/xe	5	5	-	-
Lượng HK trung bình mỗi xe	PS _x	người/xe	80	0.9	1.79	1.24
Thời gian đón khách cần thiết	T _{ix}	phút/người	-	0.2	1.0	0.2
Thời gian trả khách cần thiết	To _x	phút/người	0.03	0.5	1.0	0.5

2. Tiêu chuẩn về quảng trường ga và các công trình liên quan

Hạng mục	Mã số/Công thức	Đơn vị	Số lượng		Chú thích	
			2020	2040		
Lượng HK dự kiến (không bao gồm HK chuyển sang/từ các tuyến khác)	$P = P_b + P_a$	HK/ngày	9,480	9,256		
Lên tàu	P_b	HK/ngày	4,740	4,628		
Xuống tàu	P_a	HK/ngày	4,740	4,628		
Lượng HK sử dụng quảng trường ga và các công trình liên quan dự kiến	$N = P \times 1.0$	HK/ngày	9,480	9,260	Plaza User Ratio:1.00	
Lượng khách ra giờ cao điểm (Lên tàu)	PP_a	HK/giờ	384	375		
Lượng khách vào giờ cao điểm (Xuống tàu)	PP_b	HK/giờ	384	375		
Chuyển giao hành khách sang các phương thức giao thông khác tại giờ cao điểm	$PTUM_i = PP_a \times 1.0$	người/giờ	384	375		
Chuyển giao hành khách sang phương thức giao thông khác tại giờ cao điểm (Lên tàu)	Xe buýt		210	205		
	Taxi		5	5		
	xe con (Đón khách)*43% lượng xe con		5	5		
	xe con (Gửi xe đi tàu)*57% lượng xe con		7	7		
	Xe máy (Đón khách) *43% lượng xe máy		45	44		
	Xe máy (Gửi xe đi tàu) *57% lượng xe máy		59	58		
	Xe ôm		2	2		
Xe đạp		35	35			
Lượng HK chờ tại giờ cao điểm	Xe buýt	$PTW_b = PTUM_{mix} \times H_b / 60$	18	17		
	Taxi	$PTW_t = PTUM_{mix} \times H_t / 60$	0	0		
Lượng bến cần thiết tại giờ cao	Xe buýt	$Bit_b = PTUM_b / PS_b \times H_b / 60$	1	1		
	Taxi	$Bit_t = (PTUM_t \times T_t) / 60$	1	1		
	Bãi đậu taxi	$Bit_w = PTW_t / PS_t$	0	0		
	Xe ôm	$Bit_o = (PTUM_o \times T_o) / 60$	1	1		
	xe con (Đón khách)	$Bit_c = (PTUM_{ck} / PS_c \times T_c) / 60$	1	1		
Chuyển giao HK từ phương thức giao thông khác tại giờ cao điểm	$PTUM_o = PP_b \times 1.0$	người/giờ	384	375		
Chuyển giao hành khách từ phương thức giao thông khác tại giờ cao điểm (Xuống tàu)	Xe buýt		210	205		
	Taxi		5	5		
	xe con (trả khách)*43% lượng xe con		5	5		
	xe con (Gửi xe đi tàu)*57% lượng xe con		7	7		
	Xe máy (trả khách) *43% lượng xe máy		45	44		
	Xe máy (Gửi xe đi tàu) *57% lượng xe máy		59	58		
	Xe ôm		2	2		
Xe đạp		35	35			
Lượng bến cần thiết tại giờ cao điểm	Xe buýt	$Bob = PTUM_o \times T_o / 60$	1	1		
	Taxi	$Bot = PTUM_o \times T_o / 60$	1	1		
	Xe ôm	$Box_o = PTUM_o \times T_o \times H_o / 60$	1	1		
	xe con (Trả khách)	$Bit_c = (PTUM_{ck} / PS_c \times T_c) / 60$	1	1		
Lưu lượng giao thông tại giờ cao điểm	Xe buýt		10	10		
	Taxi		10	10		
	xe con (Đón và trả khách)		10	10		
	Xe máy (Đón và trả khách) *43% lượng xe máy		90	90		
	Xe máy (Gửi xe đi tàu)		120	120		
	Xe ôm		0	0		
	Xe đạp		70	70		
Tổng		310	310			
Lượng chỗ đậu xe cần thiết	xe con	$PK_c = (P_{cp} / PS_c) / 2(\text{lên/xuống}) / 1.5$	chỗ	31	30	1.5 vòng/ngày
	Xe máy	$PK_{mc} = (P_{mcp} / PS_{mc}) / 2(\text{lên/xuống}) / 1.5$	chỗ	390	380	1.5 vòng/ngày
	Xe đạp	$PK_{bc} = P_{bc} / 1.23 / 2(\text{lên/xuống}) / 1.5$	chỗ	234	229	1.5 vòng/ngày, 1.23 vòng/xe đạp

Số 12-2. Khu Công nghệ cao (Đông)

1. Các chỉ số quy hoạch

1) Lượng hành khách (Đông)

Hạng mục	Mã số	Đơn vị	2020	2040	Chú thích
Lượng hành khách dự kiến	P ₀	HK/ngày	14,520	16,744	
(Chuyển sang/từ các tuyến ĐSĐT khác)	P _s	HK/ngày	0	0	
Lượng HK dự kiến (không bao gồm lượng HK chuyển sang/từ các tuyến ĐSĐT khác)	P	HK/ngày	14,520	16,744	P=P ₀ -P _s
(Lên tàu)	P _a	HK/ngày	7,260	8,372	
(Xuống tàu)	P _b	HK/ngày	7,260	8,372	
Lượng khách vào giờ cao điểm (Lên tàu)	PP _a	HK/giờ	588	678	Peak Rate:0.081
Lượng khách ra giờ cao điểm (Xuống tàu)	PP _b	HK/giờ	588	678	Peak Rate:0.081

2) Phân bổ phương thức (tổng lượng HK)

Phương thức	Mã số	Đơn vị	2020	2040	
Xe buýt	P _b	HK/ngày	13,110	14,189	1 tuyến gom khách phía đông
Taxi	P _t	HK/ngày	262	295	
xe con riêng (đón và trả khách)*43% lượng xe con	P _{ck}	HK/ngày	310	335	
xe con riêng (Gửi xe đi tàu)*57% lượng xe con	P _{cp}	HK/ngày	410	445	
Xe máy (Đón và trả khách) *43% lượng xe máy	P _{mck}	HK/ngày	2,767	2,992	
Xe máy (Gửi xe đi tàu) *57% lượng xe máy	P _{mcp}	HK/ngày	3,667	3,967	
Xe ôm	P _{xe}	HK/ngày	120	130	
Xe đạp	P _{bc}	HK/ngày	2,184	2,366	
Đi bộ	P _w	HK/ngày	1,170	1,281	
Tổng		HK/ngày	24,000	26,000	

3) Tỷ phần phương thức

Phương thức	Mã số	Đơn vị	2020	2040
Xe buýt		%	54.63%	54.57%
Taxi		%	1.09%	1.13%
xe con riêng (đón và trả khách)*43% lượng xe con		%	1.29%	1.29%
xe con riêng (Gửi xe đi tàu)*57% lượng xe con		%	1.71%	1.71%
Xe máy (Đón và trả khách) *43% lượng xe máy		%	11.53%	11.51%
Xe máy (Gửi xe đi tàu) *57% lượng xe máy		%	15.28%	15.26%
Xe ôm		%	0.50%	0.50%
Xe đạp		%	9.10%	9.10%
Đi bộ		%	4.88%	4.93%
Tổng		%	100.00%	100.00%

4) Các hệ số về phương thức giao thông

Các hạng mục	Mã số	Đơn vị	Xe buýt	Taxi	xe con	Xe máy
			<i>b</i>	<i>t</i>	<i>c</i>	<i>mcp</i>
Tần suất hoạt động trung bình	H _x	phút/xe	5	5	-	-
Lượng HK trung bình mỗi xe	PS _x	người/xe	80	0.9	1.79	1.24
Thời gian đón khách cần thiết	T _{ix}	phút/người	-	0.2	1.0	0.2
Thời gian trả khách cần thiết	To _x	phút/người	0.03	0.5	1.0	0.5

Số 12-2. Khu Công nghệ cao (Đông)

2. Tiêu chuẩn về quảng trường ga và các công trình liên quan

Hạng mục	Mã số/Công thức	Đơn vị	Số lượng		Chú thích	
			2020	2040		
Lượng HK dự kiến (không bao gồm HK chuyển sang/từ các tuyến khác)	$P = P_b + P_a$	HK/ngày	14,520	16,744		
Lên tàu	Pb	HK/ngày	7,260	8,372		
	Pa	HK/ngày	7,260	8,372		
Lượng HK sử dụng quảng trường ga và các công trình liên quan dự kiến	$N = P \times 1.0$	HK/ngày	14,520	16,740	Plaza User Ratio:1.00	
Lượng khách ra giờ cao điểm (Lên tàu)	PPa	HK/giờ	588	678		
Lượng khách vào giờ cao điểm (Xuống tàu)	PPb	HK/giờ	588	678		
Chuyển giao hành khách sang các phương thức giao thông khác tại giờ cao điểm	$PTUMi = PPa \times 1.0$	người/giờ	588	678		
Chuyển giao hành khách sang phương thức giao thông khác tại giờ cao điểm (Lên tàu)	Xe buýt		322	371		
	Taxi		7	8		
	xe con (Đón khách)*43% lượng xe con		8	9		
	xe con (Gửi xe đi tàu)*57% lượng xe con		11	12		
	Xe máy (Đón khách) *43% lượng xe máy		68	79		
	Xe máy (Gửi xe đi tàu) *57% lượng xe máy		90	104		
	Xe ôm		3	4		
	Xe đạp		54	62		
Lượng HK chờ tại giờ cao điểm	Xe buýt	$PTWb = PTUMix \times Hb / 60$	27	31		
	Taxi	$PTWt = PTUMix \times Ht / 60$	1	1		
Lượng bến cần thiết tại giờ cao	Xe buýt	$Bib = PTUMb / PSb \times Hb / 60$	1	1		
	Taxi	$Bit = (PTUMt \times Tti) / 60$	1	1		
	Bãi đậu taxi	$Bitw = PTWt / PSt$	2	2		
	Xe ôm	$Biox = (PTUMox \times Tiox) / 60$	1	1		
	xe con (Đón khách)	$Bick = (PTUMck / PSc \times Tic) / 60$	1	1		
Chuyển giao HK từ phương thức giao thông khác tại giờ cao điểm	$PTUMo = PPb \times 1.0$	người/giờ	588	678		
Chuyển giao hành khách từ phương thức giao thông khác tại giờ cao điểm (Xuống tàu)	Xe buýt		322	371		
	Taxi		7	8		
	xe con (trả khách)*43% lượng xe con		8	9		
	xe con (Gửi xe đi tàu)*57% lượng xe con		11	12		
	Xe máy (trả khách) *43% lượng xe máy		68	79		
	Xe máy (Gửi xe đi tàu) *57% lượng xe máy		90	104		
	Xe ôm		3	4		
	Xe đạp		54	62		
Lượng bến cần thiết tại giờ cao điểm	Xe buýt	$Bob = PTUMob \times Tob / 60$	1	1		
	Taxi	$Bot = PTUMot \times Tot / 60$	1	1		
	Xe ôm	$Boxo = PTUMoxe \times Toxe / 60$	1	1		
	xe con (Trả khách)	$Bick = (PTUMck / PSc \times Toc) / 60$	1	1		
Lưu lượng giao thông tại giờ cao điểm	Xe buýt		10	10		
	Taxi		20	20		
	xe con (Đón và trả khách)		10	10		
	Xe máy (Đón và trả khách) *43% lượng xe máy		140	160		
	Xe máy (Gửi xe đi tàu)		180	210		
	Xe ôm		0	10		
	Xe đạp		110	120		
Tổng		470	540			
Lượng chỗ đậu xe cần thiết	xe con	$PKc = (Pcp / PSc) / 2(\text{lên/xuống}) / 1.5$	chỗ	47	54	1.5 vòng/ngày
	Xe máy	$PKmc = (Pmcp / PSmc) / 2(\text{lên/xuống}) / 1.5$	chỗ	597	687	1.5 vòng/ngày
	Xe đạp	$PKbc = Pbc / 1.23 / 2(\text{lên/xuống}) / 1.5$	chỗ	359	413	1.5 vòng/ngày, 1.23 vòng/xe đạp

Số 12-3. Khu Công nghệ cao (Toàn bộ)

1. Các chỉ số quy hoạch

1) Lượng hành khách

Hạng mục	Mã số	Đơn vị	2020	2040	Chú thích
Lượng hành khách dự kiến	P ₀	HK/ngày	24,000	26,000	
(Chuyển sang/từ các tuyến ĐSĐT khác)	P _s	HK/ngày	0	0	
Lượng HK dự kiến (không bao gồm lượng HK chuyển sang/từ các tuyến ĐSĐT khác)	P	HK/ngày	24,000	26,000	P=P ₀ -P _s
(Lên tàu)	P _a	HK/ngày	12,000	13,000	
(Xuống tàu)	P _b	HK/ngày	12,000	13,000	
Lượng khách vào giờ cao điểm (Lên tàu)	PP _a	HK/giờ	972	1,053	Peak Rate:0.081
Lượng khách ra giờ cao điểm (Xuống tàu)	PP _b	HK/giờ	972	1,053	Peak Rate:0.081

2) Phân bổ phương thức (tổng lượng HK)

Phương thức	Mã số	Đơn vị	2020	2040	
Xe buýt	P _b	HK/ngày	13,110	14,189	1 tuyến gom khách phía đông
Taxi	P _t	HK/ngày	262	295	
xe con riêng (đón và trả khách)*43% lượng xe con	P _{ck}	HK/ngày	310	335	
xe con riêng (Gửi xe đi tàu)*57% lượng xe con	P _{cp}	HK/ngày	410	445	
Xe máy (Đón và trả khách) *43% lượng xe máy	P _{mck}	HK/ngày	2,767	2,992	
Xe máy (Gửi xe đi tàu) *57% lượng xe máy	P _{mcp}	HK/ngày	3,667	3,967	
Xe ôm	P _{xe}	HK/ngày	120	130	
Xe đạp	P _{bc}	HK/ngày	2,184	2,366	
Đi bộ	P _w	HK/ngày	1,170	1,281	
Tổng		HK/ngày	24,000	26,000	

3) Tỷ phần phương thức

Phương thức	Mã số	Đơn vị	2020	2040
Xe buýt		%	54.63%	54.57%
Taxi		%	1.09%	1.13%
xe con riêng (đón và trả khách)*43% lượng xe con		%	1.29%	1.29%
xe con riêng (Gửi xe đi tàu)*57% lượng xe con		%	1.71%	1.71%
Xe máy (Đón và trả khách) *43% lượng xe máy		%	11.53%	11.51%
Xe máy (Gửi xe đi tàu) *57% lượng xe máy		%	15.28%	15.26%
Xe ôm		%	0.50%	0.50%
Xe đạp		%	9.10%	9.10%
Đi bộ		%	4.88%	4.93%
Tổng		%	100.00%	100.00%

4) Các hệ số về phương thức giao thông

Các hạng mục	Mã số	Đơn vị	Xe buýt	Taxi	xe con	Xe máy
			<i>b</i>	<i>t</i>	<i>c</i>	<i>mcp</i>
Tần suất hoạt động trung bình	H _x	phút/xe	5	5	-	-
Lượng HK trung bình mỗi xe	PS _x	người/xe	80	0.9	1.79	1.24
Thời gian đón khách cần thiết	T _{ix}	phút/người	-	0.2	1.0	0.2
Thời gian trả khách cần thiết	To _x	phút/người	0.03	0.5	1.0	0.5

Số 12-3. Khu Công nghệ cao (Toàn bộ)

2. Tiêu chuẩn về quảng trường ga và các công trình liên quan

Hạng mục	Mã số/Công thức	Đơn vị	Số lượng		Chú thích	
			2020	2040		
Lượng HK dự kiến (không bao gồm HK chuyển sang/từ các tuyến khác)	$P = P_b + P_a$	HK/ngày	24,000	26,000		
	Lên tàu	Pb	12,000	13,000		
	Xuống tàu	Pa	12,000	13,000		
Lượng HK sử dụng quảng trường ga và các công trình liên quan dự kiến	$N = P \times 1.0$	HK/ngày	24,000	26,000	Plaza User Ratio:1.00	
Lượng khách ra giờ cao điểm (Lên tàu)	PPa	HK/giờ	972	1,053		
Lượng khách vào giờ cao điểm (Xuống tàu)	PPb	HK/giờ	972	1,053		
Chuyển giao hành khách sang các phương thức giao thông khác tại giờ cao điểm	$PTUMi = PPa \times 1.0$	người/giờ	972	1,053		
Chuyển giao hành khách sang phương thức giao thông khác tại giờ cao điểm (Lên tàu)	Xe buýt	$PTUMix = PTUMi \times (\text{Tỷ phần phương thức})$	người/giờ	531	575	
	Taxi		người/giờ	11	12	
	xe con (Đón khách)*43% lượng xe con		người/giờ	13	14	
	xe con (Gửi xe đi tàu)*57% lượng xe con		người/giờ	17	19	
	Xe máy (Đón khách) *43% lượng xe máy		người/giờ	113	122	
	Xe máy (Gửi xe đi tàu) *57% lượng xe máy		người/giờ	149	161	
	Xe ôm		người/giờ	5	6	
Xe đạp	người/giờ	89	96			
Lượng HK chờ tại giờ cao điểm	Xe buýt $PTWb = PTUMix \times Hb / 60$ Taxi $PTWt = PTUMix \times Ht / 60$	người	44	48		
Lượng bến cần thiết tại giờ cao	Xe buýt	$Bib = PTUMb / PSb \times Hb / 60$	bến	1	1	
	Taxi	$Bit = (PTUMt \times Tti) / 60$	bến	1	1	
	Bãi đậu taxi	$Bitw = PTWt / PSt$	bến	2	2	
	Xe ôm	$Biox = (PTUMox \times Tiox) / 60$	bến	1	1	
	xe con (Đón khách)	$Bick = (PTUMck / PSc \times Tic) / 60$	bến	1	1	
Chuyển giao HK từ phương thức giao thông khác tại giờ cao điểm	$PTUMo = PPb \times 1.0$	người/giờ	972	1,053		
Chuyển giao hành khách từ phương thức giao thông khác tại giờ cao điểm (Xuống tàu)	Xe buýt	$PTUMox = PTUMo \times (\text{Tỷ phần phương thức})$	người/giờ	531	575	
	Taxi		người/giờ	11	12	
	xe con (trả khách)*43% lượng xe con		người/giờ	13	14	
	xe con (Gửi xe đi tàu)*57% lượng xe con		người/giờ	17	19	
	Xe máy (trả khách) *43% lượng xe máy		người/giờ	113	122	
	Xe máy (Gửi xe đi tàu) *57% lượng xe máy		người/giờ	149	161	
	Xe ôm		người/giờ	5	6	
Xe đạp	người/giờ	89	96			
Lượng bến cần thiết tại giờ cao điểm	Xe buýt	$Bob = PTUMob \times Tob / 60$	bến	1	1	
	Taxi	$Bot = PTUMot \times Tot / 60$	bến	1	1	
	Xe ôm	$Boxo = PTUMoxe \times Toxe / 60$	bến	1	1	
	xe con (Trả khách)	$Bick = (PTUMck / PSc \times Toc) / 60$	bến	1	1	
Lưu lượng giao thông tại giờ cao điểm	Xe buýt	$PVx = \sum \{PTUMix \times (\text{Tỷ phần phương thức}) / PSx\}$	xe/giờ	10	10	
	Taxi		xe/giờ	20	30	
	xe con (Đón và trả khách)		xe/giờ	10	20	
	Xe máy (Đón và trả khách) *43% lượng xe máy		xe/giờ	230	240	
	Xe máy (Gửi xe đi tàu)		xe/giờ	300	320	
	Xe ôm		xe/giờ	10	10	
	Xe đạp		xe/giờ	180	190	
Tổng	xe/giờ	760	820			
Lượng chỗ đậu xe cần thiết	xe con	$PKc = (Pcp / PSc) / 2(\text{lên/xuống}) / 1.5$	chỗ	77	83	1.5 vòng/ngày
	Xe máy	$PKmc = (Pmcp / PSmc) / 2(\text{lên/xuống}) / 1.5$	chỗ	986	1,067	1.5 vòng/ngày
	Xe đạp	$PKbc = Pbc / 1.23 / 2(\text{lên/xuống}) / 1.5$	chỗ	592	642	1.5 vòng/ngày, 1.23 vòng/xe đạp

Số 13-1. Suối Tiên (Tây)

1. Các chỉ số quy hoạch

1) Lượng hành khách (Tây)

Hạng mục	Mã số	Đơn vị	2020	2040	Chú thích
Lượng hành khách dự kiến	P ₀	HK/ngày	14,668	16,695	
(Chuyển sang/từ các tuyến ĐSĐT khác)	P _s	HK/ngày	0	0	
Lượng HK dự kiến (không bao gồm lượng HK chuyển sang/từ các tuyến ĐSĐT khác)	P	HK/ngày	14,668	16,695	P=P ₀ -P _s
(Lên tàu)	P _a	HK/ngày	7,334	8,348	
(Xuống tàu)	P _b	HK/ngày	7,334	8,348	
Lượng khách vào giờ cao điểm (Lên tàu)	PP _a	HK/giờ	594	676	Peak Rate:0.081
Lượng khách ra giờ cao điểm (Xuống tàu)	PP _b	HK/giờ	594	676	Peak Rate:0.081

2) Phân bổ phương thức (tổng lượng HK)

Phương thức	Mã số	Đơn vị	2020	2040	
Xe buýt	P _b	HK/ngày	7,405	8,430	1 gom khách phía tây
Taxi	P _t	HK/ngày	205	254	
xe con riêng (đón và trả khách)*43% lượng xe con	P _{ck}	HK/ngày	253	280	
xe con riêng (Gửi xe đi tàu)*57% lượng xe con	P _{cp}	HK/ngày	336	371	
Xe máy (Đón và trả khách) *43% lượng xe máy	P _{mck}	HK/ngày	2,142	2,356	
Xe máy (Gửi xe đi tàu) *57% lượng xe máy	P _{mcp}	HK/ngày	2,840	3,123	
Xe ôm	P _{xe}	HK/ngày	95	105	
Xe đạp	P _{bc}	HK/ngày	2,470	2,730	
Đi bộ	P _w	HK/ngày	3,254	3,351	
Tổng		HK/ngày	19,000	21,000	

3) Tỷ phần phương thức

Phương thức	Mã số	Đơn vị	2020	2040
Xe buýt		%	38.97%	40.14%
Taxi		%	1.08%	1.21%
xe con riêng (đón và trả khách)*43% lượng xe con		%	1.33%	1.33%
xe con riêng (Gửi xe đi tàu)*57% lượng xe con		%	1.77%	1.77%
Xe máy (Đón và trả khách) *43% lượng xe máy		%	11.27%	11.22%
Xe máy (Gửi xe đi tàu) *57% lượng xe máy		%	14.95%	14.87%
Xe ôm		%	0.50%	0.50%
Xe đạp		%	13.00%	13.00%
Đi bộ		%	17.13%	15.96%
Tổng		%	100.00%	100.00%

4) Các hệ số về phương thức giao thông

Các hạng mục	Mã số	Đơn vị	Xe buýt	Taxi	xe con	Xe máy
			<i>b</i>	<i>t</i>	<i>c</i>	<i>mcp</i>
Tần suất hoạt động trung bình	H _x	phút/xe	15	5	-	-
Lượng HK trung bình mỗi xe	PS _x	người/xe	55	0.9	1.79	1.24
Thời gian đón khách cần thiết	T _{ix}	phút/người	-	0.2	1.0	0.2
Thời gian trả khách cần thiết	To _x	phút/người	0.03	0.5	1.0	0.5

Số 13-1. Suối Tiên (Tây)

2. Tiêu chuẩn về quảng trường ga và các công trình liên quan

Hạng mục	Mã số/Công thức	Đơn vị	Số lượng		Chú thích	
			2020	2040		
Lượng HK dự kiến (không bao gồm HK chuyển sang/từ các tuyến khác)	$P = P_b + P_a$	HK/ngày	14,668	16,695		
Lên tàu	P_b	HK/ngày	7,334	8,348		
Xuống tàu	P_a	HK/ngày	7,334	8,348		
Lượng HK sử dụng quảng trường ga và các công trình liên quan dự kiến	$N = P \times 1.0$	HK/ngày	14,670	16,700	Plaza User Ratio:1.00	
Lượng khách ra giờ cao điểm (Lên tàu)	PP_a	HK/giờ	594	676		
Lượng khách vào giờ cao điểm (Xuống tàu)	PP_b	HK/giờ	594	676		
Chuyển giao hành khách sang các phương thức giao thông khác tại giờ cao điểm	$PTUM_i = PP_a \times 1.0$	người/giờ	594	676		
Chuyển giao hành khách sang phương thức giao thông khác tại giờ cao điểm (Lên tàu)	Xe buýt		232	272		
	Taxi		7	9		
	xe con (Đón khách)*43% lượng xe con		8	10		
	xe con (Gửi xe đi tàu)*57% lượng xe con		11	12		
	Xe máy (Đón khách) *43% lượng xe máy		67	76		
	Xe máy (Gửi xe đi tàu) *57% lượng xe máy		89	101		
	Xe ôm		3	4		
	Xe đạp		78	88		
Lượng HK chờ tại giờ cao điểm	Xe buýt	$PTW_b = PTUM_{i \times H_b} / 60$	58	68		
	Taxi	$PTW_t = PTUM_{i \times H_t} / 60$	1	1		
Lượng bến cần thiết tại giờ cao	Xe buýt	$Bib = PTUM_b / PS_b \times H_b / 60$	2	2		
	Taxi	$Bit = (PTUM_t \times Ti_t) / 60$	1	1		
	Bãi đậu taxi	$Bitw = PTW_t / PS_t$	2	2		
	Xe ôm	$Biox = (PTUM_{ox} \times Ti_{ox}) / 60$	1	1		
	xe con (Đón khách)	$Bick = (PTUM_{ck} / PS_{ck} \times Ti_{ck}) / 60$	1	1		
Chuyển giao HK từ phương thức giao thông khác tại giờ cao điểm	$PTUM_o = PP_b \times 1.0$	người/giờ	594	676		
Chuyển giao hành khách từ phương thức giao thông khác tại giờ cao điểm (Xuống tàu)	Xe buýt		232	272		
	Taxi		7	9		
	xe con (trả khách)*43% lượng xe con		8	10		
	xe con (Gửi xe đi tàu)*57% lượng xe con		11	12		
	Xe máy (trả khách) *43% lượng xe máy		67	76		
	Xe máy (Gửi xe đi tàu) *57% lượng xe máy		89	101		
	Xe ôm		3	4		
	Xe đạp		78	88		
Lượng bến cần thiết tại giờ cao điểm	Xe buýt	$Bob = PTUM_o \times Tob / 60$	1	1		
	Taxi	$Bot = PTUM_o \times Tot / 60$	1	1		
	Xe ôm	$Boxo = PTUM_{ox} \times To_{ox} / 60$	1	1		
	xe con (Trả khách)	$Bock = (PTUM_{ck} / PS_{ck} \times Toc) / 60$	1	1		
Lưu lượng giao thông tại giờ cao điểm	Xe buýt		10	10		
	Taxi		20	20		
	xe con (Đón và trả khách)		10	10		
	Xe máy (Đón và trả khách) *43% lượng xe máy		130	150		
	Xe máy (Gửi xe đi tàu)		180	200		
	Xe ôm		0	10		
	Xe đạp		160	180		
Tổng		510	580			
Lượng chỗ đậu xe cần thiết	xe con	$PKc = (P_{cp} / PS_{c}) / 2(\text{lên/xuống}) / 1.5$	chỗ	49	55	1.5 vòng/ngày
	Xe máy	$PKmc = (P_{mcp} / PS_{mc}) / 2(\text{lên/xuống}) / 1.5$	chỗ	590	668	1.5 vòng/ngày
	Xe đạp	$PKbc = P_{bc} / 1.23 / 2(\text{lên/xuống}) / 1.5$	chỗ	517	589	1.5 vòng/ngày, 1.23 vòng/xe đạp

Số 13-2. Suối Tiên (Đông)

1. Các chỉ số quy hoạch

1) Lượng hành khách (Đông)

Hạng mục	Mã số	Đơn vị	2020	2040	Chú thích
Lượng hành khách dự kiến	P ₀	HK/ngày	4,332	4,305	
(Chuyển sang/từ các tuyến ĐSĐT khác)	P _s	HK/ngày	0	0	
Lượng HK dự kiến (không bao gồm lượng HK chuyển sang/từ các tuyến ĐSĐT khác)	P	HK/ngày	4,332	4,305	P=P ₀ -P _s
(Lên tàu)	P _a	HK/ngày	2,166	2,153	
(Xuống tàu)	P _b	HK/ngày	2,166	2,153	
Lượng khách vào giờ cao điểm (Lên tàu)	PP _a	HK/giờ	175	174	Peak Rate:0.081
Lượng khách ra giờ cao điểm (Xuống tàu)	PP _b	HK/giờ	175	174	Peak Rate:0.081

2) Phân bổ phương thức (tổng lượng HK)

Phương thức	Mã số	Đơn vị	2020	2040	
Xe buýt	P _b	HK/ngày	7,405	8,430	1 gom khách phía đông
Taxi	P _t	HK/ngày	205	254	
xe con riêng (đón và trả khách)*43% lượng xe con	P _{ck}	HK/ngày	253	280	
xe con riêng (Gửi xe đi tàu)*57% lượng xe con	P _{cp}	HK/ngày	336	371	
Xe máy (Đón và trả khách) *43% lượng xe máy	P _{mck}	HK/ngày	2,142	2,356	
Xe máy (Gửi xe đi tàu) *57% lượng xe máy	P _{mcp}	HK/ngày	2,840	3,123	
Xe ôm	P _{xe}	HK/ngày	95	105	
Xe đạp	P _{bc}	HK/ngày	2,470	2,730	
Đi bộ	P _w	HK/ngày	3,254	3,351	
Tổng		HK/ngày	19,000	21,000	

3) Tỷ phần phương thức

Phương thức	Mã số	Đơn vị	2020	2040
Xe buýt		%	38.97%	40.14%
Taxi		%	1.08%	1.21%
xe con riêng (đón và trả khách)*43% lượng xe con		%	1.33%	1.33%
xe con riêng (Gửi xe đi tàu)*57% lượng xe con		%	1.77%	1.77%
Xe máy (Đón và trả khách) *43% lượng xe máy		%	11.27%	11.22%
Xe máy (Gửi xe đi tàu) *57% lượng xe máy		%	14.95%	14.87%
Xe ôm		%	0.50%	0.50%
Xe đạp		%	13.00%	13.00%
Đi bộ		%	17.13%	15.96%
Tổng		%	100.00%	100.00%

4) Các hệ số về phương thức giao thông

Các hạng mục	Mã số	Đơn vị	Xe buýt	Taxi	xe con	Xe máy
			<i>b</i>	<i>t</i>	<i>c</i>	<i>mcp</i>
Tần suất hoạt động trung bình	H _x	phút/xe	15	5	-	-
Lượng HK trung bình mỗi xe	PS _x	người/xe	55	0.9	1.79	1.24
Thời gian đón khách cần thiết	T _{ix}	phút/người	-	0.2	1.0	0.2
Thời gian trả khách cần thiết	To _x	phút/người	0.03	0.5	1.0	0.5

Số 13-2. Suối Tiên (Đông)

2. Tiêu chuẩn về quảng trường ga và các công trình liên quan

Hạng mục	Mã số/Công thức	Đơn vị	Số lượng		Chú thích	
			2020	2040		
Lượng HK dự kiến (không bao gồm HK chuyển sang/từ các tuyến khác)	$P = P_b + P_a$	HK/ngày	4,332	4,305		
Lên tàu	Pb	HK/ngày	2,166	2,153		
	Pa	HK/ngày	2,166	2,153		
Lượng HK sử dụng quảng trường ga và các công trình liên quan dự kiến	$N = P \times 1.0$	HK/ngày	4,330	4,310	Plaza User Ratio:1.00	
Lượng khách ra giờ cao điểm (Lên tàu)	PPa	HK/giờ	175	174		
Lượng khách vào giờ cao điểm (Xuống tàu)	PPb	HK/giờ	175	174		
Chuyển giao hành khách sang các phương thức giao thông khác tại giờ cao điểm	$PTUMi = PPa \times 1.0$	người/giờ	175	174		
Chuyển giao hành khách sang phương thức giao thông khác tại giờ cao điểm (Lên tàu)	Xe buýt	người/giờ	69	70		
	Taxi	người/giờ	2	3		
	xe con (Đón khách)*43% lượng xe con	người/giờ	3	3		
	xe con (Gửi xe đi tàu)*57% lượng xe con	người/giờ	4	4		
	Xe máy (Đón khách) *43% lượng xe máy	người/giờ	20	20		
	Xe máy (Gửi xe đi tàu) *57% lượng xe máy	người/giờ	27	26		
	Xe ôm	người/giờ	1	1		
Xe đạp	người/giờ	23	23			
Lượng HK chờ tại giờ cao điểm	Xe buýt	$PTWb = PTUMix \times Hb / 60$	17	18		
	Taxi	$PTWt = PTUMix \times Ht / 60$	0	0		
Lượng bến cần thiết tại giờ cao	Xe buýt	$Bib = PTUMb / PSb \times Hb / 60$	bến	1	1	
	Taxi	$Bit = (PTUMt \times Tti) / 60$	bến	1	1	
	Bãi đậu taxi	$Bitw = PTWt / PSt$	bến	0	0	
	Xe ôm	$Biox = (PTUMox \times Tiox) / 60$	bến	1	1	
	xe con (Đón khách)	$Bick = (PTUMck / PSc \times Tic) / 60$	bến	1	1	
Chuyển giao HK từ phương thức giao thông khác tại giờ cao điểm	$PTUMo = PPb \times 1.0$	người/giờ	175	174		
Chuyển giao hành khách từ phương thức giao thông khác tại giờ cao điểm (Xuống tàu)	Xe buýt	người/giờ	69	70		
	Taxi	người/giờ	2	3		
	xe con (trả khách)*43% lượng xe con	người/giờ	3	3		
	xe con (Gửi xe đi tàu)*57% lượng xe con	người/giờ	4	4		
	Xe máy (trả khách) *43% lượng xe máy	người/giờ	20	20		
	Xe máy (Gửi xe đi tàu) *57% lượng xe máy	người/giờ	27	26		
	Xe ôm	người/giờ	1	1		
Xe đạp	người/giờ	23	23			
Lượng bến cần thiết tại giờ cao điểm	Xe buýt	$Bob = PTUMob \times Tob / 60$	bến	1	1	
	Taxi	$Bot = PTUMot \times Tot / 60$	bến	1	1	
	Xe ôm	$Boxo = PTUMoxe \times Toxe / 60$	bến	1	1	
	xe con (Trả khách)	$Bick = (PTUMck / PSc \times Toc) / 60$	bến	1	1	
Lưu lượng giao thông tại giờ cao điểm	Xe buýt	$PVx = \sum \{PTUMix \times (Tỷ \text{ phần phương thức}) / PSx\}$	xe/giờ	0	0	
	Taxi		xe/giờ	0	10	
	xe con (Đón và trả khách)		xe/giờ	0	0	
	Xe máy (Đón và trả khách) *43% lượng xe máy		xe/giờ	40	40	
	Xe máy (Gửi xe đi tàu)		xe/giờ	50	50	
	Xe ôm		xe/giờ	0	0	
	Xe đạp		xe/giờ	50	50	
Tổng	xe/giờ	140	150			
Lượng chỗ đậu xe cần thiết	xe con	$PKc = (Pcp / PSc) / 2(\text{lên/xuống}) / 1.5$	chỗ	15	15	1.5 vòng/ngày
	Xe máy	$PKmc = (Pmcp / PSmc) / 2(\text{lên/xuống}) / 1.5$	chỗ	175	173	1.5 vòng/ngày
	Xe đạp	$PKbc = Pbc / 1.23 / 2(\text{lên/xuống}) / 1.5$	chỗ	153	152	1.5 vòng/ngày, 1.23 vòng/xe đạp

Số 13-3. Suối Tiên (Toàn bộ)

1. Các chỉ số quy hoạch

1) Lượng hành khách

Hạng mục	Mã số	Đơn vị	2020	2040	Chú thích
Lượng hành khách dự kiến	P ₀	HK/ngày	19,000	21,000	
(Chuyển sang/từ các tuyến ĐSĐT khác)	P _s	HK/ngày	0	0	
Lượng HK dự kiến (không bao gồm lượng HK chuyển sang/từ các tuyến ĐSĐT khác)	P	HK/ngày	19,000	21,000	P=P ₀ -P _s
(Lên tàu)	P _a	HK/ngày	9,500	10,500	
(Xuống tàu)	P _b	HK/ngày	9,500	10,500	
Lượng khách vào giờ cao điểm (Lên tàu)	PP _a	HK/giờ	770	851	Peak Rate:0.081
Lượng khách ra giờ cao điểm (Xuống tàu)	PP _b	HK/giờ	770	851	Peak Rate:0.081

2) Phân bổ phương thức (tổng lượng HK)

Phương thức	Mã số	Đơn vị	2020	2040	
Xe buýt	P _b	HK/ngày	7,405	8,430	1 gom khách phía tây, 1 gom khách phía đông
Taxi	P _t	HK/ngày	205	254	
xe con riêng (đón và trả khách)*43% lượng xe con	P _{ck}	HK/ngày	253	280	
xe con riêng (Gửi xe đi tàu)*57% lượng xe con	P _{cp}	HK/ngày	336	371	
Xe máy (Đón và trả khách) *43% lượng xe máy	P _{mck}	HK/ngày	2,142	2,356	
Xe máy (Gửi xe đi tàu) *57% lượng xe máy	P _{mcp}	HK/ngày	2,840	3,123	
Xe ôm	P _{xe}	HK/ngày	95	105	
Xe đạp	P _{bc}	HK/ngày	2,470	2,730	
Đi bộ	P _w	HK/ngày	3,254	3,351	
Tổng		HK/ngày	19,000	21,000	

3) Tỷ phần phương thức

Phương thức	Mã số	Đơn vị	2020	2040
Xe buýt		%	38.97%	40.14%
Taxi		%	1.08%	1.21%
xe con riêng (đón và trả khách)*43% lượng xe con		%	1.33%	1.33%
xe con riêng (Gửi xe đi tàu)*57% lượng xe con		%	1.77%	1.77%
Xe máy (Đón và trả khách) *43% lượng xe máy		%	11.27%	11.22%
Xe máy (Gửi xe đi tàu) *57% lượng xe máy		%	14.95%	14.87%
Xe ôm		%	0.50%	0.50%
Xe đạp		%	13.00%	13.00%
Đi bộ		%	17.13%	15.96%
Tổng		%	100.00%	100.00%

4) Các hệ số về phương thức giao thông

Các hạng mục	Mã số	Đơn vị	Xe buýt	Taxi	xe con	Xe máy
			<i>b</i>	<i>t</i>	<i>c</i>	<i>mcp</i>
Tần suất hoạt động trung bình	H _x	phút/xe	15	5	-	-
Lượng HK trung bình mỗi xe	PS _x	người/xe	55	0.9	1.79	1.24
Thời gian đón khách cần thiết	T _{ix}	phút/người	-	0.2	1.0	0.2
Thời gian trả khách cần thiết	To _x	phút/người	0.03	0.5	1.0	0.5

Số 13-3. Suối Tiên (Toàn bộ)

2. Tiêu chuẩn về quảng trường ga và các công trình liên quan

Hạng mục	Mã số/Công thức	Đơn vị	Số lượng		Chú thích	
			2020	2040		
Lượng HK dự kiến (không bao gồm HK chuyển sang/từ các tuyến khác)	$P = P_b + P_a$	HK/ngày	19,000	21,000		
Lên tàu	Pb	HK/ngày	9,500	10,500		
	Pa	HK/ngày	9,500	10,500		
Lượng HK sử dụng quảng trường ga và các công trình liên quan dự kiến	$N = P \times 1.0$	HK/ngày	19,000	21,000	Plaza User Ratio:1.00	
Lượng khách ra giờ cao điểm (Lên tàu)	PPa	HK/giờ	770	851		
Lượng khách vào giờ cao điểm (Xuống tàu)	PPb	HK/giờ	770	851		
Chuyển giao hành khách sang các phương thức giao thông khác tại giờ cao điểm	$PTUMi = PPa \times 1.0$	người/giờ	770	851		
Chuyển giao hành khách sang phương thức giao thông khác tại giờ cao điểm (Lên tàu)	Xe buýt		301	342		
	Taxi		9	11		
	xe con (Đón khách)*43% lượng xe con		11	12		
	xe con (Gửi xe đi tàu)*57% lượng xe con		14	16		
	Xe máy (Đón khách) *43% lượng xe máy		87	96		
	Xe máy (Gửi xe đi tàu) *57% lượng xe máy		116	127		
	Xe ôm		4	5		
Xe đạp		101	111			
Lượng HK chờ tại giờ cao điểm	Xe buýt	$PTWb = PTUMix \times Hb / 60$	75	86		
	Taxi	$PTWt = PTUMix \times Ht / 60$	1	1		
Lượng bến cần thiết tại giờ cao	Xe buýt	$Bib = PTUMb / PSb \times Hb / 60$	2	2		
	Taxi	$Bit = (PTUMt \times Tti) / 60$	1	1		
	Bãi đậu taxi	$Bitw = PTWt / PSt$	2	2		
	Xe ôm	$Biox = (PTUMox \times Tiox) / 60$	1	1		
	xe con (Đón khách)	$Bick = (PTUMck / PSc \times Tic) / 60$	1	1		
Chuyển giao HK từ phương thức giao thông khác tại giờ cao điểm	$PTUMo = PPb \times 1.0$	người/giờ	770	851		
Chuyển giao hành khách từ phương thức giao thông khác tại giờ cao điểm (Xuống tàu)	Xe buýt		301	342		
	Taxi		9	11		
	xe con (trả khách)*43% lượng xe con		11	12		
	xe con (Gửi xe đi tàu)*57% lượng xe con		14	16		
	Xe máy (trả khách) *43% lượng xe máy		87	96		
	Xe máy (Gửi xe đi tàu) *57% lượng xe máy		116	127		
	Xe ôm		4	5		
Xe đạp		101	111			
Lượng bến cần thiết tại giờ cao điểm	Xe buýt	$Bob = PTUMob \times Tob / 60$	1	1		
	Taxi	$Bot = PTUMot \times Tot / 60$	1	1		
	Xe ôm	$Boxo = PTUMoxe \times Toxe / 60$	1	1		
	xe con (Trả khách)	$Bick = (PTUMck / PSc \times Toc) / 60$	1	1		
Lưu lượng giao thông tại giờ cao điểm	Xe buýt		10	10		
	Taxi		20	20		
	xe con (Đón và trả khách)		10	10		
	Xe máy (Đón và trả khách) *43% lượng xe máy		170	190		
	Xe máy (Gửi xe đi tàu)		230	250		
	Xe ôm		10	10		
	Xe đạp		200	220		
Tổng		650	710			
Lượng chỗ đậu xe cần thiết	xe con	$PKc = (Pcp / PSc) / 2(\text{lên/xuống}) / 1.5$	chỗ	63	70	1.5 vòng/ngày
	Xe máy	$PKmc = (Pmcp / PSmc) / 2(\text{lên/xuống}) / 1.5$	chỗ	764	840	1.5 vòng/ngày
	Xe đạp	$PKbc = Pbc / 1.23 / 2(\text{lên/xuống}) / 1.5$	chỗ	670	740	1.5 vòng/ngày, 1.23 vòng/xe đạp

Số 14. Ga đầu mỗi Suối Tiên

1. Các chỉ số quy hoạch

1) Lượng hành khách

Hạng mục	Mã số	Đơn vị	2020	2040	Chú thích
Lượng hành khách dự kiến	P ₀	HK/ngày	54,000	81,000	
(Chuyển sang/từ các tuyến ĐSĐT khác)	P _s	HK/ngày	0	0	
Lượng HK dự kiến (không bao gồm lượng HK chuyển sang/từ các tuyến ĐSĐT khác)	P	HK/ngày	54,000	81,000	P=P ₀ -P _s
(Lên tàu)	P _a	HK/ngày	27,000	40,500	
(Xuống tàu)	P _b	HK/ngày	27,000	40,500	
Lượng khách vào giờ cao điểm (Lên tàu)	PP _a	HK/giờ	2,187	3,281	Peak Rate:0.081
Lượng khách ra giờ cao điểm (Xuống tàu)	PP _b	HK/giờ	2,187	3,281	Peak Rate:0.081

2) Phân bổ phương thức

Phương thức	Mã số	Đơn vị	2020	2040
Xe buýt	P _b	HK/ngày	31,508	47,762
Taxi	P _t	HK/ngày	455	588
Xe con riêng (đón và trả khách)*43% lượng Xe con	P _{ck}	HK/ngày	859	1,289
Xe con riêng (Gửi xe đi tàu)*57% lượng Xe con	P _{cp}	HK/ngày	1,139	1,708
Xe máy (Đón và trả khách) *43% lượng xe máy	P _{mck}	HK/ngày	7,606	11,450
Xe máy (Gửi xe đi tàu) *57% lượng xe máy	P _{mcp}	HK/ngày	10,083	15,178
Xe ôm	P _{xe}	HK/ngày	270	405
Xe đạp	P _{bc}	HK/ngày	1,080	1,620
Đi bộ	P _w	HK/ngày	1,000	1,000
Tổng		HK/ngày	54,000	81,000

3) Tỷ phần phương thức

Phương thức	Mã số	Đơn vị	2020	2040
Xe buýt		%	58.35%	58.97%
Taxi		%	0.84%	0.73%
Xe con riêng (đón và trả khách)*43% lượng Xe con		%	1.59%	1.59%
Xe con riêng (Gửi xe đi tàu)*57% lượng Xe con		%	2.11%	2.11%
Xe máy (Đón và trả khách) *43% lượng xe máy		%	14.09%	14.14%
Xe máy (Gửi xe đi tàu) *57% lượng xe máy		%	18.67%	18.74%
Xe ôm		%	0.50%	0.50%
Xe đạp		%	2.00%	2.00%
Đi bộ		%	1.85%	1.23%
Tổng		%	100.00%	100.00%

4) Các hệ số về phương thức giao thông

Hạng mục	Mã số	Đơn vị	Xe buýt	Taxi	Xe con	Xe máy
			<i>b</i>	<i>t</i>	<i>c</i>	<i>mcp</i>
Tần suất hoạt động trung bình	H _x	phút/xe	9	5	-	-
Lượng HK trung bình mỗi xe	PS _x	người/xe	80	0.9	1.79	1.24
Thời gian đón khách cần thiết	T _{ix}	phút/người	-	0.2	1.0	0.2
Thời gian trả khách cần thiết	To _x	phút/người	0.03	0.5	1.0	0.5

Số 14. Ga đầu mỗi Suối Tiên

2. Tiêu chuẩn về quảng trường ga và các công trình liên quan

Hạng mục	Mã số/Công thức	Đơn vị	Số lượng		Chú thích	
			2020	2040		
Lượng HK dự kiến (không bao gồm HK chuyển sang/từ các tuyến khác)	$P = P_b + P_a$	HK/ngày	54,000	81,000		
Lên tàu	Pb	HK/ngày	27,000	40,500		
	Pa	HK/ngày	27,000	40,500		
Lượng HK sử dụng quảng trường ga và các công trình liên quan dự kiến	$N = P \times 1.0$	HK/ngày	54,000	81,000	Plaza User Ratio:1.00	
Lượng khách ra giờ cao điểm (Lên tàu)	PPa	HK/giờ	2,187	3,281		
Lượng khách vào giờ cao điểm (Xuống tàu)	PPb	HK/giờ	2,187	3,281		
Chuyển giao hành khách sang các phương thức giao thông khác tại giờ cao điểm	$PTUMi = PPa \times 1.0$	người/giờ	2,187	3,281		
Chuyển giao hành khách sang phương thức giao thông khác tại giờ cao điểm (Lên tàu)	Xe buýt		1,277	1,935		
	Taxi		19	24		
	Xe con (Đón khách)*43% lượng Xe con		35	53		
	Xe con (Gửi xe đi tàu)*57% lượng Xe con		47	70		
	Xe máy (Đón khách) *43% lượng xe máy		309	464		
	Xe máy (Gửi xe đi tàu) *57% lượng xe máy		409	615		
	Xe ôm		11	17		
Xe đạp		44	66			
Lượng HK chờ tại giờ cao điểm	Xe buýt	$PTWb = PTUMix \times Hb / 60$	192	290		
	Taxi	$PTWt = PTUMix \times Ht / 60$	2	2		
Lượng bến cần thiết tại giờ cao	Xe buýt	$Bib = PTUMb / PSb \times Hb / 60$	3	4		
	Taxi	$Bit = (PTUMt \times Tti) / 60$	1	1		
	Bãi đậu taxi	$Bitw = PTWt / PST$	3	3		
	Xe ôm	$Bixo = (PTUMox \times Tiox) / 60$	1	1		
	Xe con (Đón khách)	$Bick = (PTUMck / PSc \times Tic) / 60$	1	1		
Chuyển giao HK từ phương thức giao thông khác tại giờ cao điểm	$PTUMo = PPb \times 1.0$	người/giờ	2,187	3,281		
Chuyển giao hành khách từ phương thức giao thông khác tại giờ cao điểm (Xuống tàu)	Xe buýt		1,277	1,935		
	Taxi		19	24		
	Xe con (trả khách)*43% lượng Xe con		35	53		
	Xe con (Gửi xe đi tàu)*57% lượng Xe con		47	70		
	Xe máy (trả khách) *43% lượng xe máy		309	464		
	Xe máy (Gửi xe đi tàu) *57% lượng xe máy		409	615		
	Xe ôm		11	17		
Xe đạp		44	66			
Lượng bến cần thiết tại giờ cao điểm	Xe buýt	$Bob = PTUMob \times Tob / 60$	1	2		
	Taxi	$Bot = PTUMot \times Tot / 60$	1	1		
	Xe ôm	$Boxo = PTUMoxe \times Toxe / 60$	1	1		
	Xe con (Trả khách)	$Bick = (PTUMck / PSc \times Toc) / 60$	1	1		
Lưu lượng giao thông tại giờ cao điểm	Xe buýt		30	50		
	Taxi		40	50		
	Xe con (Đón và trả khách)		40	60		
	Xe máy (Đón và trả khách) *43% lượng xe máy		620	930		
	Xe máy (Gửi xe đi tàu)		820	1,230		
	Xe ôm		20	30		
	Xe đạp		90	130		
Tổng		1,660	2,480			
Lượng chỗ đậu xe cần thiết	Xe con	$PKc = (Pcp / PSc) / 2(\text{lên/xuống}) / 1.5$	chỗ	213	319	1.5 vòng/ngày
	Xe máy	$PKmc = (Pmcp / PSmc) / 2(\text{lên/xuống}) / 1.5$	chỗ	2,711	4,081	1.5 vòng/ngày
	Xe đạp	$PKbc = Pbc / 1.23 / 2(\text{lên/xuống}) / 1.5$	chỗ	293	440	1.5 vòng/ngày, 1.23 vòng/xe đạp

Phụ lục C: Chi tiết dự toán chi phí

C PHỤ LỤC C: CHI TIẾT DỰ TOÁN CHI PHÍ

C.1 Bảng chi tiết dự toán chi phí

Các bảng dưới đây trình bày về chi tiết dự toán chi phí để phát triển các công trình liên phương thức và các phương án thực hiện dự án

- Phụ lục C-1: Chi tiết Chi phí Phát triển công trình liên phương thức cho từng nhà ga theo từng giai đoạn
- Phụ lục C-2: Chi tiết chi phí của các Công trình liên phương thức cho từng ga theo từng giai đoạn
- Phụ lục C-3: Chi tiết Chi phí dự án cho Phương án 1 - Gói thầu mới sử dụng khoản vay hiện tại
- Phụ lục C-4: C-3: Chi tiết Chi phí dự án cho Phương án 2 - Gói thầu mới sử dụng khoản vay mới

Phụ lục C: Chi tiết dự toán Chi phí

C-1: Chi tiết Chi phí Phát triển công trình liên phương thức cho từng nhà ga theo từng giai đoạn

Phụ lục C-1: Chi tiết Chi phí Phát triển công trình liên phương thức cho từng nhà ga theo từng giai đoạn

US \$ =yen 103.9

VND =yen 0.0049

STT	Hạng mục	Chi phí		Tổng yen
		Ngoại tệ	Nội tệ	
		yen	VND	
4	<u>Công viên Văn Thánh</u>			
	Giai đoạn 1			
1	Công tác đào đắp đất	733,664	1,200,328,000	6,662,381
2	Lớp móng và móng đáy	363,416	593,292,000	3,293,832
3	Via hè	2,274,300	3,704,184,000	20,570,180
4	Cảnh quan	80,948	131,949,000	732,677
5	An toàn giao thông	517,970	844,874,000	4,691,012
6	Hệ thống thoát nước	0	0	0
7	SÀN CỌC BÊ TÔNG CỐT THÉP	0	0	0
8	TƯỜNG CHÂN	0	0	0
9	Kết cấu mái bãi đậu xe	1,012,442	1,653,938,000	9,181,650
10	Hàng rào	520,905	850,173,000	4,720,118
11	Trạm dừng taxi	0	0	0
12	Trạm dừng xe buýt	0	0	0
13	Đèn chiếu	1,294,941	2,118,591,000	11,759,186
14	Hệ thống bán vé tại Bãi đậu xe	8,416,000	0	8,416,000
	Tổng phụ	15,214,586	11,097,329,000	70,027,036
	Giai đoạn 2			
1	Công tác đào đắp đất	371,979	609,211,000	3,381,022
2	Lớp móng và móng đáy	108,496	177,093,000	983,202
3	Via hè	302,165	492,138,000	2,732,956
4	Cảnh quan	80,163	130,774,000	726,089
5	An toàn giao thông	685,097	1,118,726,000	6,210,762
6	Hệ thống thoát nước	231,434	384,393,000	2,130,046
7	SÀN CỌC BÊ TÔNG CỐT THÉP	23,681,947	38,676,244,000	214,713,478
8	TƯỜNG CHÂN	2,514,545	4,106,212,000	22,796,142
9	Kết cấu mái bãi đậu xe	0	0	0
10	Hàng rào	0	0	0
11	Trạm dừng taxi	117,271	191,457,000	1,062,924
12	Trạm dừng xe buýt	82,523	134,701,000	747,846
13	Đèn chiếu	164,215	269,735,000	1,496,503
	Tổng phụ	28,339,835	46,290,684,000	256,980,970
	Tổng	43,554,421	57,388,013,000	327,008,006

Phụ lục C: Chi tiết dự toán Chi phí

C-1: Chi tiết Chi phí Phát triển công trình liên phương thức cho từng nhà ga theo từng giai đoạn

STT	Hạng mục	Chi phí		Tổng
		Ngoại tệ	Nội tệ	
		yen	VND	yen
5	Tân Cảng			
	Giai đoạn 1			
1	Công tác đào đắp đất	833,435	1,363,879,000	7,569,971
2	Lớp móng và móng đáy	898,893	1,468,065,000	8,150,029
3	Via hè	3,871,505	6,313,733,000	35,056,593
4	Cảnh quan	1,382,224	2,312,256,000	12,803,029
5	An toàn giao thông	1,300,012	2,120,694,000	11,774,644
6	Hệ thống thoát nước	970,675	1,671,255,000	9,225,416
7	Cầu bộ hành	25,856,927	32,978,736,150	188,747,058
8	Kết cấu cầu thang	6,365,662	17,619,765,050	93,394,039
9	SÀN CỌC BÊ TÔNG CỐT THÉP	479,164	782,502,000	4,344,135
10	Hàng rào	637,740	1,040,858,000	5,778,796
11	Trạm dừng xe buýt	29,799,901	646,255,000	32,991,914
12	Đèn chiếu	8,874,710	14,522,058,000	80,602,745
13	Tín hiệu giao thông	81,805	133,557,500	741,479
14	Hệ thống bán vé tại Bãi đậu xe	11,221,000	0	11,221,000
	Tổng	92,573,654	82,973,613,700	502,400,848

Phụ lục C: Chi tiết dự toán Chi phí

C-1: Chi tiết Chi phí Phát triển công trình liên phương thức cho từng nhà ga theo từng giai đoạn

STT	Hạng mục	Chi phí		Tổng
		Ngoại tệ	Nội tệ	
		yen	VND	yen
6	<u>Thảo Điền</u>			
	Giai đoạn 1			
1	Công tác đào đắp đất	668,953	1,093,489,000	6,069,966
2	Lớp móng và móng đáy	552,562	902,959,000	5,012,500
3	Via hè	1,577,149	2,567,166,000	14,257,017
4	Cảnh quan	1,239,304	2,022,206,000	11,227,481
5	An toàn giao thông	719,962	1,174,876,000	6,522,965
6	Hệ thống thoát nước	702,422	1,204,771,000	6,653,084
7	Cầu bộ hành	17,406,517	11,995,102,550	76,653,297
8	Kết cấu cầu thang	3,095,374	10,306,670,850	54,002,572
9	Kết cấu mái bãi đậu xe	2,586,558	4,226,109,000	23,460,357
10	Hàng rào	764,823	1,248,268,000	6,930,327
11	Mái che dành cho người đi bộ	999,316	1,630,922,000	9,054,843
12	Trạm dừng xe buýt	21,932,774	355,484,000	23,688,597
13	Đèn chiếu	3,693,564	6,043,934,000	33,546,049
14	Hệ thống bán vé tại Bãi đậu xe	8,416,000	0	8,416,000
	Tổng	64,355,278	44,771,957,400	285,495,055

Phụ lục C: Chi tiết dự toán Chi phí

C-1: Chi tiết Chi phí Phát triển công trình liên phương thức cho từng nhà ga theo từng giai đoạn

STT	Hạng mục	Chi phí		Tổng
		Ngoại tệ	Nội tệ	
		yen	VND	yen
7	An Phú			
	Giai đoạn 1			
1	Công tác đào đắp đất	300,122	490,650,000	2,723,564
2	Lớp móng và móng đáy	251,983	412,213,000	2,288,005
3	Via hè	490,252	797,568,000	4,429,638
4	Cảnh quan	118,022	192,383,000	1,068,249
5	An toàn giao thông	536,857	875,556,000	4,861,445
6	Kết cấu cầu thang	1,777,603	4,878,748,250	25,874,947
7	SÀN CỌC BÊ TÔNG CỐT THÉP	9,938,819	16,230,011,000	90,102,856
8	Kết cấu mái bãi đậu xe	896,711	1,465,298,000	8,134,181
9	Hàng rào	603,461	984,906,000	5,468,155
10	Trạm dừng xe buýt	7,800,834	182,556,000	8,702,522
11	Đèn chiếu	1,751,979	2,866,329,000	15,909,487
12	Hệ thống bán vé tại Bãi đậu xe	13,819,000	0	13,819,000
	Tổng	38,285,643	29,376,218,250	183,382,049

Phụ lục C: Chi tiết dự toán Chi phí

C-1: Chi tiết Chi phí Phát triển công trình liên phương thức cho từng nhà ga theo từng giai đoạn

STT	Hạng mục	Chi phí		Tổng yen
		Ngoại tệ	Nội tệ	
		yen	VND	
8	<u>Rach Chiéc</u>			
	Giai đoạn 1			
1	Công tác đào đắp đất	558,460	912,261,000	5,028,539
2	Lớp móng và móng đáy	542,664	886,911,000	4,888,528
3	Via hè	1,553,539	2,528,552,000	13,943,445
4	Cảnh quan	15,418	25,185,000	138,824
5	An toàn giao thông	1,134,242	1,851,548,000	10,206,828
6	Hệ thống thoát nước	231,974	385,274,000	2,119,819
7	CẦU VƯỢT BĂNG QUA ĐƯỜNG ÔNG CẤP NƯỚC	83,251,490	63,946,549,000	399,099,308
8	Kết cấu cầu thang	2,792,207	6,530,899,100	35,049,934
9	Kết cấu mái bãi đậu xe	4,421,132	7,222,985,000	40,097,239
10	Hàng rào	1,100,511	1,796,132,000	9,972,051
11	Trạm dừng xe buýt	53,114	86,714,000	481,417
12	Đèn chiếu	4,519,598	7,394,298,000	41,041,864
13	Tín hiệu giao thông	0	0	0
14	Hệ thống bán vé tại Bãi đậu xe	11,221,000	0	11,221,000
15	Mở rộng cầu bộ hành	0	9,896,477,000	48,881,147
	Tổng	111,395,349	103,463,785,100	622,169,943

Phụ lục C: Chi tiết dự toán Chi phí

C-1: Chi tiết Chi phí Phát triển công trình liên phương thức cho từng nhà ga theo từng giai đoạn

STT	Hạng mục	Chi phí		Tổng
		Ngoại tệ	Nội tệ	
		yen	VND	yen
9	Phước Long			
	Giai đoạn 1			
1	Công tác đào đắp đất	106,195	173,432,000	962,819
2	Lớp móng và móng đáy	79,870	130,658,000	725,222
3	Via hè	233,090	379,203,000	2,106,068
4	Cảnh quan	0	0	0
5	An toàn giao thông	362,022	590,841,000	3,280,332
6	Hệ thống thoát nước	0	0	0
7	Cầu bộ hành	0	0	0
8	Kết cấu cầu thang	5,235,684	9,077,238,550	50,070,410
9	Kết cấu mái bãi đậu xe	1,158,392	1,892,485,000	10,505,843
10	Hàng rào	659,881	1,076,985,000	5,979,377
11	Trạm dừng xe buýt	7,804,848	189,122,000	8,738,966
12	Đèn chiếu	3,427,785	5,608,035,000	31,127,257
13	Hệ thống bán vé tại Bãi đậu xe	11,221,000	0	11,221,000
	Tổng phụ	30,288,767	19,117,999,550	124,717,294
	Giai đoạn 2			
1	Công tác đào đắp đất	168,453	275,286,000	1,528,159
2	Lớp móng và móng đáy	125,920	205,533,000	1,141,098
3	Via hè	701,378	1,142,345,000	6,343,702
4	Cảnh quan	221,223	360,733,000	2,002,973
5	An toàn giao thông	278,444	454,381,000	2,522,744
6	Hệ thống thoát nước	290,698	472,842,000	2,626,184
7	Cầu bộ hành	4,709,351	3,844,799,800	23,699,768
8	Kết cấu cầu thang	936,327	2,055,118,950	11,087,067
9	Kết cấu mái bãi đậu xe	2,029,795	3,316,226,000	18,409,455
10	Hàng rào	423,602	691,358,000	3,838,390
11	Trạm dừng xe buýt	53,010	86,542,000	480,462
12	Đèn chiếu	197,058	323,682,000	1,795,803
	Tổng phụ	10,135,258	13,228,846,750	75,475,805
	Tổng	40,424,026	32,346,846,300	200,193,099

Phụ lục C: Chi tiết dự toán Chi phí

C-1: Chi tiết Chi phí Phát triển công trình liên phương thức cho từng nhà ga theo từng giai đoạn

STT	Hạng mục	Chi phí		Tổng yen
		Ngoại tệ	Nội tệ	
		yen	VND	
10	<u>Bình Thái</u>			
	Giai đoạn 1			
1	Công tác đào đắp đất	349,512	571,002,000	3,169,832
2	Lớp móng và móng đáy	316,540	517,821,000	2,874,186
3	Via hè	732,160	1,191,116,000	6,615,376
4	An toàn giao thông	534,322	872,007,000	4,841,380
5	Kết cấu cầu thang	1,743,320	3,373,431,200	18,405,531
6	Kết cấu mái bãi đậu xe	3,356,320	5,483,408,000	30,440,228
7	Hàng rào	805,097	1,313,991,000	7,295,223
8	Trạm dừng xe buýt	7,717,131	45,924,000	7,943,962
9	Đèn chiếu	3,757,868	6,148,068,000	34,124,696
10	Hệ thống bán vé tại Bãi đậu xe	11,221,000	0	11,221,000
	Tổng	30,533,270	19,516,768,200	126,931,414
11	<u>Thủ Đức</u>			
	Giai đoạn 1			
1	Công tác đào đắp đất	213,743	349,159,000	1,938,326
2	Lớp móng và móng đáy	148,960	243,680,000	1,352,556
3	Via hè	434,720	707,226,000	3,927,884
4	An toàn giao thông	801,440	1,308,021,000	7,262,079
5	Kết cấu cầu thang	1,725,495	2,818,446,850	15,646,502
6	Kết cấu mái bãi đậu xe	1,877,514	3,067,394,000	17,028,131
7	Hàng rào	1,197,959	1,955,176,000	10,855,057
8	Trạm dừng xe buýt	14,380,198	68,887,000	14,720,447
9	Đèn chiếu	2,259,799	3,697,149,000	20,520,932
10	Hệ thống bán vé tại Bãi đậu xe	11,221,000	0	11,221,000
	Tổng	34,260,828	14,215,138,850	104,472,914

Phụ lục C: Chi tiết dự toán Chi phí

C-1: Chi tiết Chi phí Phát triển công trình liên phương thức cho từng nhà ga theo từng giai đoạn

STT	Hạng mục	Chi phí		Tổng yen
		Ngoại tệ	Nội tệ	
		yen	VND	
12	Khu Công nghệ cao			
	Giai đoạn 1			
1	Công tác đào đắp đất	392,079	640,688,000	3,556,596
2	Lớp móng và móng đáy	411,516	672,172,000	3,731,540
3	Via hè	1,163,527	1,894,342,000	10,520,150
4	Cảnh quan	368,530	653,041,000	3,594,062
5	An toàn giao thông	1,123,468	1,833,610,000	10,180,122
6	Hệ thống thoát nước	269,691	461,330,000	2,548,314
7	Cầu bộ hành	16,430,156	16,042,205,750	95,666,575
8	Kết cấu cầu thang	1,303,294	4,098,509,000	21,546,843
9	Kết cấu mái bãi đậu xe	2,045,555	3,342,059,000	18,552,811
10	Hàng rào	935,183	1,526,304,000	8,473,977
11	Trạm dừng xe buýt	7,743,444	88,872,000	8,182,405
12	Đèn chiếu	2,928,799	4,793,381,000	26,604,493
13	Hệ thống bán vé tại Bãi đậu xe	8,416,000	0	8,416,000
	Tổng	43,531,241	36,046,513,750	221,573,888

Phụ lục C: Chi tiết dự toán Chi phí

C-1: Chi tiết Chi phí Phát triển công trình liên phương thức cho từng nhà ga theo từng giai đoạn

STT	Hạng mục	Chi phí		Tổng
		Ngoại tệ	Nội tệ	
		yen	VND	yen
13	Suối Tiên			
STT	Hạng mục	Chi phí		Tổng
		Ngoại tệ	Nội tệ	
		yen	VND	yen
	Giai đoạn 1			
1	Công tác đào đắp đất	130,275	212,743,000	1,181,065
2	Lớp móng và móng đáy	99,960	163,522,000	907,636
3	Via hè	291,720	474,586,000	2,635,818
4	Cảnh quan	0	0	0
5	An toàn giao thông	299,312	488,524,000	2,712,253
6	Hệ thống thoát nước	0	0	0
7	Kết cấu cầu thang	1,882,447	3,074,722,150	17,069,261
8	Kết cấu mái bãi đậu xe	760,446	1,242,715,000	6,898,523
9	Hàng rào	598,740	977,196,000	5,425,353
10	Trạm dừng xe buýt	14,414,903	125,541,000	15,034,980
11	Đèn chiếu	2,919,965	4,777,215,000	26,515,811
12	Hệ thống bán vé tại Bãi đậu xe	11,221,000	0	11,221,000
	Tổng phụ	32,618,768	11,536,764,150	89,601,700
	Giai đoạn 2			
1	Công tác đào đắp đất	226,740	370,760,000	2,058,016
2	Lớp móng và móng đáy	355,458	580,515,000	3,222,765
3	Via hè	867,362	1,412,684,000	7,844,957
4	Cảnh quan	307,748	530,239,000	2,926,731
5	An toàn giao thông	596,309	973,471,000	5,404,522
6	Hệ thống thoát nước	320,631	550,652,000	3,040,437
7	Kết cấu cầu thang	1,129,345	2,369,644,600	12,833,605
8	Kết cấu mái bãi đậu xe	1,238,454	2,023,273,000	11,231,900
9	Hàng rào	8,592,028	14,027,769,000	77,878,647
10	Trạm dừng xe buýt	43,182	70,501,000	391,404
11	Đèn chiếu	164,215	269,735,000	1,496,503
	Tổng phụ	13,841,472	23,179,243,600	128,329,487
	Tổng	46,460,240	34,716,007,750	217,931,187

Phụ lục C: Chi tiết Dự toán chi phí

C-2: Chi tiết chi phí của các Công trình liên phương thức cho từng ga theo từng giai đoạn

Phụ lục C-2: Chi tiết chi phí của các CTLPT cho từng ga theo từng giai đoạn

US \$ =yên 103.9
 VND =yên 0.0049
 yên =VND 202.46

STT	Số đơn giá	Hạng mục	Đơn vị	Số lượng	Đơn giá		Chi phí		Total
					Ngoại tệ	Nội tệ	Ngoại tệ	Nội tệ	
					yên	VND	yên	VND	
4. Công viên Văn Thánh									
Giai đoạn 1									
1 Công tác đào đắp đất									
1	P 3	Đào đất	m3	250.63	22	35,820	5,514	8,978,000	49,859
2	P 5	Lấp đất (K0.95)	m3	3,920.85	129	211,380	505,790	828,789,000	4,599,384
3	P 6	Lấp đất (K0.98)	m3	1,635.00	136	221,750	222,360	362,561,000	2,013,138
2 Lớp móng và móng đáy									
4	P 36	Lớp móng dưới cấp phối	m3	816.00	246	400,940	200,736	327,167,000	1,816,695
5	P 37	Lớp móng cấp phối	m3	664.00	245	400,790	162,680	266,125,000	1,477,137
3 Vía hè									
6	P 38	Lớp nhũ tương (lớp lót)	m2	6,650.00	19	30,380	126,350	202,027,000	1,124,211
7	P 39	Lớp liên kết (dính bám)	m2	6,650.00	11	17,270	73,150	114,846,000	640,403
8	P 40	Lớp bê tông nhựa hạt trung dày 7cm	m2	6,650.00	180	294,000	1,197,000	1,955,100,000	10,853,722
9	P 41	Lớp bê tông nhựa hạt mịn dày 5cm	m2	6,650.00	132	215,370	877,800	1,432,211,000	7,951,844
4 Cảnh quan									
1	P 42	Đất trồng	m3	155.97	194	316,000	30,258	49,286,000	273,694
2	P 43	Cây chuối ngọc vàng	m2	0.00	80	130,000	0	0	0
3	P 44	Cây mắt nhung	m2	0.00	68	111,000	0	0	0
4	P 45	Cây hoàng yến	m2		628	1,025,000	0	0	0
5	P 46	Cây mai chi thiên	m2		628	1,025,000	0	0	0
6	P 47	Cây ắc ó	m2		80	130,000	0	0	0
7	P 48	Solenostellarioides	m2	0.00	993	1,621,000	0	0	0
8	P 49	Cỏ tre	m2	779.84	26	42,000	20,276	32,753,000	182,051
9	P 50	Cây thu hải đường	m2	0.00	18	29,000	0	0	0
10	P 52	Bảo dưỡng cỏ, thâm cỏ 30 ngày	m2	779.84	39	64,000	30,414	49,910,000	276,932
11	P 53	Định vị, đào và vận chuyển cây	cây	0.00	138	225,000	0	0	0
12	P 54	Cây cau vua	cây		804	1,313,000	0	0	0
13	P 55	Cây bằng lăng	cây		310	506,000	0	0	0
14	P 56	CÂY HỒNG LỘC	cây	0.00	347	567,000	0	0	0
15	P 57	CÂY THIÊN TUẾ	cây	0.00	211	344,000	0	0	0
16	P 58	CÂY CAU ĐỎ	cây		462	754,000	0	0	0
17	P 59	CÂY BẰNG LÁ NHỎ	cây		310	506,000	0	0	0
18	P 60	CÂY CAU VUA	cây		804	1,313,000	0	0	0
19	P 61	CÂY CHI CỌ	cây		7,729	12,619,000	0	0	0
20	P 62	Bảo dưỡng cây 90 ngày	cây	0.00	222	363,000	0	0	0
5 An toàn giao thông									
1	P 29	Vạch sơn đường	m2	861.65	228	372,000	196,455	320,532,000	1,779,642
2	P 31	Biển báo trên đường - hình tròn	bộ	0.00	1,196	1,952,000	0	0	0
3	P 30	Biển báo trên đường - hình chữ nhật	bộ	0.00	2,841	4,638,000	0	0	0
10	WI 13	Lắp đặt vỉa hè đi bộ - gạch terrazzo	m2	433.16	311	508,000	134,713	220,045,000	1,221,570
3	WI 8	Lắp đặt lề đường bê tông	m	529.90	170	277,000	90,082	146,781,000	815,070
4	WI 9	Lắp đặt lề đường bê tông	m	460.57	210	342,000	96,720	157,516,000	874,730
6 Hệ thống thoát nước									
1	P 3	Đào đất	m3		22	35,820	0	0	0
2	P 9	Xử lý đất	m3		90	205,620	0	0	0
3	P 8	Lấp cát (K0.95)	m3		136	221,953	0	0	0

Phụ lục C: Chi tiết Dự toán chi phí

C-2: Chi tiết chi phí của các Công trình liên phương thức cho từng ga theo từng giai đoạn

STT	Số đơn giá	Hạng mục	Đơn vị	Số lượng	Đơn giá		Chi phí		Total yên
					Ngoại tệ	Nội tệ	Ngoại tệ	Nội tệ	
					yên	VND	yên	VND	
4	P 135	Cọc ván định hình	m		14	22,690	0	0	0
6	P 155	Đá lót	m3		419	684,000	0	0	0
6	P 10	Bê tông lót	m3		1,007	1,644,000	0	0	0
5	P 14	Ván khuôn móng	m2		40	65,000	0	0	0
7	P 13	Cốt thép móng	ton		14,097	23,016,000	0	0	0
8	P 12	Bê tông móng	m3		1,246	2,034,000	0	0	0
6	P 142	Ván khuôn tường	m2		116	190,000	0	0	0
9	P 141	Cốt thép tường	tấn		15,471	25,258,000	0	0	0
10	P 140	Bê tông tường	m3		1,850	3,020,000	0	0	0
11	P 138	Ván khuôn cổng hộp	m2		155	253,250	0	0	0
12	P 137	Cốt thép cổng hộp	tấn		16,994	27,745,000	0	0	0
9	P 136	Bê tông cổng hộp	m3		1,961	3,202,000	0	0	0
10	P 139	Đã học vữa	M3		1,198	1,956,000	0	0	0
7 SÀN CỌC BÊ TÔNG CỐT THÉP									
IX.1 Sàn									
1	P 119	Bê tông C30 cho dầm C.I.P	m3		3,887	6,346,000	0	0	0
2	P 113	Cốt thép cho dầm C.I.P	tấn		15,998	26,119,000	0	0	0
3	P 108	Ván khuôn thép cho dầm C.I.P	m2		490	800,000	0	0	0
IX.2 Dầm									
4	P 119	Bê tông C30 cho dầm C.I.P	m3		3,887	6,346,000	0	0	0
5	P 113	Cốt thép cho dầm C.I.P	tấn		15,998	26,119,000	0	0	0
6	P 108	Ván khuôn thép cho dầm C.I.P	m2		490	800,000	0	0	0
IX.3 Cọc R.C 400x400									
7	P 143	Cọc đóng 400x400, búa <=3.5T	m		761	1,243,100	0	0	0
8	P 94	Cắt đầu cọc trên mặt đất	m3		842	1,375,000	0	0	0
9	P 144	Kết nối cọc 400x400	khớp nối		945	1,542,000	0	0	0
IX.4 Lan can									
10	P 121	Bê tông C25 cho lan can	m3		2,168	3,540,000	0	0	0
11	P 115	Cốt thép cho lan can	tấn		15,164	24,757,000	0	0	0
12	P 110	Ván khuôn thép cho sàn	m2		86	140,070	0	0	0
13	P 156	Lan can cầu	tấn		28,077	45,840,000	0	0	0
8 TƯỜNG CHÂN									
X.1 TƯỜNG CHÂN									
1	P 119	Bê tông C30 cho dầm C.I.P	m3		3,887	6,346,000	0	0	0
2	P 113	Cốt thép cho dầm C.I.P	tấn		15,998	26,119,000	0	0	0
3	P 108	Ván khuôn thép cho dầm C.I.P	m2		490	800,000	0	0	0
X.2 Cọc R.C 400x400									
4	P 143	Cọc đóng 400x400, búa <=3.5T	m		761	1,243,100	0	0	0
5	P 94	Cắt đầu cọc trên mặt đất	m3		842	1,375,000	0	0	0
6	P 144	Kết nối cọc 400x400	khớp nối		945	1,542,000	0	0	0
9 Kết cấu mái cho bãi đậu xe									
1	P 4	Đào đất	m3	22.26	154	252,000	3,428	5,610,000	31,137
2	P 155	Đá lót	m3	3.78	419	684,000	1,584	2,586,000	14,357
3	P 12	Bê tông móng	m3	18.48	1,246	2,034,000	23,026	37,588,000	208,682
4	P 13	Cốt thép móng	tấn	0.32	14,097	23,016,000	4,467	7,294,000	40,494
5	P 14	Ván khuôn móng	m2	141.12	40	65,000	5,645	9,173,000	50,953
6	P 161	Xây dựng cột thép mạ kẽm	tấn	4.49	23,527	38,411,000	105,583	172,378,000	957,001
7	P 162	Xây dựng giàn thép mạ kẽm	tấn	8.69	24,384	39,810,000	211,813	345,812,000	1,919,864
8	P 163	Xây dựng xà gồ thép mạ kẽm	tấn	9.66	20,106	32,826,000	194,217	317,088,000	1,760,393
9	P 164	Lắp đặt cột thép mạ kẽm	tấn	4.49	5,342	8,722,000	23,973	39,142,000	217,305

Phụ lục C: Chi tiết Dự toán chi phí

C-2: Chi tiết chi phí của các Công trình liên phương thức cho từng ga theo từng giai đoạn

STT	Số đơn giá	Hạng mục	Đơn vị	Số lượng	Đơn giá		Chi phí		Total yên
					Ngoại tệ	Nội tệ	Ngoại tệ	Nội tệ	
					yên	VND	yên	VND	
10	P 165	Lắp đặt giàn thép mạ kẽm	tấn	8.69	2,875	4,693,000	24,974	40,766,000	226,327
11	P 166	Lắp đặt xà gồ thép mạ kẽm	tấn	9.66	13,087	21,366,000	126,416	206,388,000	1,145,817
12	P 160	Cột PVC D=60	m	156.00	55	90,000	8,580	14,040,000	77,927
13	P 169	Mái che bằng tấm tôn	m2	1,421.40	157	256,970	223,160	365,257,000	2,027,255
14	P 172	Máng xối trên mái bằng tấm tôn	m2	123.60	157	256,970	19,405	31,761,000	176,280
15	P 173	Xây dựng kết cấu bê tông cốt thép	tấn	1.09	26,800	43,755,000	29,284	47,810,000	265,429
16	P 174	Lắp đặt kết cấu bê tông cốt thép	tấn	1.09	6,303	10,291,000	6,887	11,245,000	62,429
10	Hàng rào						520,905	850,173,000	4,720,118
1	P 4	Đào đất	m3	9.47	154	252,000	1,459	2,387,000	13,249
2	P 155	Đá lót	m3	3.38	419	684,000	1,418	2,314,000	12,847
3	P 12	Bê tông móng	m3	6.09	1,246	2,034,000	7,588	12,387,000	68,770
4	P 13	Cốt thép móng	tấn	0.43	14,097	23,016,000	6,022	9,833,000	54,590
5	P 14	Ván khuôn móng	m2	81.20	40	65,000	3,248	5,278,000	29,317
6	P 161	Xây dựng cột thép mạ kẽm	tấn	1.96	23,527	38,411,000	46,069	75,215,000	417,574
7	P 164	Lắp đặt cột thép mạ kẽm	tấn	1.96	5,342	8,722,000	10,460	17,079,000	94,817
8	P 173	Xây dựng kết cấu bê tông cốt thép	tấn	1.02	26,800	43,755,000	27,333	44,624,000	247,742
9	P 174	Lắp đặt kết cấu bê tông cốt thép	tấn	1.02	6,303	10,291,000	6,428	10,496,000	58,270
6	P 167	Xây dựng hàng rào thép mạ kẽm	m2	480.00	691	1,128,000	331,680	541,440,000	3,005,986
7	P 168	Lắp đặt hàng rào thép mạ kẽm	m2	480.00	165	269,000	79,200	129,120,000	716,956
11	Trạm dừng taxi						0	0	0
1	P 4	Đào đất	m3		154	252,000	0	0	0
2	P 155	Đá lót	m3		419	684,000	0	0	0
3	P 12	Bê tông móng	m3		1,246	2,034,000	0	0	0
4	P 13	Cốt thép móng	tấn		14,097	23,016,000	0	0	0
5	P 161	Xây dựng cột thép mạ kẽm	tấn		23,527	38,411,000	0	0	0
6	P 164	Lắp đặt cột thép mạ kẽm	tấn		5,342	8,722,000	0	0	0
7	P 170	Mái che bằng tấm lợp lấy sáng	m2		661	1,078,460	0	0	0
8	P 173	Xây dựng kết cấu bê tông cốt thép	tấn		26,800	43,755,000	0	0	0
9	P 174	Lắp đặt kết cấu bê tông cốt thép	tấn		6,303	10,291,000	0	0	0
10		Phòng bán vé	cái			50,000,000	0	0	0
12	Trạm dừng xe buýt						0	0	0
1	P 4	Đào đất	m3		154	252,000	0	0	0
2	P 155	Đá lót	m3		419	684,000	0	0	0
3	P 12	Bê tông móng	m3		1,246	2,034,000	0	0	0
4	P 13	Cốt thép móng	tấn		14,097	23,016,000	0	0	0
5	P 14	Ván khuôn móng	m2		40	65,000	0	0	0
6	P 161	Xây dựng cột thép mạ kẽm	tấn		23,527	38,411,000	0	0	0
7	P 162	Xây dựng giàn thép mạ kẽm	tấn		24,384	39,810,000	0	0	0
8	P 163	Xây dựng xà gồ thép mạ kẽm	tấn		20,106	32,826,000	0	0	0
9	P 164	Lắp đặt cột thép mạ kẽm	tấn		5,342	8,722,000	0	0	0
10	P 165	Lắp đặt xà gồ thép mạ kẽm	tấn		2,875	4,693,000	0	0	0
11	P 166	Lắp đặt xà gồ thép mạ kẽm	tấn		13,087	21,366,000	0	0	0
12	P 171	Mái che bằng tấm ốp hợp kim nhôm	m2		364	594,110	0	0	0
13	P 173	Xây dựng kết cấu bê tông cốt thép	tấn		26,800	43,755,000	0	0	0
14	P 174	Lắp đặt kết cấu bê tông cốt thép	tấn		6,303	10,291,000	0	0	0
13	Đèn chiếu						1,294,941	2,118,591,000	11,759,186
1	WI 16	Lắp đặt cột đèn chiếu	cái	51.00	25,391	41,541,000	1,294,941	2,118,591,000	11,759,186
2	WI 17	Lắp đặt cột đèn chiếu	cái		32,843	53,947,000	0	0	0
14	Hệ thống bán vé tại Bãi đậu xe						8,416,000	0	8,416,000
1	P 183	Lắp đặt hệ thống bán vé tại Bãi đậu xe	LS	1.00	8,416,000	0	8,416,000	0	8,416,000

Phụ lục C: Chi tiết Dự toán chi phí

C-2: Chi tiết chi phí của các Công trình liên phương thức cho từng ga theo từng giai đoạn

STT	Số đơn giá	Hạng mục	Đơn vị	Số lượng	Đơn giá		Chi phí		Total yên
					Ngoại tệ yên	Nội tệ VND	Ngoại tệ yên	Nội tệ VND	
Tổng phụ							15,214,586	11,097,329,000	70,027,036
Giai đoạn 2									
1 Công tác đào đắp đất									
1	P 3	Đào đất	m3	36.18	22	35,820	796	1,296,000	7,197
2	P 5	Lấp đất (K0.95)	m3	2,584.03	129	211,380	333,340	546,212,000	3,031,216
3	P 6	Lấp đất (K0.98)	m3	278.26	136	221,750	37,843	61,703,000	342,609
2 Lớp móng và móng đáy									
4	P 36	Lớp móng dưới cấp phối	m3	265.06	246	400,940	65,204	106,272,000	590,108
5	P 37	Lớp móng cấp phối	m3	176.70	245	400,790	43,292	70,821,000	393,094
3 Via hè									
6	P 38	Lớp nhũ tương (lớp lót)	m2	883.52	19	30,380	16,787	26,841,000	149,361
7	P 39	Lớp liên kết (đính bám)	m2	883.52	11	17,270	9,719	15,258,000	85,082
8	P 40	Lớp bê tông nhựa hạt trung dày 7cm	m2	883.52	180	294,000	159,034	259,755,000	1,442,028
9	P 41	Lớp bê tông nhựa hạt mịn dày 5cm	m2	883.52	132	215,370	116,625	190,284,000	1,056,485
4 Cảnh quan									
1	P 42	Đất trồng	m3	82.87	194	316,000	16,076	26,186,000	145,415
2	P 43	Cây chuối ngọc vàng	m2	56.45	80	130,000	4,516	7,339,000	40,765
3	P 44	Cây mắt nhung	m2	17.22	68	111,000	1,171	1,912,000	10,615
4	P 45	Cây hoàng yến	m2		628	1,025,000	0	0	0
5	P 46	Cây mai chí thiên	m2		628	1,025,000	0	0	0
6	P 47	Cây ắc ó	m2		80	130,000	0	0	0
7	P 48	Solenostellarioides	m2	10.37	993	1,621,000	10,294	16,805,000	93,298
8	P 49	Cỏ tre	m2	279.61	26	42,000	7,270	11,744,000	65,277
9	P 50	Cây thu hải đường	m2	50.68	18	29,000	912	1,470,000	8,173
10	P 52	Bảo dưỡng cỏ, thăm cỏ 30 ngày	m2	414.33	39	64,000	16,159	26,517,000	147,133
11	P 53	Định vị, đào và vận chuyển cây	cây	39.00	138	225,000	5,382	8,775,000	48,724
12	P 54	Cây cau vua	cây		804	1,313,000	0	0	0
13	P 55	Cây bàng lạng	cây		310	506,000	0	0	0
14	P 56	CÂY HỒNG LỘC	cây	11.00	347	567,000	3,817	6,237,000	34,623
15	P 57	CÂY THIÊN TUỆ	cây	28.00	211	344,000	5,908	9,632,000	53,483
16	P 58	CÂY CAU ĐỎ	cây		462	754,000	0	0	0
17	P 59	CÂY BẢNG LÁ NHỎ	cây		310	506,000	0	0	0
18	P 60	CÂY CAU VUA	cây		804	1,313,000	0	0	0
19	P 61	CÂY CHI CỌ	cây		7,729	12,619,000	0	0	0
20	P 62	Bảo dưỡng cây 90 ngày	cây	39.00	222	363,000	8,658	14,157,000	78,583
5 An toàn giao thông									
1	P 29	Vạch sơn đường	m2	192.26	228	372,000	43,835	71,520,000	397,090
2	P 31	Biển báo trên đường - hình tròn	bộ	2.00	1,196	1,952,000	2,392	3,904,000	21,675
3	P 30	Biển báo trên đường - hình chữ nhật	bộ	1.00	2,841	4,638,000	2,841	4,638,000	25,749
10	WI 13	Lấp đặt vỉa hè đi bộ - gạch terrazzo	bộ	1,861.10	311	508,000	578,802	945,439,000	5,248,559
3	WI 8	Lấp đặt lề đường bê tông	m	194.04	170	277,000	32,987	53,749,000	298,467
4	WI 9	Lấp đặt lề đường bê tông	m	115.43	210	342,000	24,240	39,476,000	219,222
6 Hệ thống thoát nước									
1	P 3	Đào đất	m3	119.67	22	35,820	2,633	4,287,000	23,808
2	P 9	Xử lý đất	m3	119.67	90	205,620	10,770	24,607,000	132,310
3	P 8	Lấp cát (K0.95)	m3	57.51	136	221,953	7,821	12,764,000	70,866
4	P 135	Cọc ván định hình	m	3,068.00	14	22,690	42,952	69,613,000	386,788
6	P 155	Đá lót	m3	8.62	419	684,000	3,610	5,893,000	32,717
6	P 10	Bê tông lót	m3	4.95	1,007	1,644,000	4,986	8,141,000	45,196
5	P 14	Ván khuôn móng	m2	5.38	40	65,000	215	349,000	1,939

Phụ lục C: Chi tiết Dự toán chi phí

C-2: Chi tiết chi phí của các Công trình liên phương thức cho từng ga theo từng giai đoạn

STT	Số đơn giá	Hạng mục	Đơn vị	Số lượng	Đơn giá		Chi phí		Total yên
					Ngoại tệ	Nội tệ	Ngoại tệ	Nội tệ	
					yên	VND	yên	VND	
7	P 13	Cốt thép móng	tấn	0.95	14,097	23,016,000	13,330	21,763,000	120,823
8	P 12	Bê tông móng	m3	4.15	1,246	2,034,000	5,167	8,435,000	46,830
6	P 142	Ván khuôn tường	m2	60.69	116	190,000	7,040	11,531,000	63,994
9	P 141	Cốt thép tường	tấn	1.36	15,471	25,258,000	21,031	34,336,000	190,625
10	P 140	Bê tông tường	m3	14.16	1,850	3,020,000	26,197	42,764,000	237,419
11	P 138	Ván khuôn cổng hộp	m2	69.78	155	253,250	10,815	17,671,000	98,096
12	P 137	Cốt thép cổng hộp	tấn	1.94	16,994	27,745,000	32,904	53,721,000	298,245
9	P 136	Bê tông cổng hộp	m3	16.14	1,961	3,202,000	31,641	51,665,000	286,827
10	P 139	Đá học vữa	M3	8.62	1,198	1,956,000	10,322	16,853,000	93,563
7 SÀN CỌC BÊ TÔNG CỐT THÉP							23,681,947	38,676,244,000	214,713,478
IX.1		Sàn					4,081,730	6,663,977,000	36,996,760
1	P 119	Bê tông C30 cho dầm C.I.P	m3	514.00	3,887	6,346,000	1,997,918	3,261,844,000	18,108,972
2	P 113	Cốt thép cho dầm C.I.P	tấn	51.40	15,998	26,119,000	822,297	1,342,517,000	7,453,320
3	P 108	Ván khuôn thép cho dầm C.I.P	m2	2,574.52	490	800,000	1,261,515	2,059,616,000	11,434,468
IX.2		Dầm					2,777,803	4,535,136,000	25,177,961
4	P 119	Bê tông C30 cho dầm C.I.P	m3	333.65	3,887	6,346,000	1,296,890	2,117,330,000	11,754,906
5	P 113	Cốt thép cho dầm C.I.P	tấn	60.06	15,998	26,119,000	960,786	1,568,619,000	8,708,583
6	P 108	Ván khuôn thép cho dầm C.I.P	m2	1,061.48	490	800,000	520,127	849,187,000	4,714,472
IX.3		Cọc R.C 400x400					16,600,127	27,114,230,000	150,524,013
7	P 143	Cọc đóng 400x400, búa <=3.5T	m	20,131.65	761	1,243,100	15,320,186	25,025,654,000	138,928,079
8	P 94	Cắt đầu cọc trên mặt đất	m3	35.28	842	1,375,000	29,706	48,510,000	269,309
9	P 144	Kết nối cọc 400x400	khớp nối	1,323.00	945	1,542,000	1,250,235	2,040,066,000	11,326,625
IX.4		Lan can					222,287	362,901,000	2,014,744
10	P 121	Bê tông C25 cho lan can	m3	7.24	2,168	3,540,000	15,691	25,621,000	142,239
11	P 115	Cốt thép cho lan can	tấn	1.09	15,164	24,757,000	16,462	26,877,000	149,214
12	P 110	Ván khuôn thép cho sàn	m2	57.90	86	140,070	4,979	8,110,000	45,036
13	P 156	Lan can cầu	tấn	6.59	28,077	45,840,000	185,155	302,293,000	1,678,255
8 TƯỜNG CHÂN							2,514,545	4,106,212,000	22,796,142
X.1		TƯỜNG CHÂN					1,323,782	2,161,252,000	11,998,740
1	P 119	Bê tông C30 cho dầm C.I.P	m3	158.69	3,887	6,346,000	616,820	1,007,034,000	5,590,810
2	P 113	Cốt thép cho dầm C.I.P	tấn	31.74	15,998	26,119,000	507,738	828,954,000	4,602,147
3	P 108	Ván khuôn thép cho dầm C.I.P	m2	406.58	490	800,000	199,224	325,264,000	1,805,783
X.2		Cọc R.C 400x400					1,190,763	1,944,960,000	10,797,402
4	P 143	Cọc đóng 400x400, búa <=3.5T	m	1,440.00	761	1,243,100	1,095,840	1,790,064,000	9,937,409
5	P 94	Cắt đầu cọc trên mặt đất	m3	4.99	842	1,375,000	4,203	6,864,000	38,106
6	P 144	Kết nối cọc 400x400	khớp nối	96.00	945	1,542,000	90,720	148,032,000	821,887
9 Kết cấu mái cho bãi đậu xe							0	0	0
1	P 4	Đào đất	m3		154	252,000	0	0	0
2	P 155	Đá lót	m3		419	684,000	0	0	0
3	P 12	Bê tông móng	m3		1,246	2,034,000	0	0	0
4	P 13	Cốt thép móng	tấn		14,097	23,016,000	0	0	0
5	P 14	Ván khuôn móng	m2		40	65,000	0	0	0
6	P 161	Xây dựng cột thép mạ kẽm	tấn		23,527	38,411,000	0	0	0
7	P 162	Xây dựng giàn thép mạ kẽm	tấn		24,384	39,810,000	0	0	0
8	P 163	Xây dựng xà gồ thép mạ kẽm	tấn		20,106	32,826,000	0	0	0
9	P 164	Lắp đặt cột thép mạ kẽm	tấn		5,342	8,722,000	0	0	0
10	P 165	Lắp đặt giàn thép mạ kẽm	tấn		2,875	4,693,000	0	0	0
11	P 166	Lắp đặt xà gồ thép mạ kẽm	tấn		13,087	21,366,000	0	0	0
12	P 160	Cột PVC D=60	m		55	90,000	0	0	0
13	P 169	Mái che bằng tấm tôn	m2		157	256,970	0	0	0

Phụ lục C: Chi tiết Dự toán chi phí

C-2: Chi tiết chi phí của các Công trình liên phương thức cho từng ga theo từng giai đoạn

STT	Số đơn giá	Hạng mục	Đơn v	Số lượng	Đơn giá		Chi phí		Total yên
					Ngoại tệ	Nội tệ	Ngoại tệ	Nội tệ	
					yên	VND	yên	VND	
14	P 172	Máng xối trên mái bằng tấm tôn	m2		157	256,970	0	0	0
15	P 173	Xây dựng kết cấu bê tông cốt thép	tấn		26,800	43,755,000	0	0	0
16	P 174	Lắp đặt kết cấu bê tông cốt thép	tấn		6,303	10,291,000	0	0	0
10	Hàng rào						0	0	0
1	P 4	Đào đất	m3		154	252,000	0	0	0
2	P 155	Đá lót	m3		419	684,000	0	0	0
3	P 12	Bê tông móng	m3		1,246	2,034,000	0	0	0
4	P 13	Cốt thép móng	tấn		14,097	23,016,000	0	0	0
5	P 14	Ván khuôn móng	m2		40	65,000	0	0	0
6	P 161	Xây dựng cột thép mạ kẽm	tấn		23,527	38,411,000	0	0	0
7	P 164	Lắp đặt cột thép mạ kẽm	tấn		5,342	8,722,000	0	0	0
8	P 173	Xây dựng kết cấu bê tông cốt thép	tấn		26,800	43,755,000	0	0	0
9	P 174	Lắp đặt kết cấu bê tông cốt thép	tấn		6,303	10,291,000	0	0	0
6	P 167	Xây dựng hàng rào thép mạ kẽm	m2		691	1,128,000	0	0	0
7	P 168	Lắp đặt hàng rào thép mạ kẽm	m2		165	269,000	0	0	0
11	Trạm dừng taxi						117,271	191,457,000	1,062,924
1	P 4	Đào đất	m3	0.50	154	252,000	77	126,000	699
2	P 155	Đá lót	m3	0.00	419	684,000	0	0	0
3	P 12	Bê tông móng	m3	0.50	1,246	2,034,000	623	1,017,000	5,646
4	P 13	Cốt thép móng	tấn	7.06	14,097	23,016,000	99,549	162,533,000	902,340
5	P 161	Xây dựng cột thép mạ kẽm	tấn	0.25	23,527	38,411,000	5,948	9,711,000	53,913
6	P 164	Lắp đặt cột thép mạ kẽm	tấn	0.25	5,342	8,722,000	1,351	2,205,000	12,242
7	P 170	Mái che bằng tấm lợp lấy sáng	m2	13.20	661	1,078,460	8,725	14,236,000	79,040
8	P 173	Xây dựng kết cấu bê tông cốt thép	tấn	0.03	26,800	43,755,000	808	1,319,000	7,323
9	P 174	Lắp đặt kết cấu bê tông cốt thép	tấn	0.03	6,303	10,291,000	190	310,000	1,721
10		Phòng bán vé	cái	0.00		50,000,000	0	0	0
12	Trạm dừng xe buýt						82,523	134,701,000	747,846
1	P 4	Đào đất	m3	1.13	154	252,000	173	284,000	1,576
2	P 155	Đá lót	m3	0.00	419	684,000	0	0	0
3	P 12	Bê tông móng	m3	1.13	1,246	2,034,000	1,402	2,288,000	12,703
4	P 13	Cốt thép móng	tấn	0.03	14,097	23,016,000	405	661,000	3,670
5	P 14	Ván khuôn móng	m2	36.00	40	65,000	1,440	2,340,000	12,998
6	P 161	Xây dựng cột thép mạ kẽm	tấn	0.77	23,527	38,411,000	18,231	29,765,000	165,248
7	P 162	Xây dựng giàn thép mạ kẽm	tấn	0.53	24,384	39,810,000	13,003	21,229,000	117,858
8	P 163	Xây dựng xà gồ thép mạ kẽm	tấn	0.01	20,106	32,826,000	115	187,000	1,039
9	P 164	Lắp đặt cột thép mạ kẽm	tấn	0.77	5,342	8,722,000	4,140	6,759,000	37,524
10	P 165	Lắp đặt xà gồ thép mạ kẽm	tấn	0.53	2,875	4,693,000	1,533	2,503,000	13,896
11	P 166	Lắp đặt xà gồ thép mạ kẽm	tấn	0.01	13,087	21,366,000	75	122,000	678
12	P 171	Mái che bằng tấm ốp hợp kim nhôm	m2	108.00	364	594,110	39,312	64,164,000	356,234
13	P 173	Xây dựng kết cấu bê tông cốt thép	tấn	0.08	26,800	43,755,000	2,181	3,561,000	19,770
14	P 174	Lắp đặt kết cấu bê tông cốt thép	tấn	0.08	6,303	10,291,000	513	838,000	4,652
13	Đèn chiếu						164,215	269,735,000	1,496,503
1	WI 16	Lắp đặt cột đèn chiếu	cái		25,391	41,541,000	0	0	0
2	WI 17	Lắp đặt cột đèn chiếu	cái	5.00	32,843	53,947,000	164,215	269,735,000	1,496,503
		Tổng phụ					28,339,835	46,290,684,000	256,980,970
		Tổng					43,554,421	57,388,013,000	327,008,006

Phụ lục C: Chi tiết Dự toán chi phí

C-2: Chi tiết chi phí của các Công trình liên phương thức cho từng ga theo từng giai đoạn

STT	Số đơn giá	Hạng mục	Đơn vị	Số lượng	Đơn giá		Chi phí		Total yên
					Ngoại tệ	Nội tệ	Ngoại tệ	Nội tệ	
					yên	VND	yên	VND	
5. Tân Cảng									
Giai đoạn 1									
1 Công tác đào đắp đất							833,435	1,363,879,000	7,569,971
1	P 3	Đào đất	m3	20.18	22	35,820	444	723,000	4,015
2	P 5	Lấp đất (K0.95)	m3	4,744.39	129	211,380	612,026	1,002,869,000	5,565,444
3	P 6	Lấp đất (K0.98)	m3	1,624.75	136	221,750	220,965	360,287,000	2,000,512
2 Lớp móng và móng đáy							898,893	1,468,065,000	8,150,029
4	P 36	Lớp móng dưới cấp phối	m3	1,624.75	246	400,940	399,687	651,425,000	3,617,236
5	P 37	Lớp móng cấp phối	m3	2,037.57	245	400,790	499,206	816,640,000	4,532,793
3 Vía hè							3,871,505	6,313,733,000	35,056,593
6	P 38	Lớp nhũ tương (lớp lót)	m2	5,415.82	19	30,380	102,901	164,533,000	915,570
7	P 39	Lớp liên kết (dính bám)	m2	5,415.82	11	17,270	59,574	93,531,000	521,547
8	P 40	Lớp bê tông nhựa hạt trung dày 7cm	m2	5,415.82	180	294,000	974,847	1,592,251,000	8,839,368
9	P 41	Lớp bê tông nhựa hạt mịn dày 5cm	m2	5,415.82	132	215,370	714,888	1,166,405,000	6,476,051
10	P 11	Bê tông vỉa hè	m3	715.81	2,821	4,606,000	2,019,295	3,297,013,000	18,304,057
4 Cảnh quan							1,382,224	2,312,256,000	12,803,029
10	P 42	Đất trồng	m3	1,826.87	194	316,000	354,413	577,291,000	3,205,796
11	P 43	Cây chuối ngọc vàng	m2	502.61	80	130,000	40,209	65,339,000	362,934
12	P 44	Cây mắt nhung	m2	54.12	68	111,000	3,680	6,007,000	33,350
13	P 45	Cây hoàng yến	m2	70.52	628	1,025,000	44,288	72,285,000	401,321
14	P 46	Cây mai chi thiên	m2	181.62	628	1,025,000	114,055	186,156,000	1,033,526
15	P 47	Cây ắc ó	m2	176.65	80	130,000	14,132	22,964,000	127,557
16	P 48	Solenostellarioides	m2	60.87	993	1,621,000	60,446	98,674,000	547,821
17	P 49	Cỏ tre	m2	8,087.96	26	42,000	210,287	339,694,000	1,888,120
18	P 52	Bảo dưỡng cỏ, thảm cỏ 30 ngày	m2	9,134.35	39	64,000	356,240	584,598,000	3,243,714
19	P 53	Định vị, đào và vận chuyển cây	cây	251.00	138	225,000	34,638	56,475,000	313,582
20	P 57	CÂY THIÊN TUỆ	cây	6.00	211	344,000	1,266	2,064,000	11,461
21	P 56	CÂY HỒNG LỘC	cây	50.00	347	567,000	17,350	28,350,000	157,378
22	P 58	CÂY CAU ĐỎ	cây	21.00	462	754,000	9,702	15,834,000	87,910
23	P 59	CÂY BẢNG LÁ NHỎ	cây	150.00	310	506,000	46,500	75,900,000	421,389
24	P 54	Cây cau vua	cây	24.00	804	1,313,000	19,296	31,512,000	174,942
25	P 62	Bảo dưỡng cây 90 ngày	cây	251.00	222	363,000	55,722	91,113,000	505,752
26		Ghế	cái	29.00		2,000,000	0	58,000,000	286,476
5 An toàn giao thông							1,300,012	2,120,694,000	11,774,644
27	P 29	Vạch sơn đường	m2	2,275.59	228	372,000	518,835	846,520,000	4,700,007
28	P 31	Biển báo trên đường - hình tròn	bộ	8.00	1,196	1,952,000	9,568	15,616,000	86,699
29	P 30	Biển báo trên đường - hình chữ nhật	bộ	4.00	2,841	4,638,000	11,364	18,552,000	102,997
10	WI 13	Lắp đặt vỉa hè đi bộ - gạch terrazzo	bộ	1,117.47	311	508,000	347,534	567,675,000	3,151,421
29	WI 8	Lắp đặt lề đường bê tông	m	1,404.74	170	277,000	238,806	389,114,000	2,160,736
30	WI 9	Lắp đặt lề đường bê tông	m	828.12	210	342,000	173,905	283,217,000	1,572,784
6 Hệ thống thoát nước							970,675	1,671,255,000	9,225,416
31	P 3	Đào đất	m3	1,549.78	22	35,820	34,095	55,513,000	308,287
32	P 9	Xử lý đất	m3	1,549.78	90	205,620	139,480	318,666,000	1,713,450
33	P 8	Lấp cát (K0.95)	m3	863.68	136	221,953	117,461	191,697,000	1,064,300
34	P 8	Lấp cát (K0.95)	m3	13.25	136	221,953	1,803	2,942,000	16,334
35	P 135	Cọc ván định hình	m	24,648.00	14	22,690	345,072	559,263,000	3,107,410
36	P 14	Ván khuôn móng	m2	334.54	40	65,000	13,382	21,745,000	120,786
37	P 10	Bê tông lót	m3	56.78	1,007	1,644,000	57,180	93,350,000	518,259
38	P 13	Cốt thép móng	tấn	3.69	14,097	23,016,000	51,983	84,872,000	471,187

Phụ lục C: Chi tiết Dự toán chi phí

C-2: Chi tiết chi phí của các Công trình liên phương thức cho từng ga theo từng giai đoạn

STT	Số đơn giá	Hạng mục	Đơn vị	Số lượng	Đơn giá		Chi phí		Total yên
					Ngoại tệ	Nội tệ	Ngoại tệ	Nội tệ	
					yên	VND	yên	VND	
39	P 12	Bê tông móng	m3	39.60	1,246	2,034,000	49,343	80,548,000	447,189
40	P 134	Lắp đặt gói R.C	cái	148.00	18	29,500	2,664	4,366,000	24,229
41	P 133	Lắp đặt ống bê tông R.C (đường kính 800 mm)	m	148.00	1,069	1,745,220	158,212	258,293,000	1,433,985
7	Cầu bộ hành						25,856,927	32,978,736,150	188,747,058
VII.1		Trụ cầu P1					897,911	1,467,733,500	8,147,411
42	WI 20	Cọc đúc tại chỗ D1000	m	92.70	7,179	11,720,000	665,493	1,086,444,000	6,031,709
43	P 94	Cát đầu cọc trên mặt đất	m3	1.88	842	1,375,000	1,587	2,592,000	14,390
44	P 154	Bê tông đúc trụ cầu	m3	23.84	2,342	3,824,000	55,834	91,166,000	506,125
45	P 153	Cốt thép đúc trụ cầu	tấn	2.86	15,980	26,089,000	45,716	74,637,000	414,367
46	P 152	Ván khuôn cho trụ cầu	m2	40.47	162	265,120	6,556	10,729,000	59,549
47	P 10	Bê tông lót	m3	1.14	1,007	1,644,000	1,152	1,881,000	10,443
48	P 3	Đào đất	m3	26.81	22	35,820	590	960,000	5,332
49	P 8	Lấp cát (K0.95)	m3	10.67	136	221,953	1,451	2,368,000	13,147
50	P 9	Xử lý đất	m3	26.81	90	205,620	2,413	5,513,000	29,643
51		Kết cấu phụ trợ xây dựng	%	15.00	780,792	1,276,290,000	117,119	191,443,500	1,062,706
VII.2		Trụ cầu P2					1,839,578	3,007,237,350	16,693,067
52	WI 20	Cọc đúc tại chỗ D1000	m	185.40	7,179	11,720,000	1,330,987	2,172,888,000	12,063,418
53	P 94	Cát đầu cọc trên mặt đất	m3	3.77	842	1,375,000	3,174	5,184,000	28,779
54	P 154	Bê tông đúc trụ cầu	m3	51.14	2,342	3,824,000	119,774	195,566,000	1,085,723
55	P 153	Cốt thép đúc trụ cầu	tấn	7.67	15,980	26,089,000	122,587	200,136,000	1,111,108
56	P 152	Ván khuôn cho trụ cầu	m2	50.41	162	265,120	8,166	13,365,000	74,179
57	P 10	Bê tông lót	m3	2.70	1,007	1,644,000	2,723	4,445,000	24,678
58	P 3	Đào đất	m3	58.99	22	35,820	1,298	2,113,000	11,735
59	P 8	Lấp cát (K0.95)	m3	41.28	136	221,953	5,615	9,163,000	50,873
60	P 9	Xử lý đất	m3	58.99	90	205,620	5,309	12,129,000	65,217
61		Kết cấu phụ trợ xây dựng	%	15.00	1,599,633	2,614,989,000	239,945	392,248,350	2,177,357
VII.3		Trụ cầu P3					1,844,270	3,015,692,150	16,739,519
62	WI 20	Cọc đúc tại chỗ D1000	m	185.40	7,179	11,720,000	1,330,987	2,172,888,000	12,063,418
63	P 94	Cát đầu cọc trên mặt đất	m3	3.77	842	1,375,000	3,174	5,184,000	28,779
64	P 154	Bê tông đúc trụ cầu	m3	51.36	2,342	3,824,000	120,282	196,395,000	1,090,325
65	P 153	Cốt thép đúc trụ cầu	tấn	7.70	15,980	26,089,000	123,106	200,984,000	1,115,816
66	P 152	Ván khuôn cho trụ cầu	m2	51.20	162	265,120	8,294	13,573,000	75,334
67	P 10	Bê tông lót	m3	2.70	1,007	1,644,000	2,723	4,445,000	24,678
68	P 3	Đào đất	m3	70.79	22	35,820	1,557	2,536,000	14,083
69	P 8	Lấp cát (K0.95)	m3	53.08	136	221,953	7,219	11,781,000	65,408
70	P 9	Xử lý đất	m3	70.79	90	205,620	6,371	14,555,000	78,262
71		Kết cấu phụ trợ xây dựng	%	15.00	1,603,713	2,622,341,000	240,557	393,351,150	2,183,416
VII.4		Trụ cầu P4					1,843,563	3,014,796,300	16,734,387
72	WI 20	Cọc đúc tại chỗ D1000	m	185.40	7,179	11,720,000	1,330,987	2,172,888,000	12,063,418
73	P 94	Cát đầu cọc trên mặt đất	m3	3.77	842	1,375,000	3,174	5,184,000	28,779
74	P 154	Bê tông đúc trụ cầu	m3	51.06	2,342	3,824,000	119,576	195,242,000	1,083,925
75	P 153	Cốt thép đúc trụ cầu	tấn	7.66	15,980	26,089,000	122,384	199,804,000	1,109,265
76	P 152	Ván khuôn cho trụ cầu	m2	50.19	162	265,120	8,131	13,306,000	73,853
77	P 10	Bê tông lót	m3	2.70	1,007	1,644,000	2,723	4,445,000	24,678
78	P 3	Đào đất	m3	74.72	22	35,820	1,644	2,676,000	14,861
79	P 8	Lấp cát (K0.95)	m3	57.01	136	221,953	7,754	12,654,000	70,255
80	P 9	Xử lý đất	m3	74.72	90	205,620	6,725	15,363,000	82,607
81		Kết cấu phụ trợ xây dựng	%	15.00	1,603,098	2,621,562,000	240,465	393,234,300	2,182,746
VII.5		Trụ cầu P5					1,841,676	3,011,715,450	16,717,282
82	WI 20	Cọc đúc tại chỗ D1000	m	185.40	7,179	11,720,000	1,330,987	2,172,888,000	12,063,418

Phụ lục C: Chi tiết Dự toán chi phí

C-2: Chi tiết chi phí của các Công trình liên phương thức cho từng ga theo từng giai đoạn

STT	Số đơn giá	Hạng mục	Đơn v	Số lượng	Đơn giá		Chi phí		Total yên
					Ngoại tệ	Nội tệ	Ngoại tệ	Nội tệ	
					yên	VND	yên	VND	
83	P 94	Cát đầu cọc trên mặt đất	m3	3.77	842	1,375,000	3,174	5,184,000	28,779
84	P 154	Bê tông đúc trụ cầu	m3	50.75	2,342	3,824,000	118,848	194,053,000	1,077,324
85	P 153	Cốt thép đúc trụ cầu	tấn	7.61	15,980	26,089,000	121,639	198,588,000	1,102,514
86	P 152	Ván khuôn cho trụ cầu	m2	49.15	162	265,120	7,963	13,032,000	72,331
87	P 10	Bê tông lót	m3	2.70	1,007	1,644,000	2,723	4,445,000	24,678
88	P 3	Đào đất	m3	74.72	22	35,820	1,644	2,676,000	14,861
89	P 8	Lấp cát (K0.95)	m3	57.01	136	221,953	7,754	12,654,000	70,255
90	P 9	Xử lý đất	m3	74.72	90	205,620	6,725	15,363,000	82,607
91		Kết cấu phụ trợ xây dựng	%	15.00	1,601,457	2,618,883,000	240,219	392,832,450	2,180,515
VII.6		Trụ cầu P6					1,834,294	2,998,343,250	16,643,852
92	WI 20	Cọc đúc tại chỗ D1000	m	185.40	7,179	11,720,000	1,330,987	2,172,888,000	12,063,418
93	P 94	Cát đầu cọc trên mặt đất	m3	3.77	842	1,375,000	3,174	5,184,000	28,779
94	P 154	Bê tông đúc trụ cầu	m3	50.45	2,342	3,824,000	118,164	192,937,000	1,071,128
95	P 153	Cốt thép đúc trụ cầu	tấn	7.57	15,980	26,089,000	120,939	197,445,000	1,096,169
96	P 152	Ván khuôn cho trụ cầu	m2	48.18	162	265,120	7,805	12,774,000	70,899
97	P 10	Bê tông lót	m3	2.70	1,007	1,644,000	2,723	4,445,000	24,678
98	P 3	Đào đất	m3	55.06	22	35,820	1,211	1,972,000	10,951
99	P 8	Lấp cát (K0.95)	m3	37.35	136	221,953	5,080	8,290,000	46,026
100	P 9	Xử lý đất	m3	55.06	90	205,620	4,955	11,320,000	60,867
101		Kết cấu phụ trợ xây dựng	%	15.00	1,595,038	2,607,255,000	239,256	391,088,250	2,170,937
VII.7		Dầm					5,140,980	8,392,208,950	46,592,174
92	P 117	Bê tông C50 cho dầm C.I.P	m3	364.90	4,064	6,635,000	1,482,949	2,421,104,000	13,441,380
93	P 113	Cốt thép cho dầm C.I.P	tấn	80.28	15,998	26,119,000	1,284,283	2,096,775,000	11,640,773
94	P 108	Ván khuôn thép cho dầm C.I.P	m2	1,963.63	490	800,000	962,181	1,570,908,000	8,721,284
95	P 100	Lấp đặt ống thép luồn cáp D50/70	m	1,328.11	107	174,000	142,108	231,092,000	1,283,529
96	P 102	Internal PC strand for cast-in-place girder on land, post tensioning, type 15.2mm	tấn	10.22	37,834	61,769,000	386,556	631,104,000	3,503,735
97	P 105	Lấp đặt loại neo 7S15.2	bộ	150.00	758	1,237,000	113,700	185,550,000	1,030,177
98	P 126	Lấp đặt ổ đỡ di động, 2 chiều 5000KN	bộ	12.00	8,220	13,420,000	98,640	161,040,000	894,056
99		Kết cấu phụ trợ xây dựng	%	15.00	4,470,417	7,297,573,000	670,563	1,094,635,950	6,077,240
VII.8		Màng ngăn					0	0	0
99	P 118	Bê tông C35 cho dầm C.I.P	m3		3,935	6,425,000	0	0	0
100	P 113	Cốt thép cho dầm C.I.P	tấn		15,998	26,119,000	0	0	0
101	P 108	Ván khuôn thép cho dầm C.I.P	m2		490	800,000	0	0	0
102		Kết cấu phụ trợ xây dựng	%	15.00	0	0	0	0	0
VII.8		Sàn					0	0	0
102	P 118	Bê tông C35 cho dầm C.I.P	m3		3,935	6,425,000	0	0	0
103	P 113	Cốt thép cho dầm C.I.P	tấn		15,998	26,119,000	0	0	0
104	P 108	Ván khuôn thép cho dầm C.I.P	m2		490	800,000	0	0	0
VII.9		Ván khuôn R.C (dầm Super - T)					0	0	0
105	P 122	Bê tông C20 cho dầm Super T	m3		2,138	3,491,000	0	0	0
106	P 116	Cốt thép cho dầm Super T	tấn		15,787	25,775,000	0	0	0
107	P 111	Ván khuôn thép cho dầm Super T	m2		108	175,620	0	0	0
VII.10		Lan can, thoát nước, chiếu sáng					1,458,919	2,384,174,000	13,234,944
108	P 121	Bê tông C25 dành cho lan can	m3	69.88	2,168	3,540,000	151,503	247,380,000	1,373,374
109	P 115	Cốt thép cho lan can	tấn	10.48	15,164	24,757,000	158,952	259,508,000	1,440,726
110	P 110	Ván khuôn thép cho sàn	m2	490.91	86	140,070	42,218	68,762,000	381,851
111	P 156	Lan can cầu	tấn	10.78	28,077	45,840,000	302,774	494,325,000	2,744,367
112	P 157	Lưới kim loại	bộ	62.00	76	124,000	4,712	7,688,000	42,685
113	P 158	Ống PVC D=30	m	306.82	28	45,000	8,591	13,807,000	76,787

Phụ lục C: Chi tiết Dự toán chi phí

C-2: Chi tiết chi phí của các Công trình liên phương thức cho từng ga theo từng giai đoạn

STT	Số đơn giá	Hạng mục	Đơn vị	Số lượng	Đơn giá		Chi phí		Total
					Ngoại tệ	Nội tệ	Ngoại tệ	Nội tệ	
					yên	VND	yên	VND	
114	P 159	Ống PVC D=90	m	346.82	82	134,000	28,439	46,474,000	257,986
115	WI 16	Lắp đặt cột đèn chiếu	cái	30.00	25,391	41,541,000	761,730	1,246,230,000	6,917,168
VII.11		Khớp giãn nở					4,097,082	9,991,200	4,146,431
116	P 127	Lắp đặt khớp giãn nở, t=55mm	m	24.00	148,445	362,000	3,562,680	8,688,000	3,605,592
117		Kết cấu phụ trợ xây dựng	%	15.00	3,562,680	8,688,000	534,402	1,303,200	540,839
VII.12		Vật liệu đã qua xử lý					1,672,476	151,250,000	2,419,537
118	P 130	Màng chống thấm	m2	460.23	3,491	96,000	1,606,663	44,182,000	1,824,889
119	P 39	Lớp nhựa dính bám	m2	460.23	11	17,270	5,063	7,948,000	44,320
120	P 41	Lớp bê tông nhựa hạt mịn dày 5cm	m2	460.23	132	215,370	60,750	99,120,000	550,328
VII.13		Khác					3,386,180	5,525,594,000	30,678,454
121	P 42	Đất trồng	m3	12.27	194	316,000	2,381	3,878,000	21,535
122	P 45	Cây hoàng yến	m2	61.36	628	1,025,000	38,537	62,898,000	349,206
123	P 52	Bảo dưỡng cỏ, thảm cỏ 30 ngày	m2	61.36	39	64,000	2,393	3,927,000	21,789
124	WI 42	Mái che cho cầu bộ hành	m2	699.35	4,780	7,800,000	3,342,869	5,454,891,000	30,285,924
8		Kết cấu cầu thang					6,365,662	17,619,765,050	93,394,039
VIII.1		Móng					3,632,242	5,938,830,000	32,965,592
1	P 143	Cọc đóng 400x400, búa <=3.5T	m	3,414.60	761	1,243,100	2,598,511	4,244,689,000	23,564,080
2	P 94	Cắt đầu cọc trên mặt đất	m3	8.74	842	1,375,000	7,356	12,012,000	66,686
3	P 154	Bê tông dành cho trụ cầu	m3	103.29	2,342	3,824,000	241,902	394,976,000	2,192,786
4	P 153	Cốt thép cho trụ cầu	tấn	14.09	15,980	26,089,000	225,211	367,680,000	2,041,273
5	P 152	Ván khuôn cho trụ cầu	m2	340.05	162	265,120	55,088	90,153,000	500,376
6	P 10	Bê tông lót	m3	7.85	1,007	1,644,000	7,909	12,912,000	71,685
7	P 3	Đào đất	m3	86.39	22	35,820	1,901	3,095,000	17,188
8	P 8	Lấp cát (K0.95)	m3	94.25	136	221,953	12,818	20,919,000	116,142
9	P 9	Xử lý đất	m3	86.39	90	205,620	7,775	17,764,000	95,516
10		Kết cấu phụ trợ xây dựng	%	15.00	3,158,471	5,164,200,000	473,771	774,630,000	4,299,860
VIII.2		Dầm, sàn					796,964	1,301,153,700	7,223,684
11	P 119	Bê tông C30 cho dầm C.I.P	m3	62.72	3,887	6,346,000	243,782	398,003,000	2,209,617
12	P 113	Cốt thép cho dầm C.I.P	tấn	9.41	15,998	26,119,000	150,502	245,717,000	1,364,159
13	P 108	Ván khuôn thép cho dầm C.I.P	m2	609.65	490	800,000	298,728	487,718,000	2,707,688
14		Kết cấu phụ trợ xây dựng	%	15.00	693,012	1,131,438,000	103,952	169,715,700	942,220
VIII.3		Lan can					235,002	383,676,000	2,130,073
14	P 156	Lan can cầu	tấn	8.37	28,077	45,840,000	235,002	383,676,000	2,130,073
VIII.3		Mái che					1,492,316	2,435,160,000	13,520,173
15	WI 42	Mái che cầu bộ hành	m2	312.20	4,780	7,800,000	1,492,316	2,435,160,000	13,520,173
VIII.4		Thang máy, thang cuốn					209,139	7,560,945,350	37,554,517
16	P 120	Bê tông C30 cho thang máy	m3	40.00	2,463	4,021,000	98,520	160,840,000	892,949
17	P 114	Cốt thép cho thang máy	tấn	4.00	16,155	26,376,000	64,620	105,504,000	585,730
18	P 109	Ván khuôn thép cho thang máy	m2	160.00	117	190,730	18,720	30,517,000	169,451
19		Thang máy	bộ	2.00		1,968,969,600	0	3,937,939,200	19,450,455
20		Thang cuốn	bộ	1.00		3,281,616,000	0	3,281,616,000	16,208,713
21		Kết cấu phụ trợ xây dựng	%	15.00	181,860	296,861,000	27,279	44,529,150	247,219
9		SÀN CỌC BÊ TÔNG CỐT THÉP					479,164	782,502,000	4,344,135
IX.1		Sàn					88,144	143,906,000	798,931
1	P 119	Bê tông C30 cho dầm C.I.P	m3	10.80	3,887	6,346,000	41,980	68,537,000	380,501
2	P 113	Cốt thép cho dầm C.I.P	tấn	1.08	15,998	26,119,000	17,278	28,209,000	156,609
3	P 108	Ván khuôn thép cho dầm C.I.P	m2	58.95	490	800,000	28,886	47,160,000	261,821
IX.2		Dầm					62,103	101,391,000	562,898
4	P 119	Bê tông C30 cho dầm C.I.P	m3	6.19	3,887	6,346,000	24,068	39,294,000	218,151
5	P 113	Cốt thép cho dầm C.I.P	tấn	1.11	15,998	26,119,000	17,831	29,111,000	161,617

Phụ lục C: Chi tiết Dự toán chi phí

C-2: Chi tiết chi phí của các Công trình liên phương thức cho từng ga theo từng giai đoạn

STT	Số đơn giá	Hạng mục	Đơn vị	Số lượng	Đơn giá		Chi phí		Total yên
					Ngoại tệ yên	Nội tệ VND	Ngoại tệ yên	Nội tệ VND	
6	P 108	Ván khuôn thép cho dầm C.I.P	m2	41.23	490	800,000	20,204	32,986,000	183,130
IX.3		Cọc R.C 400x400					282,872	462,034,000	2,564,973
7	P 143	Cọc đóng 400x400, búa <=3.5T	m	341.20	761	1,243,100	259,653	424,146,000	2,354,615
8	P 94	Cắt đầu cọc trên mặt đất	m3	0.64	842	1,375,000	539	880,000	4,886
9	P 144	Kết nối cọc 400x400	khớp nối	24.00	945	1,542,000	22,680	37,008,000	205,472
IX.4		Lan can					46,045	75,171,000	417,333
10	P 121	Bê tông C25 cho lan can	m3	1.50	2,168	3,540,000	3,252	5,310,000	29,479
11	P 115	Cốt thép cho lan can	tấn	0.23	15,164	24,757,000	3,412	5,570,000	30,924
12	P 110	Ván khuôn thép cho sàn	m2	12.00	86	140,070	1,032	1,681,000	9,335
13	P 156	Lan can cầu	tấn	1.37	28,077	45,840,000	38,349	62,610,000	347,595
10 Hàng rào							637,740	1,040,858,000	5,778,796
1	P 4	Đào đất	m3	11.57	154	252,000	1,782	2,916,000	16,185
2	P 155	Đã lót	m3	4.13	419	684,000	1,732	2,827,000	15,695
3	P 12	Bê tông móng	m3	7.44	1,246	2,034,000	9,270	15,133,000	84,016
4	P 13	Cốt thép móng	tấn	0.52	14,097	23,016,000	7,354	12,006,000	66,655
5	P 14	Ván khuôn móng	m2	99.20	40	65,000	3,968	6,448,000	35,816
6	P 161	Xây dựng cột thép mạ kẽm	tấn	2.39	23,527	38,411,000	56,282	91,888,000	510,140
7	P 164	Lắp đặt cột thép mạ kẽm	tấn	2.39	5,342	8,722,000	12,779	20,865,000	115,836
8	P 173	Xây dựng kết cấu bê tông cốt thép	tấn	1.25	26,800	43,755,000	33,392	54,517,000	302,665
9	P 174	Lắp đặt kết cấu bê tông cốt thép	tấn	1.25	6,303	10,291,000	7,853	12,822,000	71,184
6	P 167	Xây dựng hàng rào thép mạ kẽm	m2	588.00	691	1,128,000	406,308	663,264,000	3,682,333
7	P 168	Lắp đặt hàng rào thép mạ kẽm	m2	588.00	165	269,000	97,020	158,172,000	878,271
11 Trạm dừng xe buýt							29,799,901	646,255,000	32,991,914
1	P 4	Đào đất	m3	9.41	154	252,000	1,449	2,371,000	13,160
2	P 155	Đã lót	m3	2.59	419	684,000	1,086	1,773,000	9,843
3	P 12	Bê tông móng	m3	9.00	1,246	2,034,000	11,214	18,306,000	101,632
4	P 13	Cốt thép móng	tấn	0.16	14,097	23,016,000	2,247	3,669,000	20,369
5	P 14	Ván khuôn móng	m2	288.00	40	65,000	11,520	18,720,000	103,983
6	P 161	Xây dựng cột thép mạ kẽm	tấn	4.17	23,527	38,411,000	98,019	160,028,000	888,437
7	P 162	Xây dựng giàn thép mạ kẽm	tấn	4.08	24,384	39,810,000	99,510	162,463,000	901,955
8	P 163	Xây dựng xà gồ thép mạ kẽm	tấn	2.29	20,106	32,826,000	46,036	75,160,000	417,270
9	P 164	Lắp đặt cột thép mạ kẽm	tấn	4.17	5,342	8,722,000	22,256	36,338,000	201,738
10	P 165	Lắp đặt xà gồ thép mạ kẽm	tấn	4.08	2,875	4,693,000	11,733	19,152,000	106,329
11	P 166	Lắp đặt xà gồ thép mạ kẽm	tấn	2.29	13,087	21,366,000	29,965	48,921,000	271,598
12	P 171	Mái che bằng tấm ốp hợp kim nhôm	m2	108.00	364	594,110	39,312	64,164,000	356,234
13	P 173	Xây dựng kết cấu bê tông cốt thép	tấn	0.65	26,800	43,755,000	17,450	28,489,000	158,164
14	P 174	Lắp đặt kết cấu bê tông cốt thép	tấn	0.65	6,303	10,291,000	4,104	6,701,000	37,202
15	P 175	Lắp đặt hệ thống biển báo kỹ thuật số	LS	1.00	29,404,000	0	29,404,000	0	29,404,000
12 Đèn chiếu							8,874,710	14,522,058,000	80,602,745
1	WI 16	Lắp đặt cột đèn chiếu	cái	334.00	25,391	41,541,000	8,480,594	13,874,694,000	77,011,138
2	WI 17	Lắp đặt cột đèn chiếu	cái	12.00	32,843	53,947,000	394,116	647,364,000	3,591,607
13 Tín hiệu giao thông							81,805	133,557,500	741,479
1	P 132	Tín hiệu giao thông	cái	2.00	32,722	53,423,000	65,444	106,846,000	593,183
2		Khác	%	25.00	65,444	106,846,000	16,361	26,711,500	148,296
14 Hệ thống bán vé tại Bãi đậu xe							11,221,000	0	11,221,000
1	P 184	Lắp đặt hệ thống bán vé tại Bãi đậu xe	LS	1.00	11,221,000	0	11,221,000	0	11,221,000
Tổng phụ							92,573,654	82,973,613,700	502,400,848
Tổng							92,573,654	82,973,613,700	502,400,848

Phụ lục C: Chi tiết Dự toán chi phí

C-2: Chi tiết chi phí của các Công trình liên phương thức cho từng ga theo từng giai đoạn

STT	Số đơn giá	Hạng mục	Đơn vị	Số lượng	Đơn giá		Chi phí		Total yên
					Ngoại tệ	Nội tệ	Ngoại tệ	Nội tệ	
					yên	VND	yên	VND	
6. Thảo Điền									
Giai đoạn 1									
1 Công tác đào đắp đất							668,953	1,093,489,000	6,069,966
1	P 3	Đào đất	m3	55.17	22	35,820	1,214	1,976,000	10,974
2	P 5	Lấp đất (K0.95)	m3	2,640.26	129	211,380	340,594	558,098,000	3,097,178
3	P 6	Lấp đất (K0.98)	m3	2,405.48	136	221,750	327,145	533,415,000	2,961,814
2 Lớp móng và móng đáy							552,562	902,959,000	5,012,500
4	P 36	Lớp móng dưới cấp phối	m3	649.05	246	400,940	159,667	260,231,000	1,445,012
5	P 37	Lớp móng cấp phối	m3	1,603.65	245	400,790	392,895	642,728,000	3,567,488
3 Vĩa hè							1,577,149	2,567,166,000	14,257,017
6	P 38	Lớp nhũ tương (lớp lót)	m2	2,163.51	19	30,380	41,107	65,727,000	365,749
7	P 39	Lớp liên kết (dính bám)	m2	8,018.26	11	17,270	88,201	138,475,000	772,163
8	P 40	Lớp bê tông nhựa hạt trung dày 7cm	m2	2,163.51	180	294,000	389,431	636,071,000	3,531,143
9	P 41	Lớp bê tông nhựa hạt mịn dày 5cm	m2	8,018.26	132	215,370	1,058,410	1,726,893,000	9,587,962
4 Cảnh quan							1,239,304	2,022,206,000	11,227,481
10	P 42	Đất trồng	m3	944.55	194	316,000	183,243	298,479,000	1,657,505
11	P 43	Cây chuối ngọc vàng	m2	444.56	80	130,000	35,565	57,793,000	321,019
12	P 44	Cây mắt nhung	m2	209.90	68	111,000	14,273	23,299,000	129,353
13	P 45	Cây hoàng yến	m2	285.57	628	1,025,000	179,339	292,710,000	1,625,106
14	P 46	Cây mai chi thiên	m2	86.42	628	1,025,000	54,271	88,578,000	491,780
15	P 47	Cây ắc ó	m2	425.19	80	130,000	34,015	55,275,000	307,032
16	P 48	Solenostellarioides	m2	425.19	993	1,621,000	422,216	689,236,000	3,826,523
17	P 49	Cỏ tre	m2	2,845.93	26	42,000	73,994	119,529,000	664,377
18	P 52	Bảo dưỡng cỏ, thăm cỏ 30 ngày	m2	4,722.76	39	64,000	184,188	302,257,000	1,677,110
19	P 53	Định vị, đào và vận chuyển cây	cây	50.00	138	225,000	6,900	11,250,000	62,467
20	P 54	Cây cau vua	cây	50.00	804	1,313,000	40,200	65,650,000	364,462
21	P 62	Bảo dưỡng cây 90 ngày	cây	50.00	222	363,000	11,100	18,150,000	100,747
5 An toàn giao thông							719,962	1,174,876,000	6,522,965
22	P 29	Vạch sơn đường	m2	1,145.29	228	372,000	261,126	426,048,000	2,365,482
23	P 31	Biển báo trên đường - hình tròn	bộ	4.00	1,196	1,952,000	4,784	7,808,000	43,350
24	P 30	Biển báo trên đường - hình chữ nhật	bộ	7.00	2,841	4,638,000	19,887	32,466,000	180,245
25	WI 13	Lắp đặt vỉa hè đi bộ - gạch terrazzo	m2	921.51	311	508,000	286,590	468,128,000	2,598,790
25	WI 8	Lắp đặt lề đường bê tông	m	623.10	170	277,000	105,927	172,599,000	958,436
26	WI 9	Lắp đặt lề đường bê tông	m	198.32	210	342,000	41,648	67,827,000	376,662
6 Hệ thống thoát nước							702,422	1,204,771,000	6,653,084
1	P 3	Đào đất	m3	1,041.93	22	35,820	22,922	37,322,000	207,265
2	P 9	Xử lý đất	m3	1,041.93	90	205,620	93,774	214,242,000	1,151,968
3	P 8	Lấp cát (K0.95)	m3	567.51	136	221,953	77,181	125,960,000	699,329
4	P 135	Cọc ván định hình	m	17,652.00	14	22,690	247,128	400,524,000	2,225,415
5	P 8	Lấp cát (K0.95)	m3	10.21	136	221,953	1,388	2,265,000	12,575
6	P 10	Bê tông lót	m3	59.23	1,007	1,644,000	59,648	97,379,000	540,627
7	P 14	Ván khuôn móng	m2	230.96	40	65,000	9,238	15,012,000	83,386
8	P 13	Cốt thép móng	tấn	3.03	14,097	23,016,000	42,754	69,805,000	387,538
9	P 12	Bê tông móng	m3	28.36	1,246	2,034,000	35,341	57,691,000	320,291
10	P 142	Ván khuôn tường	m2		116	190,000	0	0	0
11	P 141	Cốt thép tường	tấn		15,471	25,258,000	0	0	0
12	P 140	Bê tông tường	m3		1,850	3,020,000	0	0	0
13	P 134	Lắp đặt gói R.C	cái	104.00	18	29,500	1,872	3,068,000	17,026
14	P 133	Lắp đặt ống bê tông R.C (đường kính 800 mm)	m	104.00	1,069	1,745,220	111,176	181,503,000	1,007,664

Phụ lục C: Chi tiết Dự toán chi phí

C-2: Chi tiết chi phí của các Công trình liên phương thức cho từng ga theo từng giai đoạn

STT	Số đơn giá		Hạng mục	Đơn vị	Số lượng	Đơn giá		Chi phí		Total yên
						Ngoại tệ	Nội tệ	Ngoại tệ	Nội tệ	
						yên	VND	yên	VND	
7	Cầu bộ hành						17,406,517	11,995,102,550	76,653,297	
VII.1			Trụ cầu P1				459,523	751,422,650	4,170,986	
1	WI	21	Cọc đúc tại chỗ D1200	m	46.35	6,822	11,139,000	316,200	516,293,000	2,866,299
2	P	94	Cát đầu cọc trên mặt đất	m3	1.36	842	1,375,000	1,143	1,866,000	10,360
3	P	154	Bê tông đúc trụ cầu	m3	15.01	2,342	3,824,000	35,154	57,399,000	318,662
4	P	153	Cốt thép đúc trụ cầu	tấn	2.25	15,980	26,089,000	35,980	58,741,000	326,116
5	P	152	Ván khuôn cho trụ cầu	m2	45.38	162	265,120	7,352	12,032,000	66,781
6	P	10	Bê tông lót	m3	0.36	1,007	1,644,000	364	593,000	3,293
7	P	3	Đào đất	m3	16.25	22	35,820	358	582,000	3,233
8	P	8	Lấp cát (K0.95)	m3	11.55	136	221,953	1,571	2,564,000	14,235
9	P	9	Xử lý đất	m3	16.25	90	205,620	1,463	3,341,000	17,965
10			Kết cấu phụ trợ xây dựng	%	15.00	399,585	653,411,000	59,938	98,011,650	544,042
VII.2			Trụ cầu P2					758,875	1,240,394,600	6,885,491
11	WI	22	Cọc đúc tại chỗ D1500	m	46.35	11,877	19,391,000	550,499	898,773,000	4,989,761
12	P	94	Cát đầu cọc trên mặt đất	m3	2.12	842	1,375,000	1,786	2,916,000	16,189
13	P	154	Bê tông đúc trụ cầu	m3	19.96	2,342	3,824,000	46,745	76,326,000	423,738
14	P	153	Cốt thép đúc trụ cầu	tấn	2.99	15,980	26,089,000	47,843	78,109,000	433,643
15	P	152	Ván khuôn cho trụ cầu	m2	51.59	162	265,120	8,358	13,678,000	75,917
16	P	10	Bê tông lót	m3	0.48	1,007	1,644,000	487	796,000	4,419
17	P	3	Đào đất	m3	20.38	22	35,820	448	730,000	4,054
18	P	8	Lấp cát (K0.95)	m3	13.90	136	221,953	1,890	3,085,000	17,128
19	P	9	Xử lý đất	m3	20.38	90	205,620	1,835	4,191,000	22,535
20			Kết cấu phụ trợ xây dựng	%	15.00	659,891	1,078,604,000	98,984	161,790,600	898,107
VII.3			Trụ cầu P3					464,102	758,794,150	4,211,974
21	WI	21	Cọc đúc tại chỗ D1200	m	46.35	6,822	11,139,000	316,200	516,293,000	2,866,299
22	P	94	Cát đầu cọc trên mặt đất	m3	1.36	842	1,375,000	1,143	1,866,000	10,360
23	P	154	Bê tông đúc trụ cầu	m3	15.90	2,342	3,824,000	37,229	60,788,000	337,476
24	P	153	Cốt thép đúc trụ cầu	tấn	2.38	15,980	26,089,000	38,104	62,208,000	345,365
25	P	152	Ván khuôn cho trụ cầu	m2	46.54	162	265,120	7,539	12,338,000	68,479
26	P	10	Bê tông lót	m3	0.36	1,007	1,644,000	364	593,000	3,293
27	P	3	Đào đất	m3	14.63	22	35,820	322	524,000	2,910
28	P	8	Lấp cát (K0.95)	m3	9.93	136	221,953	1,350	2,204,000	12,236
29	P	9	Xử lý đất	m3	14.63	90	205,620	1,316	3,007,000	16,168
30			Kết cấu phụ trợ xây dựng	%	15.00	403,567	659,821,000	60,535	98,973,150	549,388
VII.4			Trụ cầu P4					426,728	697,702,700	3,872,854
31	WI	21	Cọc đúc tại chỗ D1200	m	41.35	6,822	11,139,000	282,090	460,598,000	2,557,097
32	P	94	Cát đầu cọc trên mặt đất	m3	1.36	842	1,375,000	1,143	1,866,000	10,360
33	P	154	Bê tông đúc trụ cầu	m3	16.27	2,342	3,824,000	38,106	62,220,000	345,426
34	P	153	Cốt thép đúc trụ cầu	tấn	2.44	15,980	26,089,000	39,001	63,673,000	353,498
35	P	152	Ván khuôn cho trụ cầu	m2	47.02	162	265,120	7,617	12,465,000	69,185
36	P	10	Bê tông lót	m3	0.36	1,007	1,644,000	364	593,000	3,293
37	P	3	Đào đất	m3	13.65	22	35,820	300	489,000	2,715
38	P	8	Lấp cát (K0.95)	m3	8.95	136	221,953	1,218	1,987,000	11,032
39	P	9	Xử lý đất	m3	13.65	90	205,620	1,229	2,807,000	15,093
40			Kết cấu phụ trợ xây dựng	%	15.00	371,068	606,698,000	55,660	91,004,700	505,155
VII.5			Trụ cầu P5					425,533	695,871,900	3,862,617
41	WI	21	Cọc đúc tại chỗ D1200	m	41.35	6,822	11,139,000	282,090	460,598,000	2,557,097
42	P	94	Cát đầu cọc trên mặt đất	m3	1.36	842	1,375,000	1,143	1,866,000	10,360
43	P	154	Bê tông đúc trụ cầu	m3	15.97	2,342	3,824,000	37,405	61,074,000	339,065
44	P	153	Cốt thép đúc trụ cầu	tấn	2.40	15,980	26,089,000	38,283	62,501,000	346,991

Phụ lục C: Chi tiết Dự toán chi phí

C-2: Chi tiết chi phí của các Công trình liên phương thức cho từng ga theo từng giai đoạn

STT	Số đơn giá	Hạng mục	Đơn vị	Số lượng	Đơn giá		Chi phí		Total yên
					Ngoại tệ	Nội tệ	Ngoại tệ	Nội tệ	
					yên	VND	yên	VND	
45	P 152	Ván khuôn cho trụ cầu	m2	46.63	162	265,120	7,554	12,363,000	68,618
46	P 10	Bê tông lót	m3	0.36	1,007	1,644,000	364	593,000	3,293
47	P 3	Đào đất	m3	15.44	22	35,820	340	553,000	3,071
48	P 8	Lấp cát (K0.95)	m3	10.74	136	221,953	1,461	2,384,000	13,236
49	P 9	Xử lý đất	m3	15.44	90	205,620	1,389	3,174,000	17,066
50		Kết cấu phụ trợ xây dựng	%	15.00	370,029	605,106,000	55,504	90,765,900	503,820
VII.6		Dầm					3,980,582	2,647,410,400	17,056,798
51	WI 23	Dầm Super T, L=31m	dầm	4.00	250,281	408,646,000	1,001,124	1,634,584,000	9,074,739
52	WI 25	Dầm Super T, L=24m	dầm	2.00	197,778	322,926,000	395,556	645,852,000	3,585,579
53	P 123	Lắp đặt ổ đỡ đàn hồi, loại 510x660x44	bộ	12.00	172,058	1,805,000	2,064,696	21,660,000	2,171,680
54		Kết cấu phụ trợ xây dựng	%	15.00	3,461,376	2,302,096,000	519,206	345,314,400	2,224,800
VII.7		Màng ngăn					21,062	34,386,150	190,905
54	P 118	Bê tông C35 cho dầm C.I.P	m3	1.56	3,935	6,425,000	6,139	10,023,000	55,645
55	P 113	Cốt thép cho dầm C.I.P	tấn	0.23	15,998	26,119,000	3,744	6,112,000	33,933
56	P 108	Ván khuôn thép cho dầm C.I.P	m2	17.21	490	800,000	8,432	13,766,000	76,426
57		Kết cấu phụ trợ xây dựng	%	15.00	18,315	29,901,000	2,747	4,485,150	24,901
VII.8		Sàn					339,513	554,331,000	3,077,491
57	P 118	Bê tông C35 cho dầm C.I.P	m3	51.60	3,935	6,425,000	203,046	331,530,000	1,840,555
58	P 113	Cốt thép cho dầm C.I.P	tấn	7.74	15,998	26,119,000	123,825	202,161,000	1,122,348
59	P 108	Ván khuôn thép cho dầm C.I.P	m2	25.80	490	800,000	12,642	20,640,000	114,588
VII.9		Ván khuôn R.C (cho dầm Super - T)					19,940	32,546,000	180,693
60	P 122	Bê tông C20 cho dầm Super T	m3	3.03	2,138	3,491,000	6,487	10,592,000	58,804
61	P 116	Cốt thép cho dầm Super T	tấn	0.76	15,787	25,775,000	11,974	19,550,000	108,536
62	P 111	Ván khuôn thép cho dầm Super T	m2	13.69	108	175,620	1,479	2,404,000	13,353
VII.10		Lan can, thoát nước, chiếu sáng					826,811	1,351,311,000	7,501,270
63	P 121	Bê tông C25 dành cho lan can	m3	33.51	2,168	3,540,000	72,660	118,643,000	658,667
64	P 115	Cốt thép cho lan can	tấn	5.03	15,164	24,757,000	76,233	124,459,000	690,967
65	P 110	Ván khuôn thép cho sàn	m2	282.53	86	140,070	24,297	39,574,000	219,763
66	P 156	Lan can cầu	tấn	6.18	28,077	45,840,000	173,524	283,305,000	1,572,837
67	P 157	Lưới kim loại	bộ	34.00	76	124,000	2,584	4,216,000	23,408
68	P 158	Ống PVC D=30	m	110.40	28	45,000	3,091	4,968,000	27,629
69	P 159	Ống PVC D=90	m	212.00	82	134,000	17,384	28,408,000	157,698
70	WI 16	Lắp đặt cột đèn chiếu	cái	18.00	25,391	41,541,000	457,038	747,738,000	4,150,301
VII.11		Khớp giãn nở					6,828,470	16,652,000	6,910,718
71	P 127	Lắp đặt khớp giãn nở, t =50mm	m	40.00	148,445	362,000	5,937,800	14,480,000	6,009,320
72		Kết cấu phụ trợ xây dựng	%	15.00	5,937,800	14,480,000	890,670	2,172,000	901,398
VII.12		Vật liệu đã qua xử lý					937,572	84,789,000	1,356,365
73	P 130	Màng chống thấm	m2	258.00	3,491	96,000	900,678	24,768,000	1,023,013
74	P 39	Lớp nhựa dính bám	m2	258.00	11	17,270	2,838	4,456,000	24,847
75	P 41	Lớp bê tông nhựa hạt mịn dày 5cm	m2	258.00	132	215,370	34,056	55,565,000	308,505
VII.13		Khác					1,917,805	3,129,491,000	17,375,135
76	P 42	Đất trồng	m3	7.06	194	316,000	1,370	2,232,000	12,394
77	P 45	Cây hoàng yến	m2	35.32	628	1,025,000	22,178	36,199,000	200,974
78	P 52	Bảo dưỡng cỏ, thảm cỏ 30 ngày	m2	35.32	39	64,000	1,377	2,260,000	12,540
79	WI 42	Mái che cho cầu bộ hành	m2	396.00	4,780	7,800,000	1,892,880	3,088,800,000	17,149,227
8	Kết cấu cầu thang						3,095,374	10,306,670,850	54,002,572
VIII.1		Móng SA					873,156	1,428,328,750	7,928,026
1	WI 20	Cọc đúc tại chỗ D1000	m	92.70	7,179	11,720,000	665,493	1,086,444,000	6,031,709
2	P 94	Cắt đầu cọc trên mặt đất	m3	1.88	842	1,375,000	1,587	2,592,000	14,390
3	P 154	Bê tông dành cho trụ cầu	m3	20.07	2,342	3,824,000	47,000	76,741,000	426,043

Phụ lục C: Chi tiết Dự toán chi phí

C-2: Chi tiết chi phí của các Công trình liên phương thức cho từng ga theo từng giai đoạn

STT	Số đơn giá	Hạng mục	Đơn vị	Số lượng	Đơn giá		Chi phí		Total yên
					Ngoại tệ	Nội tệ	Ngoại tệ	Nội tệ	
					yên	VND	yên	VND	
4	P 153	Cốt thép cho trụ cầu	tấn	2.01	15,980	26,089,000	32,069	52,356,000	290,668
5	P 152	Ván khuôn cho trụ cầu	m2	18.46	162	265,120	2,990	4,893,000	27,158
6	P 10	Bê tông lót	m3	2.77	1,007	1,644,000	2,786	4,549,000	25,255
7	P 3	Đào đất	m3	42.12	22	35,820	927	1,509,000	8,380
8	P 8	Lấp cát (K0.95)	m3	19.28	136	221,953	2,623	4,280,000	23,763
9	P 9	Xử lý đất	m3	42.12	90	205,620	3,791	8,661,000	46,570
10		Kết cấu phụ trợ xây dựng	%	15.00	759,266	1,242,025,000	113,890	186,303,750	1,034,090
VIII.2		Móng cầu SP					1,609,100	2,626,973,750	14,584,372
11	WI 20	Cọc đúc tại chỗ D1000	m	185.40	7,179	11,720,000	1,330,987	2,172,888,000	12,063,418
12	P 94	Cắt đầu cọc trên mặt đất	m3	3.77	842	1,375,000	3,174	5,184,000	28,779
13	P 154	Bê tông dành cho trụ cầu	m3	11.76	2,342	3,824,000	27,533	44,956,000	249,582
14	P 153	Cốt thép cho trụ cầu	tấn	1.76	15,980	26,089,000	28,180	46,006,000	255,415
15	P 152	Ván khuôn cho trụ cầu	m2	57.68	162	265,120	9,343	15,291,000	84,869
16		Kết cấu phụ trợ xây dựng	%	15.00	1,399,217	2,284,325,000	209,883	342,648,750	1,902,309
VIII.3		Dầm, sàn (kết cấu cầu thang)					232,372	379,380,400	2,106,226
17	P 119	Bê tông C30 cho dầm C.I.P	m3	18.28	3,887	6,346,000	71,056	116,007,000	644,043
18	P 113	Cốt thép cho dầm C.I.P	tấn	2.74	15,998	26,119,000	43,867	71,620,000	397,616
19	P 108	Ván khuôn thép cho dầm C.I.P	m2	177.84	490	800,000	87,140	142,269,000	789,842
20		Kết cấu phụ trợ xây dựng	%	15.00	202,063	329,896,000	30,309	49,484,400	274,725
VIII.4		Lan can (kết cấu cầu thang)					68,238	111,410,000	618,520
20	P 156	Lan can cầu	tấn	2.43	28,077	45,840,000	68,238	111,410,000	618,520
VIII.5		Mái che					197,175	321,750,000	1,786,378
21	WI 42	Mái che cầu bộ hành	m2	41.25	4,780	7,800,000	197,175	321,750,000	1,786,378
VIII.6		Thang máy					115,334	5,438,827,950	26,979,050
22	P 120	Bê tông C30 cho thang máy	m3	20.00	2,463	4,021,000	49,260	80,420,000	446,474
23	P 114	Cốt thép cho thang máy	tấn	2.00	16,155	26,376,000	32,310	52,752,000	292,865
24	P 109	Ván khuôn thép cho thang máy	m2	160.00	117	190,730	18,720	30,517,000	169,451
25		Thang máy	bộ	1.00		1,968,969,600	0	1,968,969,600	9,725,228
26		Thang cuốn	bộ	1.00		3,281,616,000	0	3,281,616,000	16,208,713
25		Kết cấu phụ trợ xây dựng	%	15.00	100,290	163,689,000	15,044	24,553,350	136,319
9		Kết cấu mái cho bãi đậu xe					2,586,558	4,226,109,000	23,460,357
1	P 4	Đào đất	m3	25.87	154	252,000	3,984	6,520,000	36,188
2	P 155	Đá lót	m3	6.52	419	684,000	2,730	4,457,000	24,744
3	P 12	Bê tông móng	m3	32.24	1,246	2,034,000	40,171	65,576,000	364,067
4	P 13	Cốt thép móng	tấn	1.86	14,097	23,016,000	26,240	42,843,000	237,852
5	P 14	Ván khuôn móng	m2	147.84	40	65,000	5,914	9,610,000	53,380
6	P 161	Xây dựng cột thép mạ kẽm	tấn	11.86	23,527	38,411,000	279,040	455,570,000	2,529,213
7	P 162	Xây dựng giàn thép mạ kẽm	tấn	22.33	24,384	39,810,000	544,401	888,804,000	4,934,424
8	P 163	Xây dựng xà gồ thép mạ kẽm	tấn	21.79	20,106	32,826,000	438,108	715,276,000	3,971,033
9	P 164	Lắp đặt cột thép mạ kẽm	tấn	11.86	5,342	8,722,000	63,358	103,446,000	574,303
10	P 165	Lắp đặt giàn thép mạ kẽm	tấn	22.33	2,875	4,693,000	64,188	104,777,000	581,708
11	P 166	Lắp đặt xà gồ thép mạ kẽm	tấn	21.79	13,087	21,366,000	285,165	465,564,000	2,584,701
12	P 160	Cột PVC D=60	m	420.00	55	90,000	23,100	37,800,000	209,804
13	P 169	Mái che bằng tấm tôn	m2	4,410.00	157	256,970	692,370	1,133,238,000	6,289,713
14	P 172	Màng xối trên mái bằng tấm tôn	m2	495.60	157	256,970	77,809	127,354,000	706,842
15	P 173	Xây dựng kết cấu bê tông cốt thép	tấn	1.21	26,800	43,755,000	32,368	52,845,000	293,383
16	P 174	Lắp đặt kết cấu bê tông cốt thép	tấn	1.21	6,303	10,291,000	7,612	12,429,000	69,002
10		Hàng rào					764,823	1,248,268,000	6,930,327
17	P 4	Đào đất	m3	13.98	154	252,000	2,152	3,522,000	19,548
18	P 155	Đá lót	m3	4.99	419	684,000	2,092	3,414,000	18,955

Phụ lục C: Chi tiết Dự toán chi phí

C-2: Chi tiết chi phí của các Công trình liên phương thức cho từng ga theo từng giai đoạn

STT	Số đơn giá	Hạng mục	Đơn vị	Số lượng	Đơn giá		Chi phí		Total yên
					Ngoại tệ	Nội tệ	Ngoại tệ	Nội tệ	
					yên	VND	yên	VND	
19	P 12	Bê tông móng	m3	8.99	1,246	2,034,000	11,195	18,275,000	101,460
20	P 13	Cốt thép móng	tấn	0.38	14,097	23,016,000	5,331	8,704,000	48,322
21	P 14	Ván khuôn móng	m2	119.80	40	65,000	4,792	7,787,000	43,254
22	P 161	Xây dựng cột thép mạ kẽm	tấn	2.89	23,527	38,411,000	67,970	110,969,000	616,073
23	P 164	Lắp đặt cột thép mạ kẽm	tấn	2.89	5,342	8,722,000	15,433	25,198,000	139,892
24	P 173	Xây dựng kết cấu bê tông cốt thép	tấn	1.50	26,800	43,755,000	40,326	65,838,000	365,516
25	P 174	Lắp đặt kết cấu bê tông cốt thép	tấn	1.50	6,303	10,291,000	9,484	15,485,000	85,968
22	P 167	Xây dựng hàng rào thép mạ kẽm	m2	708.00	691	1,128,000	489,228	798,624,000	4,433,829
23	P 168	Lắp đặt hàng rào thép mạ kẽm	m2	708.00	165	269,000	116,820	190,452,000	1,057,510
11 Mái che dành cho người đi bộ							999,316	1,630,922,000	9,054,843
24	P 4	Đào đất	m3	14.05	154	252,000	2,164	3,541,000	19,654
25	P 155	Đá lót	m3	2.30	419	684,000	965	1,575,000	8,744
26	P 12	Bê tông móng	m3	11.75	1,246	2,034,000	14,641	23,900,000	132,689
27	P 13	Cốt thép móng	tấn	0.33	14,097	23,016,000	4,706	7,683,000	42,654
28	P 14	Ván khuôn móng	m2	94.00	40	65,000	3,760	6,110,000	33,939
29	P 161	Xây dựng cột thép mạ kẽm	tấn	3.69	23,527	38,411,000	86,813	141,733,000	786,867
30	P 162	Xây dựng giàn thép mạ kẽm	tấn	4.59	24,384	39,810,000	111,814	182,551,000	1,013,479
31	P 163	Xây dựng xà gồ thép mạ kẽm	tấn	6.44	20,106	32,826,000	129,549	211,507,000	1,174,234
32	P 164	Lắp đặt cột thép mạ kẽm	tấn	3.69	5,342	8,722,000	19,711	32,183,000	178,671
33	P 165	Lắp đặt xà gồ thép mạ kẽm	tấn	4.59	2,875	4,693,000	13,183	21,520,000	119,476
34	P 166	Lắp đặt xà gồ thép mạ kẽm	tấn	6.44	13,087	21,366,000	84,323	137,667,000	764,294
35	P 170	Mái che bằng tấm lợp lấy sáng	m2	798.00	661	1,078,460	527,478	860,611,000	4,778,249
36	P 173	Xây dựng kết cấu bê tông cốt thép	tấn	0.01	26,800	43,755,000	169	276,000	1,532
37	P 174	Lắp đặt kết cấu bê tông cốt thép	tấn	0.01	6,303	10,291,000	40	65,000	361
12 Trạm dừng xe buýt							21,932,774	355,484,000	23,688,597
38	P 4	Đào đất	m3	5.80	154	252,000	893	1,461,000	8,109
39	P 155	Đá lót	m3	1.30	419	684,000	543	886,000	4,919
40	P 12	Bê tông móng	m3	4.50	1,246	2,034,000	5,607	9,153,000	50,816
41	P 13	Cốt thép móng	tấn	0.08	14,097	23,016,000	1,124	1,835,000	10,188
42	P 14	Ván khuôn móng	m2	144.00	40	65,000	5,760	9,360,000	51,991
43	P 161	Xây dựng cột thép mạ kẽm	tấn	2.08	23,527	38,411,000	49,009	80,014,000	444,218
44	P 162	Xây dựng giàn thép mạ kẽm	tấn	2.04	24,384	39,810,000	49,755	81,231,000	450,975
45	P 163	Xây dựng xà gồ thép mạ kẽm	tấn	1.14	20,106	32,826,000	23,018	37,580,000	208,635
46	P 164	Lắp đặt cột thép mạ kẽm	tấn	2.08	5,342	8,722,000	11,128	18,169,000	100,869
47	P 165	Lắp đặt xà gồ thép mạ kẽm	tấn	2.04	2,875	4,693,000	5,866	9,576,000	53,164
48	P 166	Lắp đặt xà gồ thép mạ kẽm	tấn	1.14	13,087	21,366,000	14,982	24,460,000	135,796
49	P 171	Mái che bằng tấm ốp hợp kim nhôm	m2	108.00	364	594,110	39,312	64,164,000	356,234
50	P 173	Xây dựng kết cấu bê tông cốt thép	tấn	0.33	26,800	43,755,000	8,725	14,245,000	79,085
51	P 174	Lắp đặt kết cấu bê tông cốt thép	tấn	0.33	6,303	10,291,000	2,052	3,350,000	18,598
52	P 176	Lắp đặt hệ thống biển báo kỹ thuật số	LS	1.00	21,715,000	0	21,715,000	0	21,715,000
13 Đèn chiếu							3,693,564	6,043,934,000	33,546,049
1	WI 16	Lắp đặt cột đèn chiếu	cái	139.00	25,391	41,541,000	3,529,349	5,774,199,000	32,049,546
2	WI 17	Lắp đặt cột đèn chiếu	cái	5.00	32,843	53,947,000	164,215	269,735,000	1,496,503
14 Hệ thống bán vé tại Bãi đậu xe							8,416,000	0	8,416,000
1	P 185	Lắp đặt hệ thống bán vé tại Bãi đậu xe	LS	1.00	8,416,000	0	8,416,000	0	8,416,000
Tổng phụ							64,355,278	44,771,957,400	285,495,055
Tổng							64,355,278	44,771,957,400	285,495,055

Phụ lục C: Chi tiết Dự toán chi phí

C-2: Chi tiết chi phí của các Công trình liên phương thức cho từng ga theo từng giai đoạn

STT	Số đơn giá	Hạng mục	Đơn vị	Số lượng	Đơn giá		Chi phí		Total yên
					Ngoại tệ	Nội tệ	Ngoại tệ	Nội tệ	
					yên	VND	yên	VND	
7. An Phú									
Giai đoạn 1									
1 Công tác đào đắp đất							300,122	490,650,000	2,723,564
1	P 3	Đào đất	m3	0.00	22	35,820	0	0	0
2	P 5	Lấp đất (K0.95)	m3	1,242.22	129	211,380	160,246	262,580,000	1,457,194
3	P 6	Lấp đất (K0.98)	m3	1,028.50	136	221,750	139,876	228,070,000	1,266,370
2 Lớp móng và móng đáy							251,983	412,213,000	2,288,005
4	P 36	Lớp móng dưới cấp phối	m3		246	400,940	0	0	0
5	P 37	Lớp móng cấp phối	m3	1,028.50	245	400,790	251,983	412,213,000	2,288,005
3 Vía hè							490,252	797,568,000	4,429,638
6	P 38	Lớp nhũ tương (lớp lót)	m2	0.00	19	30,380	0	0	0
7	P 39	Lớp liên kết (dính bám)	m2	3,428.34	11	17,270	37,712	59,207,000	330,150
8	P 40	Lớp bê tông nhựa hạt trung dày 7cm	m2	0.00	180	294,000	0	0	0
9	P 41	Lớp bê tông nhựa hạt mịn dày 5cm	m2	3,428.34	132	215,370	452,540	738,361,000	4,099,488
4 Cảnh quan							118,022	192,383,000	1,068,249
10	P 42	Đất trồng	m3	227.40	194	316,000	44,116	71,859,000	399,045
11	P 49	Cỏ tre	m2	1,137.01	26	42,000	29,562	47,755,000	265,436
12	P 52	Bảo dưỡng cỏ, thăm cỏ 30 ngày	m2	1,137.01	39	64,000	44,344	72,769,000	403,768
5 An toàn giao thông							536,857	875,556,000	4,861,445
13	P 29	Vạch sơn đường	m2	1,189.52	228	372,000	271,210	442,500,000	2,456,827
14	P 31	Biển báo trên đường - hình tròn	bộ	2.00	1,196	1,952,000	2,392	3,904,000	21,675
15	P 30	Biển báo trên đường - hình chữ nhật	bộ	10.00	2,841	4,638,000	28,410	46,380,000	257,492
16	WI 13	Lấp đặt vỉa hè đi bộ - gạch terrazzo	m2	184.17	311	508,000	57,278	93,561,000	519,399
16	WI 8	Lấp đặt lề đường bê tông	m	203.47	170	277,000	34,590	56,362,000	312,976
17	WI 9	Lấp đặt lề đường bê tông	m	680.84	210	342,000	142,977	232,849,000	1,293,076
6 Kết cấu cầu thang							1,777,603	4,878,748,250	25,874,947
VIII.1		Móng					1,082,662	1,775,417,150	9,851,886
1	P 143	Cọc đóng 400x400, búa <=3.5T	m	975.60	761	1,243,100	742,432	1,212,768,000	6,732,593
2	P 94	Cắt đầu cọc trên mặt đất	m3	2.50	842	1,375,000	2,102	3,432,000	19,053
3	P 154	Bê tông dành cho trụ cầu	m3	36.90	2,342	3,824,000	86,425	141,114,000	783,422
4	P 153	Cốt thép cho trụ cầu	tấn	5.04	15,980	26,089,000	80,464	131,366,000	729,313
5	P 152	Ván khuôn cho trụ cầu	m2	103.25	162	265,120	16,727	27,375,000	151,939
6	P 10	Bê tông lót	m3	1.19	1,007	1,644,000	1,196	1,953,000	10,842
7	P 3	Đào đất	m3	27.14	22	35,820	597	972,000	5,398
8	P 8	Lấp cát (K0.95)	m3	15.96	136	221,953	2,170	3,541,000	19,660
9	P 9	Xử lý đất	m3	103.68	90	205,620	9,332	21,320,000	114,637
10		Kết cấu phụ trợ xây dựng	%	15.00	941,445	1,543,841,000	141,217	231,576,150	1,285,029
VIII.2		Dầm, sàn					338,583	552,783,150	3,068,915
11	P 119	Bê tông C30 cho dầm C.I.P	m3	19.39	3,887	6,346,000	75,352	123,021,000	682,983
12	P 113	Cốt thép cho dầm C.I.P	tấn	10.58	15,998	26,119,000	169,225	276,283,000	1,533,855
13	P 108	Ván khuôn thép cho dầm C.I.P	m2	101.72	490	800,000	49,843	81,377,000	451,784
14		Kết cấu phụ trợ xây dựng	%	15.00	294,420	480,681,000	44,163	72,102,150	400,293
VIII.3		Lan can					37,755	61,641,000	342,215
14	P 156	Lan can cầu	tấn	1.34	28,077	45,840,000	37,755	61,641,000	342,215
VIII.3		Mái che					203,270	331,695,000	1,841,594
15	WI 42	Mái che cầu bộ hành	m2	42.53	4,780	7,800,000	203,270	331,695,000	1,841,594
VIII.4		Thang máy, thang cuốn					115,334	2,157,211,950	10,770,337
16	P 120	Bê tông C30 cho thang máy	m3	20.00	2,463	4,021,000	49,260	80,420,000	446,474
17	P 114	Cốt thép cho thang máy	tấn	2.00	16,155	26,376,000	32,310	52,752,000	292,865

Phụ lục C: Chi tiết Dự toán chi phí

C-2: Chi tiết chi phí của các Công trình liên phương thức cho từng ga theo từng giai đoạn

STT	Số đơn giá	Hạng mục	Đơn vị	Số lượng	Đơn giá		Chi phí		Total yên
					Ngoại tệ	Nội tệ	Ngoại tệ	Nội tệ	
					yên	VND	yên	VND	
18	P 109	Ván khuôn thép cho thang máy	m2	160.00	117	190,730	18,720	30,517,000	169,451
19		Thang máy	bộ	1.00		1,968,969,600	0	1,968,969,600	9,725,228
20		Thang cuốn	bộ			3,281,616,000	0	0	0
21		Kết cấu phụ trợ xây dựng	%	15.00	100,290	163,689,000	15,044	24,553,350	136,319
7 SÀN CỌC BÊ TÔNG CỐT THÉP							9,938,819	16,230,011,000	90,102,856
IX.1		Sàn					1,156,322	1,887,853,000	10,480,895
1	P 119	Bê tông C30 cho dầm C.I.P	m3	140.69	3,887	6,346,000	546,852	892,803,000	4,956,627
2	P 113	Cốt thép cho dầm C.I.P	tấn	14.07	15,998	26,119,000	225,072	367,462,000	2,040,058
3	P 108	Ván khuôn thép cho dầm C.I.P	m2	784.49	490	800,000	384,398	627,588,000	3,484,210
IX.2		Dầm					3,517,840	5,743,334,000	31,885,587
4	P 119	Bê tông C30 cho dầm C.I.P	m3	494.55	3,887	6,346,000	1,922,328	3,138,433,000	17,423,825
5	P 113	Cốt thép cho dầm C.I.P	tấn	89.02	15,998	26,119,000	1,424,135	2,325,101,000	12,908,384
6	P 108	Ván khuôn thép cho dầm C.I.P	m2	349.75	490	800,000	171,377	279,800,000	1,553,378
IX.3		Cọc R.C 400x400					4,940,204	8,069,130,000	44,795,632
7	P 143	Cọc đóng 400x400, búa <=3.5T	m	5,934.90	761	1,243,100	4,516,459	7,377,674,000	40,956,615
8	P 94	Cắt đầu cọc trên mặt đất	m3	11.68	842	1,375,000	9,835	16,060,000	89,159
9	P 144	Kết nối cọc 400x400	khớp nối	438.00	945	1,542,000	413,910	675,396,000	3,749,858
IX.4		Lan can					324,453	529,694,000	2,940,742
10	P 121	Bê tông C25 cho lan can	m3	10.69	2,168	3,540,000	23,172	37,836,000	210,053
11	P 115	Cốt thép cho lan can	tấn	1.93	15,164	24,757,000	29,292	47,823,000	265,502
12	P 110	Ván khuôn thép cho sàn	m2	85.51	86	140,070	7,353	11,977,000	66,510
13	P 156	Lan can cầu	tấn	9.43	28,077	45,840,000	264,636	432,058,000	2,398,677
8 Kết cấu mái cho bãi đậu xe							896,711	1,465,298,000	8,134,181
1	P 4	Đào đất	m3	14.77	154	252,000	2,275	3,723,000	20,664
2	P 155	Đá lót	m3	2.68	419	684,000	1,122	1,832,000	10,171
3	P 12	Bê tông móng	m3	12.10	1,246	2,034,000	15,072	24,603,000	136,592
4	P 13	Cốt thép móng	tấn	0.75	14,097	23,016,000	10,543	17,213,000	95,562
5	P 14	Ván khuôn móng	m2	40.32	40	65,000	1,613	2,621,000	14,559
6	P 161	Xây dựng cột thép mạ kẽm	tấn	3.63	23,527	38,411,000	85,472	139,544,000	774,714
7	P 162	Xây dựng giàn thép mạ kẽm	tấn	15.16	24,384	39,810,000	369,680	603,549,000	3,350,758
8	P 163	Xây dựng xà gồ thép mạ kẽm	tấn	0.41	20,106	32,826,000	8,283	13,523,000	75,076
9	P 164	Lắp đặt cột thép mạ kẽm	tấn	3.63	5,342	8,722,000	19,407	31,686,000	175,912
10	P 165	Lắp đặt giàn thép mạ kẽm	tấn	15.16	2,875	4,693,000	43,587	71,149,000	395,010
11	P 166	Lắp đặt xà gồ thép mạ kẽm	tấn	0.41	13,087	21,366,000	5,391	8,802,000	48,866
12	P 160	Cột PVC D=60	m	379.20	55	90,000	20,856	34,128,000	189,423
13	P 169	Mái che bằng tấm tôn	m2	1,725.60	157	256,970	270,919	443,427,000	2,461,115
14	P 172	Máng xối trên mái bằng tấm tôn	m2	193.20	157	256,970	30,332	49,647,000	275,551
15	P 173	Xây dựng kết cấu bê tông cốt thép	tấn	0.37	26,800	43,755,000	9,844	16,071,000	89,223
16	P 174	Lắp đặt kết cấu bê tông cốt thép	tấn	0.37	6,303	10,291,000	2,315	3,780,000	20,985
9 Hàng rào							603,461	984,906,000	5,468,155
17	P 4	Đào đất	m3	10.99	154	252,000	1,692	2,769,000	15,369
18	P 155	Đá lót	m3	3.93	419	684,000	1,645	2,685,000	14,907
19	P 12	Bê tông móng	m3	7.07	1,246	2,034,000	8,803	14,370,000	79,780
20	P 13	Cốt thép móng	tấn	0.50	14,097	23,016,000	6,986	11,407,000	63,328
21	P 14	Ván khuôn móng	m2	125.60	40	65,000	5,024	8,164,000	45,348
22	P 161	Xây dựng cột thép mạ kẽm	tấn	2.27	23,527	38,411,000	53,445	87,256,000	484,424
23	P 164	Lắp đặt cột thép mạ kẽm	tấn	2.27	5,342	8,722,000	12,135	19,813,000	109,996
24	P 173	Xây dựng kết cấu bê tông cốt thép	tấn	1.18	26,800	43,755,000	31,708	51,769,000	287,408
25	P 174	Lắp đặt kết cấu bê tông cốt thép	tấn	1.18	6,303	10,291,000	7,457	12,176,000	67,597
22	P 167	Xây dựng hàng rào thép mạ kẽm	m2	554.40	691	1,128,000	383,090	625,363,000	3,471,912

Phụ lục C: Chi tiết Dự toán chi phí

C-2: Chi tiết chi phí của các Công trình liên phương thức cho từng ga theo từng giai đoạn

STT	Số đơn giá	Hạng mục	Đơn vị	Số lượng	Đơn giá		Chi phí		Total yên
					Ngoại tệ	Nội tệ	Ngoại tệ	Nội tệ	
					yên	VND	yên	VND	
23	P 168	Lắp đặt hàng rào thép mạ kẽm	m2	554.40	165	269,000	91,476	149,134,000	828,086
10 Trạm dừng xe buýt							7,800,834	182,556,000	8,702,522
1	P 4	Đào đất	m3	4.10	154	252,000	631	1,033,000	5,733
2	P 155	Đã lót	m3	0.80	419	684,000	335	547,000	3,037
3	P 12	Bê tông móng	m3	3.30	1,246	2,034,000	4,112	6,712,000	37,264
4	P 13	Cốt thép móng	tấn	0.11	14,097	23,016,000	1,480	2,417,000	13,418
5	P 14	Ván khuôn móng	m2	72.00	40	65,000	2,880	4,680,000	25,996
6	P 161	Xây dựng cột thép mạ kẽm	tấn	1.20	23,527	38,411,000	28,215	46,065,000	255,741
7	P 162	Xây dựng giàn thép mạ kẽm	tấn	1.11	24,384	39,810,000	27,097	44,239,000	245,604
8	P 163	Xây dựng xà gồ thép mạ kẽm	tấn	0.57	20,106	32,826,000	11,509	18,790,000	104,317
9	P 164	Lắp đặt cột thép mạ kẽm	tấn	1.20	5,342	8,722,000	6,407	10,460,000	58,072
10	P 165	Lắp đặt xà gồ thép mạ kẽm	tấn	1.11	2,875	4,693,000	3,195	5,215,000	28,953
11	P 166	Lắp đặt xà gồ thép mạ kẽm	tấn	0.57	13,087	21,366,000	7,491	12,230,000	67,898
12	P 171	Mái che bằng tấm ốp hợp kim nhôm	m2	35.97	364	594,110	13,094	21,371,000	118,651
13	P 173	Xây dựng kết cấu bê tông cốt thép	tấn	0.16	26,800	43,755,000	4,362	7,122,000	39,539
14	P 174	Lắp đặt kết cấu bê tông cốt thép	tấn	0.16	6,303	10,291,000	1,026	1,675,000	9,299
15	P 177	Lắp đặt hệ thống biển báo kỹ thuật số	LS	1.00	7,689,000	0	7,689,000	0	7,689,000
11 Đèn chiếu							1,751,979	2,866,329,000	15,909,487
1	WI 16	Lắp đặt cột đèn chiếu	cái	69.00	25,391	41,541,000	1,751,979	2,866,329,000	15,909,487
2	WI 17	Lắp đặt cột đèn chiếu	cái		32,843	53,947,000	0	0	0
12 Hệ thống bán vé tại Bãi đậu xe							13,819,000	0	13,819,000
1	P 186	Lắp đặt hệ thống bán vé tại Bãi đậu xe	LS	1.00	13,819,000	0	13,819,000	0	13,819,000
Tổng phụ							38,285,643	29,376,218,250	183,382,049
Tổng							38,285,643	29,376,218,250	183,382,049

8. Rạch Chiếc

Giai đoạn 1									
7 CẦU VƯỢT BÃNG QUA ĐƯỜNG ÔNG CẤP NƯỚC							83,251,490	63,946,549,000	399,099,308
VII.1		Mố cầu (trụ cầu) A1.2					5,437,811	8,894,578,000	49,370,330
11	WI 21	Cọc đúc tại chỗ D1200	m	674.85	6,822	11,139,000	4,603,827	7,517,154,000	41,732,909
12	P 94	Cát đầu cọc trên mặt đất	m3	14.93	842	1,375,000	12,570	20,527,000	113,958
13	P 154	Bê tông đúc trụ cầu	m3	154.09	2,342	3,824,000	360,881	589,244,000	3,271,303
14	P 153	Cốt thép đúc trụ cầu	tấn	23.11	15,980	26,089,000	369,356	603,012,000	3,347,781
15	P 152	Ván khuôn cho trụ cầu	m2	213.06	162	265,120	34,515	56,485,000	313,508
16	P 10	Bê tông lót	m3	8.80	1,007	1,644,000	8,862	14,467,000	80,318
17	P 3	Đào đất	m3	267.32	22	35,820	5,881	9,575,000	53,174
18	P 8	Lấp cát (K0.95)	m3	131.32	136	221,953	17,860	29,147,000	161,824
19	P 9	Xử lý đất	m3	267.32	90	205,620	24,059	54,967,000	295,555
VII.2		Mố cầu (trụ cầu) A1.2					5,445,177	8,908,342,000	49,445,681
21	WI 21	Cọc đúc tại chỗ D1200	m	674.85	6,822	11,139,000	4,603,827	7,517,154,000	41,732,909
22	P 94	Cát đầu cọc trên mặt đất	m3	14.93	842	1,375,000	12,570	20,527,000	113,958
23	P 154	Bê tông đúc trụ cầu	m3	154.09	2,342	3,824,000	360,881	589,244,000	3,271,303
24	P 153	Cốt thép đúc trụ cầu	tấn	23.11	15,980	26,089,000	369,356	603,012,000	3,347,781
25	P 152	Ván khuôn cho trụ cầu	m2	213.06	162	265,120	34,515	56,485,000	313,508
26	P 10	Bê tông lót	m3	8.80	1,007	1,644,000	8,862	14,467,000	80,318
27	P 3	Đào đất	m3	297.02	22	35,820	6,535	10,639,000	59,084
28	P 8	Lấp cát (K0.95)	m3	161.02	136	221,953	21,899	35,740,000	198,428
29	P 9	Xử lý đất	m3	297.02	90	205,620	26,732	61,074,000	328,392
VII.3		Mố cầu (trụ cầu) A2.1					8,886,625	14,535,434,000	80,680,728
31	WI 21	Cọc đúc tại chỗ D1200	m	1,104.30	6,822	11,139,000	7,533,535	12,300,798,000	68,290,218

Phụ lục C: Chi tiết Dự toán chi phí

C-2: Chi tiết chi phí của các Công trình liên phương thức cho từng ga theo từng giai đoạn

STT	Số đơn giá	Hạng mục	Đơn vị	Số lượng	Đơn giá		Chi phí		Total
					Ngoại tệ	Nội tệ	Ngoại tệ	Nội tệ	
					yên	VND	yên	VND	
32	P 94	Cắt đầu cọc trên mặt đất	m3	24.43	842	1,375,000	20,569	33,590,000	186,478
33	P 154	Bê tông đúc trụ cầu	m3	250.30	2,342	3,824,000	586,201	957,145,000	5,313,777
34	P 153	Cốt thép đúc trụ cầu	tấn	37.54	15,980	26,089,000	599,968	979,509,000	5,438,005
35	P 152	Ván khuôn cho trụ cầu	m2	340.06	162	265,120	55,089	90,156,000	500,392
36	P 10	Bê tông lót	m3	14.30	1,007	1,644,000	14,400	23,509,000	130,517
37	P 3	Đào đất	m3	431.12	22	35,820	9,485	15,443,000	85,762
38	P 8	Lấp cát (K0.95)	m3	210.12	136	221,953	28,577	46,637,000	258,929
39	P 9	Xử lý đất	m3	431.12	90	205,620	38,801	88,647,000	476,650
VII.4		Mố cầu (trụ cầu) A2.2					8,898,504	14,557,632,000	80,802,249
41	WI 21	Cọc đúc tại chỗ D1200	m	1,104.30	6,822	11,139,000	7,533,535	12,300,798,000	68,290,218
42	P 94	Cắt đầu cọc trên mặt đất	m3	24.43	842	1,375,000	20,569	33,590,000	186,478
43	P 154	Bê tông đúc trụ cầu	m3	250.30	2,342	3,824,000	586,201	957,145,000	5,313,777
44	P 153	Cốt thép đúc trụ cầu	tấn	37.54	15,980	26,089,000	599,968	979,509,000	5,438,005
45	P 152	Ván khuôn cho trụ cầu	m2	340.06	162	265,120	55,089	90,156,000	500,392
46	P 10	Bê tông lót	m3	14.30	1,007	1,644,000	14,400	23,509,000	130,517
47	P 3	Đào đất	m3	479.02	22	35,820	10,539	17,159,000	95,292
48	P 8	Lấp cát (K0.95)	m3	258.02	136	221,953	35,091	57,269,000	317,957
49	P 9	Xử lý đất	m3	479.02	90	205,620	43,112	98,497,000	529,613
VII.5		Dầm					18,537,435	11,485,320,000	75,266,270
51	WI 32	Dầm rỗng đúc sẵn, L=15m	girder	105.00	62,579	102,164,000	6,570,795	10,727,220,000	59,555,187
52	P 125	Lắp đặt ổ đỡ dầm hồi, loại 350x350x42	set	420.00	28,492	1,805,000	11,966,640	758,100,000	15,711,083
VII.6		Sàn					1,630,245	2,661,736,000	14,777,217
54	P 118	Bê tông C35 cho dầm C.I.P	m3	236.25	3,935	6,425,000	929,644	1,517,906,000	8,426,957
55	P 113	Cốt thép cho dầm C.I.P	tấn	42.53	15,998	26,119,000	680,315	1,110,710,000	6,166,386
56	P 108	Ván khuôn thép cho dầm C.I.P	m2	41.40	490	800,000	20,286	33,120,000	183,874
VII.7		Sàn tiếp cận, lan can, thoát nước, chiếu sáng					620,380	1,012,736,000	5,622,534
57	P 14	Ván khuôn móng	m2	124.20	40	65,000	4,968	8,073,000	44,843
58	P 13	Cốt thép móng	tấn	22.36	14,097	23,016,000	315,153	514,546,000	2,856,623
59	P 12	Bê tông móng	m3	104.33	1,246	2,034,000	129,993	212,203,000	1,178,116
60	P 10	Bê tông lót	m3	41.40	1,007	1,644,000	41,690	68,062,000	377,865
60	P 156	Lan can cầu	tấn	4.00	28,077	45,840,000	112,308	183,360,000	1,017,968
61	P 157	Lưới kim loại	bộ	8.00	76	124,000	608	992,000	5,508
62	P 158	Ống PVC D=30	m	120.00	28	45,000	3,360	5,400,000	30,032
63	P 159	Ống PVC D=90	m	150.00	82	134,000	12,300	20,100,000	111,579
64	WI 16	Lắp đặt cột đèn chiếu	cái		25,391	41,541,000	0	0	0
VII.8		Khớp giãn nở					32,196,353	1,746,169,000	40,821,114
65	P 127	Lắp đặt khớp giãn nở, t=50mm	m	210.00	148,445	362,000	31,173,450	76,020,000	31,548,932
66	P 121	Bê tông C25 dành cho lan can	m3	359.95	2,168	3,540,000	780,363	1,274,209,000	7,073,996
67	P 115	Cốt thép cho lan can	tấn	15.40	15,164	24,757,000	233,510	381,233,000	2,116,514
68	P 110	Ván khuôn thép cho sàn	m2	105.00	86	140,070	9,030	14,707,000	81,672
VII.9		Vật liệu đã qua xử lý					1,598,960	144,602,000	2,313,185
69	P 130	Màng chống thấm	m2	440.00	3,491	96,000	1,536,040	42,240,000	1,744,674
70	P 39	Lớp nhựa dính bám	m2	440.00	11	17,270	4,840	7,599,000	42,373
71	P 41	Lớp bê tông nhựa hạt mịn dày 5cm	m2	440.00	132	215,370	58,080	94,763,000	526,138
8		Kết cấu cầu thang					2,792,207	6,530,899,100	35,049,934
VIII.1		Móng					1,502,298	2,456,585,150	13,635,981
1	P 143	Cọc đóng 400x400, búa <=3.5T	m	1,319.40	761	1,243,100	1,004,063	1,640,146,000	9,105,150
2	P 94	Cắt đầu cọc trên mặt đất	m3	3.74	842	1,375,000	3,152	5,148,000	28,579
3	P 154	Bê tông dành cho trụ cầu	m3	58.10	2,342	3,824,000	136,063	222,163,000	1,233,381
4	P 153	Cốt thép cho trụ cầu	tấn	8.01	15,980	26,089,000	128,072	209,091,000	1,160,824

Phụ lục C: Chi tiết Dự toán chi phí

C-2: Chi tiết chi phí của các Công trình liên phương thức cho từng ga theo từng giai đoạn

STT	Số đơn giá	Hạng mục	Đơn vị	Số lượng	Đơn giá		Chi phí		Total yên
					Ngoại tệ	Nội tệ	Ngoại tệ	Nội tệ	
					yên	VND	yên	VND	
5	P 152	Ván khuôn cho trụ cầu	m2	156.60	162	265,120	25,369	41,518,000	230,437
6	P 10	Bê tông lót	m3	1.67	1,007	1,644,000	1,684	2,749,000	15,262
7	P 3	Đào đất	m3	40.62	22	35,820	894	1,455,000	8,081
8	P 8	Lấp cát (K0.95)	m3	24.95	136	221,953	3,393	5,538,000	30,747
9	P 9	Xử lý đất	m3	40.62	90	205,620	3,656	8,353,000	44,914
10		Kết cấu phụ trợ xây dựng	%	15.00	1,306,346	2,136,161,000	195,952	320,424,150	1,778,606
VIII.2		Dầm, sàn					402,301	656,811,000	3,646,453
11	P 119	Bê tông C30 cho dầm C.I.P	m3	31.95	3,887	6,346,000	124,183	202,743,000	1,125,581
12	P 113	Cốt thép cho dầm C.I.P	tấn	4.77	15,998	26,119,000	76,388	124,714,000	692,381
13	P 108	Ván khuôn thép cho dầm C.I.P	m2	304.60	490	800,000	149,256	243,683,000	1,352,867
14		Kết cấu phụ trợ xây dựng	%	15.00	349,827	571,140,000	52,474	85,671,000	475,624
VIII.3		Lan can					109,767	179,211,000	994,934
14	P 156	Lan can cầu	tấn	3.91	28,077	45,840,000	109,767	179,211,000	994,934
VIII.3		Mái che					662,508	1,081,080,000	6,002,229
15	WI 42	Mái che cầu bộ hành	m2	138.60	4,780	7,800,000	662,508	1,081,080,000	6,002,229
VIII.4		Thang máy, thang cuốn					115,334	2,157,211,950	10,770,337
16	P 120	Bê tông C30 cho thang máy	m3	20.00	2,463	4,021,000	49,260	80,420,000	446,474
17	P 114	Cốt thép cho thang máy	tấn	2.00	16,155	26,376,000	32,310	52,752,000	292,865
18	P 109	Ván khuôn thép cho thang máy	m2	160.00	117	190,730	18,720	30,517,000	169,451
19		Thang máy	bộ	1.00		1,968,969,600	0	1,968,969,600	9,725,228
20		Thang cuốn	bộ	0.00		3,281,616,000	0	0	0
21		Kết cấu phụ trợ xây dựng	%	15.00	100,290	163,689,000	15,044	24,553,350	136,319
9		Kết cấu mái cho bãi đậu xe					4,421,132	7,222,985,000	40,097,239
1	P 4	Đào đất	m3	68.57	154	252,000	10,559	17,279,000	95,904
2	P 155	Đá lót	m3	11.69	419	684,000	4,896	7,993,000	44,375
3	P 12	Bê tông móng	m3	56.88	1,246	2,034,000	70,872	115,694,000	642,313
4	P 13	Cốt thép móng	tấn	3.94	14,097	23,016,000	55,526	90,656,000	503,298
5	P 14	Ván khuôn móng	m2	367.92	40	65,000	14,717	23,915,000	132,839
6	P 161	Xây dựng cột thép mạ kẽm	tấn	20.09	23,527	38,411,000	472,608	771,596,000	4,283,711
7	P 162	Xây dựng giàn thép mạ kẽm	tấn	36.62	24,384	39,810,000	892,843	1,457,681,000	8,092,690
8	P 163	Xây dựng xà gồ thép mạ kẽm	tấn	42.49	20,106	32,826,000	854,367	1,394,880,000	7,744,024
9	P 164	Lắp đặt cột thép mạ kẽm	tấn	20.09	5,342	8,722,000	107,310	175,207,000	972,701
10	P 165	Lắp đặt giàn thép mạ kẽm	tấn	36.62	2,875	4,693,000	105,271	171,839,000	954,026
11	P 166	Lắp đặt xà gồ thép mạ kẽm	tấn	42.49	13,087	21,366,000	556,108	907,909,000	5,040,495
12	P 160	Cột PVC D=60	m	595.20	55	90,000	32,736	53,568,000	297,322
13	P 169	Mái che bằng tấm tôn	m2	6,807.60	157	256,970	1,068,793	1,749,349,000	9,709,260
14	P 172	Máng xối trên mái bằng tấm tôn	m2	744.00	157	256,970	116,808	191,186,000	1,061,123
15	P 173	Xây dựng kết cấu bê tông cốt thép	tấn	1.74	26,800	43,755,000	46,728	76,290,000	423,543
16	P 174	Lắp đặt kết cấu bê tông cốt thép	tấn	1.74	6,303	10,291,000	10,990	17,943,000	99,615
10		Hàng rào					1,100,511	1,796,132,000	9,972,051
1	P 4	Đào đất	m3	20.00	154	252,000	3,079	5,039,000	27,968
2	P 155	Đá lót	m3	7.14	419	684,000	2,992	4,885,000	27,120
3	P 12	Bê tông móng	m3	12.86	1,246	2,034,000	16,017	26,147,000	145,163
4	P 13	Cốt thép móng	tấn	0.54	14,097	23,016,000	7,627	12,453,000	69,135
5	P 14	Ván khuôn móng	m2	228.53	40	65,000	9,141	14,855,000	82,514
6	P 161	Xây dựng cột thép mạ kẽm	tấn	4.13	23,527	38,411,000	97,245	158,766,000	881,430
7	P 164	Lắp đặt cột thép mạ kẽm	tấn	4.13	5,342	8,722,000	22,080	36,051,000	200,145
8	P 173	Xây dựng kết cấu bê tông cốt thép	tấn	2.15	26,800	43,755,000	57,695	94,195,000	522,947
9	P 174	Lắp đặt kết cấu bê tông cốt thép	tấn	2.15	6,303	10,291,000	13,569	22,154,000	122,993
6	P 167	Xây dựng hàng rào thép mạ kẽm	m2	1,017.60	691	1,128,000	703,162	1,147,853,000	6,372,692

Phụ lục C: Chi tiết Dự toán chi phí

C-2: Chi tiết chi phí của các Công trình liên phương thức cho từng ga theo từng giai đoạn

STT	Số đơn giá	Hạng mục	Đơn vị	Số lượng	Đơn giá		Chi phí		Total yên
					Ngoại tệ	Nội tệ	Ngoại tệ	Nội tệ	
					yên	VND	yên	VND	
7	P 168	Lắp đặt hàng rào thép mạ kẽm	m2	1,017.60	165	269,000	167,904	273,734,000	1,519,944
11		Trạm dừng xe buýt					53,114	86,714,000	481,417
1	P 4	Đào đất	m3	2.42	154	252,000	372	609,000	3,380
2	P 155	Đá lót	m3	0.54	419	684,000	226	369,000	2,049
3	P 12	Bê tông móng	m3	1.88	1,246	2,034,000	2,336	3,814,000	21,174
4	P 13	Cốt thép móng	tấn	0.00	14,097	23,016,000	5	8,000	45
5	P 14	Ván khuôn móng	m2	15.00	40	65,000	600	975,000	5,416
6	P 161	Xây dựng cột thép mạ kẽm	tấn	1.72	23,527	38,411,000	40,402	65,961,000	366,200
7	P 164	Lắp đặt cột thép mạ kẽm	tấn	1.72	5,342	8,722,000	9,173	14,978,000	83,153
12		Đèn chiếu					4,519,598	7,394,298,000	41,041,864
1	WI 16	Lắp đặt cột đèn chiếu	cái	178.00	25,391	41,541,000	4,519,598	7,394,298,000	41,041,864
2	WI 17	Lắp đặt cột đèn chiếu	cái		32,843	53,947,000	0	0	0
13		Tín hiệu giao thông					0	0	0
1	P 132	Tín hiệu giao thông	cái		32,722	53,423,000	0	0	0
2		Khác	%	25.00	0	0	0	0	0
14		Hệ thống bán vé tại Bãi đậu xe					11,221,000	0	11,221,000
1	P 187	Lắp đặt hệ thống bán vé tại Bãi đậu xe	LS	1.00	11,221,000	0	11,221,000	0	11,221,000
15		Mở rộng Cầu bộ hành					0	9,896,477,000	48,881,147
1	P 193	Mở rộng cầu bộ hành	m2	193.20	0	51,224,000	0	9,896,477,000	48,881,147
Tổng phụ							111,395,349	103,463,785,100	622,169,943
Tổng							111,395,349	103,463,785,100	622,169,943

9. Phước Long

Giai đoạn 1									
1	Công tác đào đắp đất						106,195	173,432,000	962,819
1	P 3	Đào đất	m3	179.30	22	35,820	3,945	6,423,000	35,670
2	P 5	Lấp đất (K0.95)	m3	277.10	129	211,380	35,746	58,573,000	325,053
3	P 6	Lấp đất (K0.98)	m3	489.00	136	221,750	66,504	108,436,000	602,096
2	Lớp móng và móng đáy						79,870	130,658,000	725,222
4	P 36	Lớp móng dưới cấp phối	m3	0.00	246	400,940	0	0	0
5	P 37	Lớp móng cấp phối	m3	326.00	245	400,790	79,870	130,658,000	725,222
3	Via hè						233,090	379,203,000	2,106,068
6	P 38	Lớp nhũ tương (lớp lót)	m2	0.00	19	30,380	0	0	0
7	P 39	Lớp liên kết (dính bám)	m2	1,630.00	11	17,270	17,930	28,150,000	156,970
8	P 40	Lớp bê tông nhựa hạt trung dày 7cm	m2	0.00	180	294,000	0	0	0
9	P 41	Lớp bê tông nhựa hạt mịn dày 5cm	m2	1,630.00	132	215,370	215,160	351,053,000	1,949,098
4	Cảnh quan						0	0	0
10	P 42	Đất trồng	m3	0.00	194	316,000	0	0	0
11	P 43	Cây chuối ngọc vàng	m2	0.00	80	130,000	0	0	0
12	P 44	Cây mắt nhung	m2		68	111,000	0	0	0
13	P 45	Cây hoàng yến	m2	0.00	628	1,025,000	0	0	0
14	P 46	Cây mai chi thiên	m2		628	1,025,000	0	0	0
15	P 47	Cây ắc ó	m2	0.00	80	130,000	0	0	0
16	P 48	Solenostellarioides	m2		993	1,621,000	0	0	0
17	P 49	Cỏ tre	m2	0.00	26	42,000	0	0	0
18	P 52	Bảo dưỡng cỏ, thăm cỏ 30 ngày	m2	0.00	39	64,000	0	0	0
19	P 53	Định vị, đào và vận chuyển cây	tree	0.00	138	225,000	0	0	0
20	P 56	CÂY HỒNG LỘC	cây	0.00	347	567,000	0	0	0
21	P 59	CÂY BÀNG LÁ NHỎ	cây	0.00	310	506,000	0	0	0
21	P 62	Bảo dưỡng cây 90 ngày	cây	0.00	222	363,000	0	0	0

Phụ lục C: Chi tiết Dự toán chi phí

C-2: Chi tiết chi phí của các Công trình liên phương thức cho từng ga theo từng giai đoạn

STT	Số đơn giá	Hạng mục	Đơn vị	Số lượng	Đơn giá		Chi phí		Total yên
					Ngoại tệ	Nội tệ	Ngoại tệ	Nội tệ	
					yên	VND	yên	VND	
5 An toàn giao thông							362,022	590,841,000	3,280,332
22	P 29	Vạch sơn đường	m2	933.58	228	372,000	212,857	347,292,000	1,928,218
23	P 31	Biển báo trên đường - hình tròn	bộ	0.00	1,196	1,952,000	0	0	0
24	P 30	Biển báo trên đường - hình chữ nhật	bộ	7.00	2,841	4,638,000	19,887	32,466,000	180,245
25	WI 13	Lắp đặt vỉa hè đi bộ - gạch terrazzo	m2	346.70	311	508,000	107,823	176,123,000	977,738
26	WI 8	Lắp đặt lề đường bê tông	m	126.21	170	277,000	21,455	34,960,000	194,131
27	WI 9	Lắp đặt lề đường bê tông	m	0.00	210	342,000	0	0	0
6 Hệ thống thoát nước							0	0	0
28	P 3	Đào đất	m3		22	35,820	0	0	0
29	P 8	Lấp cát (K0.95)	m3		136	221,953	0	0	0
30	P 9	Xử lý đất	m3		90	205,620	0	0	0
31	P 8	Lấp cát (K0.95)	m3		136	221,953	0	0	0
32	P 135	Cọc ván định hình	m		14	22,690	0	0	0
33	P 14	Ván khuôn móng	m2		40	65,000	0	0	0
34	P 10	Bê tông lót	m3		1,007	1,644,000	0	0	0
35	P 13	Cốt thép móng	tấn		14,097	23,016,000	0	0	0
36	P 12	Bê tông móng	m3		1,246	2,034,000	0	0	0
37	P 134	Lắp đặt gối R.C	cái		18	29,500	0	0	0
38	P 133	Lắp đặt ống bê tông R.C (đường kính 800 mm)	m		1,069	1,745,220	0	0	0

Phụ lục C: Chi tiết Dự toán chi phí

C-2: Chi tiết chi phí của các Công trình liên phương thức cho từng ga theo từng giai đoạn

STT	Số đơn giá	Hạng mục	Đơn vị	Số lượng	Đơn giá		Chi phí		Total yên
					Ngoại tệ	Nội tệ	Ngoại tệ	Nội tệ	
					yên	VND	yên	VND	
7		Cầu bộ hành					0	0	0
VII.1		Trụ cầu P1					0	0	0
39	WI 21	Cọc đúc tại chỗ D1200	m		6,822	11,139,000	0	0	0
40	P 94	Cắt đầu cọc trên mặt đất	m3		842	1,375,000	0	0	0
41	P 154	Bê tông đúc trụ cầu	m3		2,342	3,824,000	0	0	0
42	P 153	Cốt thép đúc trụ cầu	tấn		15,980	26,089,000	0	0	0
43	P 152	Ván khuôn cho trụ cầu	m2		162	265,120	0	0	0
44	P 10	Bê tông lót	m3		1,007	1,644,000	0	0	0
45	P 3	Đào đất	m3		22	35,820	0	0	0
46	P 8	Lấp cát (K0.95)	m3		136	221,953	0	0	0
47	P 9	Xử lý đất	m3		90	205,620	0	0	0
48		Kết cấu phụ trợ xây dựng	%		0	0	0	0	0
VII.2		Trụ cầu P2					0	0	0
49	WI 22	Cọc đúc tại chỗ D1500	m		11,877	19,391,000	0	0	0
50	P 94	Cắt đầu cọc trên mặt đất	m3		842	1,375,000	0	0	0
51	P 154	Bê tông đúc trụ cầu	m3		2,342	3,824,000	0	0	0
52	P 153	Cốt thép đúc trụ cầu	tấn		15,980	26,089,000	0	0	0
53	P 152	Ván khuôn cho trụ cầu	m2		162	265,120	0	0	0
54	P 10	Bê tông lót	m3		1,007	1,644,000	0	0	0
55	P 3	Đào đất	m3		22	35,820	0	0	0
56	P 8	Lấp cát (K0.95)	m3		136	221,953	0	0	0
57	P 9	Xử lý đất	m3		90	205,620	0	0	0
58		Kết cấu phụ trợ xây dựng	%		0	0	0	0	0
VII.3		Dầm					0	0	0
59	WI 24	Dầm Super T, L=20m	dầm		169,206	276,273,000	0	0	0
60	P 123	Lấp đất ổ đỡ dầm hồi, loại 510x660x44	bộ		172,058	1,805,000	0	0	0
61		Kết cấu phụ trợ xây dựng	%		0	0	0	0	0
VII.4		Màng ngăn					0	0	0
61	P 118	Bê tông C35 cho dầm C.I.P	m3		3,935	6,425,000	0	0	0
62	P 113	Cốt thép cho dầm C.I.P	tấn		15,998	26,119,000	0	0	0
63	P 108	Ván khuôn thép cho dầm C.I.P	m2		490	800,000	0	0	0
64		Kết cấu phụ trợ xây dựng	%		0	0	0	0	0
VII.5		Sàn					0	0	0
64	P 118	Bê tông C35 cho dầm C.I.P	m3		3,935	6,425,000	0	0	0
65	P 113	Cốt thép cho dầm C.I.P	tấn		15,998	26,119,000	0	0	0
66	P 108	Ván khuôn thép cho dầm C.I.P	m2		490	800,000	0	0	0
VII.6		Ván khuôn R.C (dầm Super - T)					0	0	0
67	P 122	Bê tông C20 cho dầm Super T	m3		2,138	3,491,000	0	0	0
68	P 116	Cốt thép cho dầm Super T	tấn		15,787	25,775,000	0	0	0
69	P 111	Ván khuôn thép cho dầm Super T	m2		108	175,620	0	0	0
VII.7		Lan can, thoát nước, chiếu sáng					0	0	0
70	P 121	Bê tông C25 dành cho lan can	m3		2,168	3,540,000	0	0	0
71	P 115	Cốt thép cho lan can	tấn		15,164	24,757,000	0	0	0
72	P 110	Ván khuôn thép cho sàn	m2		86	140,070	0	0	0
73	P 156	Lan can cầu	tấn		28,077	45,840,000	0	0	0
74	P 157	Lưới kim loại	bộ		76	124,000	0	0	0
75	P 158	Ống PVC D=30	m		28	45,000	0	0	0
76	P 159	Ống PVC D=90	m		82	134,000	0	0	0
77	WI 16	Lấp đất cột đèn chiếu	cái		25,391	41,541,000	0	0	0

Phụ lục C: Chi tiết Dự toán chi phí

C-2: Chi tiết chi phí của các Công trình liên phương thức cho từng ga theo từng giai đoạn

STT	Số đơn giá	Hạng mục	Đơn vị	Số lượng	Đơn giá		Chi phí		Total yên
					Ngoại tệ	Nội tệ	Ngoại tệ	Nội tệ	
					yên	VND	yên	VND	
VII.8		Khớp giãn nở					0	0	0
78	P 127	Lắp đặt khớp giãn nở, t=50mm	m		148,445	362,000	0	0	0
79		Kết cấu phụ trợ xây dựng	%		0	0	0	0	0
VII.9		Vật liệu đã qua xử lý					0	0	0
80	P 130	Màng chống thấm	m2		3,491	96,000	0	0	0
81	P 39	Lớp nhựa dính bám	m2		11	17,270	0	0	0
82	P 41	Lớp bê tông nhựa hạt mịn dày 5cm	m2		132	215,370	0	0	0
VII.10		Khác					0	0	0
83	P 42	Đất trồng	m3		194	316,000	0	0	0
84	P 45	Cây hoàng yến	m2		628	1,025,000	0	0	0
85	P 52	Bảo dưỡng cỏ, thâm cỏ 30 ngày	m2		39	64,000	0	0	0
86	WI 42	Mái che cho cầu bộ hành	m2		4,780	7,800,000	0	0	0
8		Kết cấu cầu thang					5,235,684	9,077,238,550	50,070,410
VIII.1		Móng SA					417,135	684,197,100	3,796,554
1	P 143	Cọc đóng 400x400, búa <=3.5T	m	373.10	761	1,243,100	283,929	463,801,000	2,574,757
2	P 94	Cắt đầu cọc trên mặt đất	m3	1.46	842	1,375,000	1,226	2,002,000	11,114
3	P 154	Bê tông dành cho trụ cầu	m3	16.00	2,342	3,824,000	37,472	61,184,000	339,675
4	P 153	Cốt thép cho trụ cầu	tấn	1.60	15,980	26,089,000	25,568	41,742,000	231,742
5	P 152	Ván khuôn cho trụ cầu	m2	28.00	162	265,120	4,536	7,423,000	41,200
6	P 10	Bê tông lót	m3	1.89	1,007	1,644,000	1,905	3,110,000	17,266
7	P 3	Đào đất	m3	42.43	22	35,820	934	1,520,000	8,442
8	P 8	Lấp cát (K0.95)	m3	24.54	136	221,953	3,337	5,447,000	30,241
9	P 9	Xử lý đất	m3	42.43	90	205,620	3,819	8,725,000	46,914
10		Kết cấu phụ trợ xây dựng	%	15.00	362,726	594,954,000	54,409	89,243,100	495,203
VIII.2		Trụ cầu SP					3,375,772	5,512,257,050	30,602,173
11	P 143	Cọc đóng 400x400, búa <=3.5T	m	852.80	761	1,243,100	648,981	1,060,116,000	5,885,156
12	P 94	Cắt đầu cọc trên mặt đất	m3	109.51	842	1,375,000	92,209	150,579,000	835,956
13	P 154	Bê tông dành cho trụ cầu	m3	149.72	2,342	3,824,000	350,644	572,528,000	3,178,501
14	P 153	Cốt thép cho trụ cầu	tấn	113.07	15,980	26,089,000	1,806,826	2,949,830,000	16,376,766
15	P 152	Ván khuôn cho trụ cầu	m2	227.12	162	265,120	36,794	60,214,000	334,206
16		Kết cấu phụ trợ xây dựng	%	15.00	2,935,454	4,793,267,000	440,318	718,990,050	3,991,588
VIII.3		Dầm, sàn (kết cấu cầu thang)					503,653	822,281,050	4,565,102
17	P 119	Bê tông C30 cho dầm C.I.P	m3	40.21	3,887	6,346,000	156,312	255,198,000	1,416,798
18	P 113	Cốt thép cho dầm C.I.P	tấn	6.03	15,998	26,119,000	96,502	157,552,000	874,690
19	P 108	Ván khuôn thép cho dầm C.I.P	m2	377.85	490	800,000	185,145	302,277,000	1,678,166
20		Kết cấu phụ trợ xây dựng	%	15.00	437,959	715,027,000	65,694	107,254,050	595,448
VIII.4		Lan can (kết cấu cầu thang)					116,351	189,961,000	1,054,615
20	P 156	Lan can cầu	tấn	4.14	28,077	45,840,000	116,351	189,961,000	1,054,615
VIII.4		Mái che					707,440	1,154,400,000	6,409,307
21	WI 42	Mái che cầu bộ hành	m2	148.00	4,780	7,800,000	707,440	1,154,400,000	6,409,307
VIII.6		Thang máy, thang cuốn					115,334	714,142,350	3,642,659
22	P 120	Bê tông C30 cho thang máy	m3	20.00	2,463	4,021,000	49,260	80,420,000	446,474
23	P 114	Cốt thép cho thang máy	tấn	2.00	16,155	26,376,000	32,310	52,752,000	292,865
24	P 109	Ván khuôn thép cho thang máy	m2	160.00	117	190,730	18,720	30,517,000	169,451
24		Thang máy	bộ	1.00		525,900,000	0	525,900,000	2,597,550
25		Kết cấu phụ trợ xây dựng	%	15.00	100,290	163,689,000	15,044	24,553,350	136,319
9		Kết cấu mái cho bãi đậu xe					1,158,392	1,892,485,000	10,505,843
1	P 4	Đào đất	m3	19.92	154	252,000	3,067	5,019,000	27,857
2	P 155	Đá lót	m3	3.50	419	684,000	1,466	2,393,000	13,286
3	P 12	Bê tông móng	m3	16.42	1,246	2,034,000	20,454	33,390,000	185,375

Phụ lục C: Chi tiết Dự toán chi phí

C-2: Chi tiết chi phí của các Công trình liên phương thức cho từng ga theo từng giai đoạn

STT	Số đơn giá	Hạng mục	Đơn vị	Số lượng	Đơn giá		Chi phí		Total yên
					Ngoại tệ	Nội tệ	Ngoại tệ	Nội tệ	
					yên	VND	yên	VND	
4	P 13	Cốt thép móng	tấn	1.04	14,097	23,016,000	14,643	23,908,000	132,731
5	P 14	Ván khuôn móng	m2	120.96	40	65,000	4,838	7,862,000	43,670
6	P 161	Xây dựng cột thép mạ kẽm	tấn	4.81	23,527	38,411,000	113,124	184,691,000	1,025,359
7	P 162	Xây dựng giàn thép mạ kẽm	tấn	10.21	24,384	39,810,000	248,873	406,317,000	2,255,773
8	P 163	Xây dựng xà gồ thép mạ kẽm	tấn	11.03	20,106	32,826,000	221,855	362,211,000	2,010,905
9	P 164	Lắp đặt cột thép mạ kẽm	tấn	4.81	5,342	8,722,000	25,686	41,938,000	232,828
10	P 165	Lắp đặt giàn thép mạ kẽm	tấn	10.21	2,875	4,693,000	29,343	47,899,000	265,928
11	P 166	Lắp đặt xà gồ thép mạ kẽm	tấn	11.03	13,087	21,366,000	144,406	235,759,000	1,308,878
12	P 160	Cột PVC D=60	m	258.00	55	90,000	14,190	23,220,000	128,879
13	P 169	Mái che bằng tấm tôn	m2	1,860.00	157	256,970	292,020	477,964,000	2,652,802
14	P 172	Máng xối trên mái bằng tấm tôn	m2	54.00	157	256,970	8,478	13,876,000	77,015
15	P 173	Xây dựng kết cấu bê tông cốt thép	tấn	0.48	26,800	43,755,000	12,912	21,080,000	117,031
16	P 174	Lắp đặt kết cấu bê tông cốt thép	tấn	0.48	6,303	10,291,000	3,037	4,958,000	27,526
10	Hàng rào						659,881	1,076,985,000	5,979,377
1	P 4	Đào đất	m3	11.95	154	252,000	1,840	3,011,000	16,712
2	P 155	Đá lót	m3	4.27	419	684,000	1,788	2,918,000	16,201
3	P 12	Bê tông móng	m3	7.68	1,246	2,034,000	9,569	15,621,000	86,725
4	P 13	Cốt thép móng	tấn	0.54	14,097	23,016,000	7,595	12,400,000	68,842
5	P 14	Ván khuôn móng	m2	136.53	40	65,000	5,461	8,875,000	49,297
6	P 161	Xây dựng cột thép mạ kẽm	tấn	2.47	23,527	38,411,000	58,097	94,852,000	526,594
7	P 164	Lắp đặt cột thép mạ kẽm	tấn	2.47	5,342	8,722,000	13,192	21,538,000	119,574
8	P 173	Xây dựng kết cấu bê tông cốt thép	tấn	1.29	26,800	43,755,000	34,469	56,275,000	312,425
9	P 174	Lắp đặt kết cấu bê tông cốt thép	tấn	1.29	6,303	10,291,000	8,107	13,236,000	73,483
6	P 167	Xây dựng hàng rào thép mạ kẽm	m2	607.20	691	1,128,000	419,575	684,922,000	3,802,574
7	P 168	Lắp đặt hàng rào thép mạ kẽm	m2	607.20	165	269,000	100,188	163,337,000	906,950
11	Trạm dừng xe buýt						7,804,848	189,122,000	8,738,966
1	P 4	Đào đất	m3	2.90	154	252,000	446	730,000	4,052
2	P 155	Đá lót	m3	0.65	419	684,000	272	443,000	2,460
3	P 12	Bê tông móng	m3	2.25	1,246	2,034,000	2,804	4,577,000	25,411
4	P 13	Cốt thép móng	tấn	0.04	14,097	23,016,000	562	917,000	5,091
5	P 14	Ván khuôn móng	m2	0.30	40	65,000	12	20,000	111
6	P 161	Xây dựng cột thép mạ kẽm	tấn	1.04	23,527	38,411,000	24,505	40,007,000	222,109
7	P 162	Xây dựng giàn thép mạ kẽm	tấn	1.02	24,384	39,810,000	24,878	40,616,000	225,490
8	P 163	Xây dựng xà gồ thép mạ kẽm	tấn	0.57	20,106	32,826,000	11,509	18,790,000	104,317
9	P 164	Lắp đặt cột thép mạ kẽm	tấn	1.04	5,342	8,722,000	5,564	9,084,000	50,432
10	P 165	Lắp đặt xà gồ thép mạ kẽm	tấn	1.02	2,875	4,693,000	2,933	4,788,000	26,582
11	P 166	Lắp đặt xà gồ thép mạ kẽm	tấn	0.57	13,087	21,366,000	7,491	12,230,000	67,898
12	P 171	Mái che bằng tấm ốp hợp kim nhôm	m2	81.00	364	594,110	29,484	48,123,000	267,175
13	P 173	Xây dựng kết cấu bê tông cốt thép	tấn	0.16	26,800	43,755,000	4,362	7,122,000	39,539
14	P 174	Lắp đặt kết cấu bê tông cốt thép	tấn	0.16	6,303	10,291,000	1,026	1,675,000	9,299
15	P 178	Lắp đặt hệ thống biển báo kỹ thuật số	LS	1.00	7,689,000	0	7,689,000	0	7,689,000
12	Đèn chiếu						3,427,785	5,608,035,000	31,127,257
1	WI 16	Lắp đặt cột đèn chiếu	cái	135.00	25,391	41,541,000	3,427,785	5,608,035,000	31,127,257
2	WI 17	Lắp đặt cột đèn chiếu	cái		32,843	53,947,000	0	0	0
13	Hệ thống bán vé tại Bãi đậu xe						11,221,000	0	11,221,000
1	P 188	Lắp đặt hệ thống bán vé tại Bãi đậu xe	LS	1.00	11,221,000	0	11,221,000	0	11,221,000
		Tổng phụ					30,288,767	19,117,999,550	124,717,294

Phụ lục C: Chi tiết Dự toán chi phí

C-2: Chi tiết chi phí của các Công trình liên phương thức cho từng ga theo từng giai đoạn

STT	Số đơn giá	Hạng mục	Đơn vị	Số lượng	Đơn giá		Chi phí		Total yên
					Ngoại tệ yên	Nội tệ VND	Ngoại tệ yên	Nội tệ VND	
Giai đoạn 2									
1 Công tác đào đắp đất									
1	P 3	Đào đất	m3	284.46	22	35,820	6,258	10,189,000	56,584
2	P 5	Lấp đất (K0.95)	m3	608.70	129	211,380	78,522	128,667,000	714,040
3	P 6	Lấp đất (K0.98)	m3	615.24	136	221,750	83,673	136,430,000	757,535
2 Lớp móng và móng đáy									
4	P 36	Lớp móng dưới cấp phối	m3	307.62	246	400,940	75,675	123,338,000	684,872
5	P 37	Lớp móng cấp phối	m3	205.08	245	400,790	50,245	82,195,000	456,226
3 Via hè									
6	P 38	Lớp nhũ tương (lớp lót)	m2	2,050.81	19	30,380	38,965	62,304,000	346,700
7	P 39	Lớp liên kết (dính bám)	m2	2,050.81	11	17,270	22,559	35,418,000	197,497
8	P 40	Lớp bê tông nhựa hạt trung dày 7cm	m2	2,050.81	180	294,000	369,147	602,939,000	3,347,212
9	P 41	Lớp bê tông nhựa hạt mịn dày 5cm	m2	2,050.81	132	215,370	270,707	441,684,000	2,452,293
4 Cảnh quan									
10	P 42	Đất trồng	m3	328.24	194	316,000	63,679	103,725,000	576,002
11	P 43	Cây chuối ngọc vàng	m2	50.00	80	130,000	4,000	6,500,000	36,105
12	P 44	Cây mắt nhung	m2		68	111,000	0	0	0
13	P 45	Cây hoàng yến	m2	15.08	628	1,025,000	9,470	15,456,000	85,811
14	P 46	Cây mai chi thiên	m2		628	1,025,000	0	0	0
15	P 47	Cây ắc ó	m2	80.07	80	130,000	6,406	10,409,000	57,819
16	P 48	Solenostellarioides	m2		993	1,621,000	0	0	0
17	P 49	Cỏ tre	m2	1,496.07	26	42,000	38,898	62,835,000	349,256
18	P 52	Bảo dưỡng cỏ, thảm cỏ 30 ngày	m2	1,641.22	39	64,000	64,008	105,038,000	582,817
19	P 53	Định vị, đào và vận chuyển cây	cây	51.00	138	225,000	7,038	11,475,000	63,716
20	P 56	CÂY HỒNG LỘC	cây	16.00	347	567,000	5,552	9,072,000	50,361
21	P 59	CÂY BÀNG LÁ NHỎ	cây	35.00	310	506,000	10,850	17,710,000	98,324
21	P 62	Bảo dưỡng cây 90 ngày	cây	51.00	222	363,000	11,322	18,513,000	102,762
5 An toàn giao thông									
22	P 29	Vạch sơn đường	m2	184.48	228	372,000	42,061	68,626,000	381,022
23	P 31	Biển báo trên đường - hình tròn	bộ	1.00	1,196	1,952,000	1,196	1,952,000	10,837
24	P 30	Biển báo trên đường - hình chữ nhật	bộ	1.00	2,841	4,638,000	2,841	4,638,000	25,749
25	WI 13	Lấp đặt vỉa hè đi bộ - gạch terrazzo	m2	475.63	311	508,000	147,922	241,621,000	1,341,348
26	WI 8	Lấp đặt lề đường bê tông	m	382.70	170	277,000	65,060	106,009,000	588,665
27	WI 9	Lấp đặt lề đường bê tông	m	92.21	210	342,000	19,364	31,535,000	175,123
6 Hệ thống thoát nước									
28	P 3	Đào đất	m3	0.00	22	35,820	0	0	0
29	P 8	Lấp cát (K0.95)	m3	0.00	136	221,953	0	0	0
30	P 9	Xử lý đất	m3	0.00	90	205,620	0	0	0
31	P 8	Lấp cát (K0.95)	m3	6.93	136	221,953	942	1,538,000	8,539
32	P 135	Cọc ván định hình	m	10,260.00	14	22,690	143,640	232,799,000	1,293,492
33	P 14	Ván khuôn móng	m2	145.60	40	65,000	5,824	9,464,000	52,569
34	P 10	Bê tông lót	m3	32.80	1,007	1,644,000	33,025	53,915,000	299,325
35	P 13	Cốt thép móng	tấn	1.79	14,097	23,016,000	25,218	41,172,000	228,577
36	P 12	Bê tông móng	m3	17.00	1,246	2,034,000	21,177	34,570,000	191,927
37	P 134	Lấp đặt gói R.C	cái	56.00	18	29,500	1,008	1,652,000	9,168
38	P 133	Lấp đặt ống bê tông R.C (đường kính 800 mm)	m	56.00	1,069	1,745,220	59,864	97,732,000	542,587
7 Cầu bộ hành									
VII.1 Trụ cầu P1									
39	WI 21	Cọc đúc tại chỗ D1200	m	46.35	6,822	11,139,000	316,200	516,293,000	2,866,299
40	P 94	Cắt đầu cọc trên mặt đất	m3	1.36	842	1,375,000	1,143	1,866,000	10,360

Phụ lục C: Chi tiết Dự toán chi phí

C-2: Chi tiết chi phí của các Công trình liên phương thức cho từng ga theo từng giai đoạn

STT	Số đơn giá	Hạng mục	Đơn vị	Số lượng	Đơn giá		Chi phí		Total yên
					Ngoại tệ	Nội tệ	Ngoại tệ	Nội tệ	
					yên	VND	yên	VND	
41	P 154	Bê tông đúc trụ cầu	m3	17.08	2,342	3,824,000	40,006	65,322,000	362,648
42	P 153	Cốt thép đúc trụ cầu	tấn	2.56	15,980	26,089,000	40,946	66,848,000	371,125
43	P 152	Ván khuôn cho trụ cầu	m2	48.06	162	265,120	7,785	12,741,000	70,716
44	P 10	Bê tông lót	m3	0.36	1,007	1,644,000	364	593,000	3,293
45	P 3	Đào đất	m3	16.25	22	35,820	358	582,000	3,233
46	P 8	Lấp cát (K0.95)	m3	11.55	136	221,953	1,571	2,564,000	14,235
47	P 9	Xử lý đất	m3	16.25	90	205,620	1,463	3,341,000	17,965
48		Kết cấu phụ trợ xây dựng	%	15.00	409,836	670,150,000	61,475	100,522,500	557,981
VII.2		Trụ cầu P2					769,080	1,257,056,950	6,977,995
49	WI 22	Cọc đúc tại chỗ D1500	m	46.35	11,877	19,391,000	550,499	898,773,000	4,989,761
50	P 94	Cát đầu cọc trên mặt đất	m3	2.12	842	1,375,000	1,786	2,916,000	16,189
51	P 154	Bê tông đúc trụ cầu	m3	21.75	2,342	3,824,000	50,947	83,186,000	461,823
52	P 153	Cốt thép đúc trụ cầu	tấn	3.26	15,980	26,089,000	52,143	85,129,000	472,616
53	P 152	Ván khuôn cho trụ cầu	m2	53.89	162	265,120	8,730	14,287,000	79,297
54	P 10	Bê tông lót	m3	0.48	1,007	1,644,000	487	796,000	4,419
55	P 3	Đào đất	m3	20.38	22	35,820	448	730,000	4,054
56	P 8	Lấp cát (K0.95)	m3	13.90	136	221,953	1,890	3,085,000	17,128
57	P 9	Xử lý đất	m3	20.38	90	205,620	1,835	4,191,000	22,535
58		Kết cấu phụ trợ xây dựng	%	15.00	668,765	1,093,093,000	100,315	163,963,950	910,173
VII.3		Dầm					1,180,641	643,730,900	4,360,186
59	WI 24	Dầm Super T, L=20m	dầm	2.00	169,206	276,273,000	338,412	552,546,000	3,067,573
60	P 123	Lấp đặt ổ đỡ đàn hồi, loại 510x660x44	bộ	4.00	172,058	1,805,000	688,232	7,220,000	723,893
61		Kết cấu phụ trợ xây dựng	%	15.00	1,026,644	559,766,000	153,997	83,964,900	568,720
VII.4		Màng ngăn					7,021	11,462,050	63,634
61	P 118	Bê tông C35 cho dầm C.I.P	m3	0.52	3,935	6,425,000	2,046	3,341,000	18,548
62	P 113	Cốt thép cho dầm C.I.P	tấn	0.08	15,998	26,119,000	1,248	2,037,000	11,309
63	P 108	Ván khuôn thép cho dầm C.I.P	m2	5.74	490	800,000	2,811	4,589,000	25,477
64		Kết cấu phụ trợ xây dựng	%	15.00	6,105	9,967,000	916	1,495,050	8,300
VII.5		Sàn					78,956	128,914,000	715,694
64	P 118	Bê tông C35 cho dầm C.I.P	m3	12.00	3,935	6,425,000	47,220	77,100,000	428,036
65	P 113	Cốt thép cho dầm C.I.P	tấn	1.80	15,998	26,119,000	28,796	47,014,000	261,010
66	P 108	Ván khuôn thép cho dầm C.I.P	m2	6.00	490	800,000	2,940	4,800,000	26,648
VII.6		Ván khuôn R.C (dầm Super - T)					4,312	7,037,000	39,069
67	P 122	Bê tông C20 cho dầm Super T	m3	0.66	2,138	3,491,000	1,403	2,290,000	12,714
68	P 116	Cốt thép cho dầm Super T	tấn	0.16	15,787	25,775,000	2,589	4,227,000	23,467
69	P 111	Ván khuôn thép cho dầm Super T	m2	2.96	108	175,620	320	520,000	2,888
VII.7		Lan can, thoát nước, chiếu sáng					178,732	292,122,000	1,621,595
70	P 121	Bê tông C25 dành cho lan can	m3	7.21	2,168	3,540,000	15,636	25,532,000	141,745
71	P 115	Cốt thép cho lan can	tấn	1.08	15,164	24,757,000	16,405	26,784,000	148,698
72	P 110	Ván khuôn thép cho sàn	m2	32.29	86	140,070	2,777	4,523,000	25,117
73	P 156	Lan can cầu	tấn	1.33	28,077	45,840,000	37,342	60,967,000	338,473
74	P 157	Lưới kim loại	bộ	8.00	76	124,000	608	992,000	5,508
75	P 158	Ống PVC D=30	m	40.00	28	45,000	1,120	1,800,000	10,011
76	P 159	Ống PVC D=90	m	40.00	82	134,000	3,280	5,360,000	29,754
77	WI 16	Lắp đặt cột đèn chiếu	cái	4.00	25,391	41,541,000	101,564	166,164,000	922,289
VII.8		Khớp giãn nở					1,365,694	3,330,400	1,382,144
78	P 127	Lắp đặt khớp giãn nở, t =50mm	m	8.00	148,445	362,000	1,187,560	2,896,000	1,201,864
79		Kết cấu phụ trợ xây dựng	%	15.00	1,187,560	2,896,000	178,134	434,400	180,280
VII.9		Vật liệu đã qua xử lý					218,040	19,718,000	315,432
80	P 130	Màng chống thấm	m2	60.00	3,491	96,000	209,460	5,760,000	237,910

Phụ lục C: Chi tiết Dự toán chi phí

C-2: Chi tiết chi phí của các Công trình liên phương thức cho từng ga theo từng giai đoạn

STT	Số đơn giá	Hạng mục	Đơn vị	Số lượng	Đơn giá		Chi phí		Total yên
					Ngoại tệ	Nội tệ	Ngoại tệ	Nội tệ	
					yên	VND	yên	VND	
81	P 39	Lớp nhựa dính bám	m2	60.00	11	17,270	660	1,036,000	5,777
82	P 41	Lớp bê tông nhựa hạt mịn dày 5cm	m2	60.00	132	215,370	7,920	12,922,000	71,745
VII.10		Khác					435,564	710,756,000	3,946,164
83	P 42	Đất trồng	m3	1.52	194	316,000	295	480,000	2,666
84	P 45	Cây hoàng yến	m2	7.60	628	1,025,000	4,773	7,790,000	43,250
85	P 52	Bảo dưỡng cỏ, thâm cỏ 30 ngày	m2	7.60	39	64,000	296	486,000	2,696
86	WI 42	Mái che cho cầu bộ hành	m2	90.00	4,780	7,800,000	430,200	702,000,000	3,897,552
8		Kết cấu cầu thang					936,327	2,055,118,950	11,087,067
VIII.1		Móng SA					115,304	188,841,500	1,048,038
1	P 143	Cọc đóng 400x400, búa <=3.5T	m	106.60	761	1,243,100	81,123	132,514,000	735,642
2	P 94	Cắt đầu cọc trên mặt đất	m3	0.42	842	1,375,000	350	572,000	3,175
3	P 154	Bê tông dành cho trụ cầu	m3	4.00	2,342	3,824,000	9,368	15,296,000	84,919
4	P 153	Cốt thép cho trụ cầu	tấn	0.40	15,980	26,089,000	6,392	10,436,000	57,938
5	P 152	Ván khuôn cho trụ cầu	m2	8.00	162	265,120	1,296	2,121,000	11,772
6	P 10	Bê tông lót	m3	0.48	1,007	1,644,000	487	796,000	4,419
7	P 3	Đào đất	m3	7.49	22	35,820	165	268,000	1,489
8	P 8	Lấp cát (K0.95)	m3	3.00	136	221,953	409	667,000	3,703
9	P 9	Xử lý đất	m3	7.49	90	205,620	674	1,540,000	8,280
10		Kết cấu phụ trợ xây dựng	%	15.00	100,264	164,210,000	15,040	24,631,500	136,701
VIII.2		Trụ cầu SP					270,046	441,085,950	2,448,679
11	P 143	Cọc đóng 400x400, búa <=3.5T	m	213.20	761	1,243,100	162,245	265,029,000	1,471,289
12	P 94	Cắt đầu cọc trên mặt đất	m3	0.83	842	1,375,000	701	1,144,000	6,351
13	P 154	Bê tông dành cho trụ cầu	m3	13.67	2,342	3,824,000	32,020	52,282,000	290,254
14	P 153	Cốt thép cho trụ cầu	tấn	2.05	15,980	26,089,000	32,772	53,504,000	297,041
15	P 152	Ván khuôn cho trụ cầu	m2	43.73	162	265,120	7,085	11,594,000	64,351
16		Kết cấu phụ trợ xây dựng	%	15.00	234,823	383,553,000	35,223	57,532,950	319,393
VIII.3		Dầm, sàn (kết cấu cầu thang)					157,881	257,762,150	1,431,032
17	P 119	Bê tông C30 cho dầm C.I.P	m3	12.84	3,887	6,346,000	49,913	81,489,000	452,407
18	P 113	Cốt thép cho dầm C.I.P	tấn	1.89	15,998	26,119,000	30,248	49,384,000	274,168
19	P 108	Ván khuôn thép cho dầm C.I.P	m2	116.59	490	800,000	57,127	93,268,000	517,801
20		Kết cấu phụ trợ xây dựng	%	15.00	137,288	224,141,000	20,593	33,621,150	186,656
VIII.4		Lan can (kết cấu cầu thang)					42,944	70,112,000	389,245
20	P 156	Lan can cầu	tấn	1.53	28,077	45,840,000	42,944	70,112,000	389,245
VIII.4		Mái che					234,818	383,175,000	2,127,414
21	WI 42	Mái che cầu bộ hành	m2	49.13	4,780	7,800,000	234,818	383,175,000	2,127,414
VIII.6		Thang máy					115,334	714,142,350	3,642,659
22	P 120	Bê tông C30 cho thang máy	m3	20.00	2,463	4,021,000	49,260	80,420,000	446,474
23	P 114	Cốt thép cho thang máy	tấn	2.00	16,155	26,376,000	32,310	52,752,000	292,865
24	P 109	Ván khuôn thép cho thang máy	m2	160.00	117	190,730	18,720	30,517,000	169,451
24		Thang máy	bộ	1.00		525,900,000	0	525,900,000	2,597,550
25		Kết cấu phụ trợ xây dựng	%	15.00	100,290	163,689,000	15,044	24,553,350	136,319
9		Kết cấu mái cho bãi đậu xe					2,029,795	3,316,226,000	18,409,455
1	P 4	Đào đất	m3	31.80	154	252,000	4,897	8,014,000	44,480
2	P 155	Đá lót	m3	5.40	419	684,000	2,263	3,694,000	20,509
3	P 12	Bê tông móng	m3	26.40	1,246	2,034,000	32,894	53,698,000	298,122
4	P 13	Cốt thép móng	tấn	1.17	14,097	23,016,000	16,519	26,970,000	149,730
5	P 14	Ván khuôn móng	m2	168.00	40	65,000	6,720	10,920,000	60,657
6	P 161	Xây dựng cột thép mạ kẽm	tấn	8.01	23,527	38,411,000	188,540	307,818,000	1,708,929
7	P 162	Xây dựng giàn thép mạ kẽm	tấn	16.99	24,384	39,810,000	414,209	676,250,000	3,754,375
8	P 163	Xây dựng xà gồ thép mạ kẽm	tấn	20.20	20,106	32,826,000	406,175	663,140,000	3,681,587

Phụ lục C: Chi tiết Dự toán chi phí

C-2: Chi tiết chi phí của các Công trình liên phương thức cho từng ga theo từng giai đoạn

STT	Số đơn giá	Hạng mục	Đơn vị	Số lượng	Đơn giá		Chi phí		Total yên
					Ngoại tệ	Nội tệ	Ngoại tệ	Nội tệ	
					yên	VND	yên	VND	
9	P 164	Lắp đặt cột thép mạ kẽm	tấn	8.01	5,342	8,722,000	42,810	69,896,000	388,044
10	P 165	Lắp đặt giàn thép mạ kẽm	tấn	16.99	2,875	4,693,000	48,837	79,720,000	442,594
11	P 166	Lắp đặt xà gồ thép mạ kẽm	tấn	20.20	13,087	21,366,000	264,379	431,629,000	2,396,301
12	P 160	Cột PVC D=60	m	216.00	55	90,000	11,880	19,440,000	107,899
13	P 169	Mái che bằng tấm tôn	m2	3,236.40	157	256,970	508,115	831,658,000	4,615,879
14	P 172	Máng xối trên mái bằng tấm tôn	m2	348.00	157	256,970	54,636	89,426,000	496,333
15	P 173	Xây dựng kết cấu bê tông cốt thép	tấn	0.81	26,800	43,755,000	21,795	35,584,000	197,553
16	P 174	Lắp đặt kết cấu bê tông cốt thép	tấn	0.81	6,303	10,291,000	5,126	8,369,000	46,463
10	Hàng rào						423,602	691,358,000	3,838,390
1	P 4	Đào đất	m3	7.65	154	252,000	1,179	1,929,000	10,707
2	P 155	Đá lót	m3	2.73	419	684,000	1,145	1,870,000	10,381
3	P 12	Bê tông móng	m3	4.92	1,246	2,034,000	6,130	10,007,000	55,557
4	P 13	Cốt thép móng	tấn	0.35	14,097	23,016,000	4,865	7,944,000	44,102
5	P 14	Ván khuôn móng	m2	87.47	40	65,000	3,499	5,685,000	31,579
6	P 161	Xây dựng cột thép mạ kẽm	tấn	1.58	23,527	38,411,000	37,219	60,765,000	337,352
7	P 164	Lắp đặt cột thép mạ kẽm	tấn	1.58	5,342	8,722,000	8,451	13,798,000	76,603
8	P 173	Xây dựng kết cấu bê tông cốt thép	tấn	0.82	26,800	43,755,000	22,081	36,051,000	200,146
9	P 174	Lắp đặt kết cấu bê tông cốt thép	tấn	0.82	6,303	10,291,000	5,193	8,479,000	47,073
6	P 167	Xây dựng hàng rào thép mạ kẽm	m2	390.00	691	1,128,000	269,490	439,920,000	2,442,364
7	P 168	Lắp đặt hàng rào thép mạ kẽm	m2	390.00	165	269,000	64,350	104,910,000	582,526
11	Trạm dừng xe buýt						53,010	86,542,000	480,462
1	P 4	Đào đất	m3	1.45	154	252,000	223	365,000	2,026
2	P 155	Đá lót	m3	0.32	419	684,000	136	222,000	1,233
3	P 12	Bê tông móng	m3	1.13	1,246	2,034,000	1,402	2,288,000	12,703
4	P 13	Cốt thép móng	tấn	0.02	14,097	23,016,000	281	459,000	2,548
5	P 14	Ván khuôn móng	m2	0.15	40	65,000	6	10,000	55
6	P 161	Xây dựng cột thép mạ kẽm	tấn	0.52	23,527	38,411,000	12,252	20,004,000	111,057
7	P 162	Xây dựng giàn thép mạ kẽm	tấn	0.51	24,384	39,810,000	12,439	20,308,000	112,745
8	P 163	Xây dựng xà gồ thép mạ kẽm	tấn	0.29	20,106	32,826,000	5,754	9,395,000	52,158
9	P 164	Lắp đặt cột thép mạ kẽm	tấn	0.52	5,342	8,722,000	2,782	4,542,000	25,216
10	P 165	Lắp đặt xà gồ thép mạ kẽm	tấn	0.51	2,875	4,693,000	1,467	2,394,000	13,292
11	P 166	Lắp đặt xà gồ thép mạ kẽm	tấn	0.29	13,087	21,366,000	3,746	6,115,000	33,949
12	P 171	Mái che bằng tấm ốp hợp kim nhôm	m2	27.00	364	594,110	9,828	16,041,000	89,058
13	P 173	Xây dựng kết cấu bê tông cốt thép	tấn	0.08	26,800	43,755,000	2,181	3,561,000	19,770
14	P 174	Lắp đặt kết cấu bê tông cốt thép	tấn	0.08	6,303	10,291,000	513	838,000	4,652
12	Đèn chiếu						197,058	323,682,000	1,795,803
1	WI 16	Lắp đặt cột đèn chiếu	cái		25,391	41,541,000	0	0	0
2	WI 17	Lắp đặt cột đèn chiếu	cái	6.00	32,843	53,947,000	197,058	323,682,000	1,795,803
		Tổng phụ					10,135,258	13,228,846,750	75,475,805
		Tổng					40,424,026	32,346,846,300	200,193,099

Phụ lục C: Chi tiết Dự toán chi phí

C-2: Chi tiết chi phí của các Công trình liên phương thức cho từng ga theo từng giai đoạn

STT	Số đơn giá	Hạng mục	Đơn vị	Số lượng	Đơn giá		Chi phí		Total yên
					Ngoại tệ	Nội tệ	Ngoại tệ	Nội tệ	
					yên	VND	yên	VND	
10. Bình Thái									
Giai đoạn 1									
1 Công tác đào đắp đất							349,512	571,002,000	3,169,832
1	P 3	Đào đất	m3	87.04	22	35,820	1,915	3,118,000	17,316
2	P 5	Lấp đất (K0.95)	m3	1,075.20	129	211,380	138,701	227,276,000	1,261,273
3	P 6	Lấp đất (K0.98)	m3	1,536.00	136	221,750	208,896	340,608,000	1,891,243
2 Lớp móng và móng đáy							316,540	517,821,000	2,874,186
4	P 36	Lớp móng dưới cấp phối	m3		246	400,940	0	0	0
5	P 37	Lớp móng cấp phối	m3	1,292.00	245	400,790	316,540	517,821,000	2,874,186
3 Vía hè							732,160	1,191,116,000	6,615,376
6	P 38	Lớp nhũ tương (lớp lót)	m2		19	30,380	0	0	0
7	P 39	Lớp liên kết (dính bám)	m2	5,120.00	11	17,270	56,320	88,422,000	493,058
8	P 40	Lớp bê tông nhựa hạt trung dày 7cm	m2	0.00	180	294,000	0	0	0
9	P 41	Lớp bê tông nhựa hạt mịn dày 5cm	m2	5,120.00	132	215,370	675,840	1,102,694,000	6,122,318
4 An toàn giao thông							534,322	872,007,000	4,841,380
10	P 29	Vạch sơn đường	m2	1,201.52	228	372,000	273,946	446,965,000	2,481,617
11	P 31	Biển báo trên đường - hình tròn	bộ		1,196	1,952,000	0	0	0
12	P 30	Biển báo trên đường - hình chữ nhật	bộ	10.00	2,841	4,638,000	28,410	46,380,000	257,492
13	WI 13	Lấp đặt vỉa hè đi bộ - gạch terrazzo	m2	553.80	311	508,000	172,233	281,332,000	1,561,801
14	WI 8	Lấp đặt lề đường bê tông	m	351.37	170	277,000	59,733	97,330,000	540,470
15	WI 9	Lấp đặt lề đường bê tông	m		210	342,000	0	0	0
5 Kết cấu cầu thang							1,743,320	3,373,431,200	18,405,531
VIII.1		Móng SA					240,838	394,598,350	2,189,856
1	P 143	Cọc đóng 400x400, búa <=3.5T	m	213.20	761	1,243,100	162,245	265,029,000	1,471,289
2	P 94	Cắt đầu cọc trên mặt đất	m3	0.83	842	1,375,000	701	1,144,000	6,351
3	P 154	Bê tông dành cho trụ cầu	m3	10.00	2,342	3,824,000	23,420	38,240,000	212,297
4	P 153	Cốt thép cho trụ cầu	tấn	1.00	15,980	26,089,000	15,980	26,089,000	144,840
5	P 152	Ván khuôn cho trụ cầu	m2	18.00	162	265,120	2,916	4,772,000	26,486
6	P 10	Bê tông lót	m3	1.19	1,007	1,644,000	1,196	1,953,000	10,842
7	P 3	Đào đất	m3	18.10	22	35,820	398	648,000	3,599
8	P 8	Lấp cát (K0.95)	m3	6.91	136	221,953	939	1,533,000	8,511
9	P 9	Xử lý đất	m3	18.10	90	205,620	1,629	3,721,000	20,008
10		Kết cấu phụ trợ xây dựng	%	15.00	209,424	343,129,000	31,414	51,469,350	285,633
VIII.2		Trụ cầu SP					551,031	900,029,100	4,996,497
11	P 143	Cọc đóng 400x400, búa <=3.5T	m	426.40	761	1,243,100	324,490	530,058,000	2,942,578
12	P 94	Cắt đầu cọc trên mặt đất	m3	1.66	842	1,375,000	1,401	2,288,000	12,702
13	P 154	Bê tông dành cho trụ cầu	m3	29.53	2,342	3,824,000	69,149	112,906,000	626,820
14	P 153	Cốt thép cho trụ cầu	tấn	4.43	15,980	26,089,000	70,773	115,544,000	641,473
15	P 152	Ván khuôn cho trụ cầu	m2	82.37	162	265,120	13,344	21,838,000	121,207
16		Kết cấu phụ trợ xây dựng	%	15.00	479,157	782,634,000	71,874	117,395,100	651,717
VIII.3		Đầm, sàn (kết cấu cầu thang)					264,760	432,257,400	2,399,787
17	P 119	Bê tông C30 cho đầm C.I.P	m3	21.26	3,887	6,346,000	82,624	134,893,000	748,894
18	P 113	Cốt thép cho đầm C.I.P	tấn	3.15	15,998	26,119,000	50,452	82,370,000	457,298
19	P 108	Ván khuôn thép cho đầm C.I.P	m2	198.27	490	800,000	97,150	158,613,000	880,579
20		Kết cấu phụ trợ xây dựng	%	15.00	230,226	375,876,000	34,534	56,381,400	313,016
VIII.4		Lan can (kết cấu cầu thang)					72,326	118,084,000	655,572
20	P 156	Lan can cầu	tấn	2.58	28,077	45,840,000	72,326	118,084,000	655,572
VIII.4		Mái che					499,032	814,320,000	4,521,160
21	WI 42	Mái che cầu bộ hành	m2	104.40	4,780	7,800,000	499,032	814,320,000	4,521,160

Phụ lục C: Chi tiết Dự toán chi phí

C-2: Chi tiết chi phí của các Công trình liên phương thức cho từng ga theo từng giai đoạn

STT	Số đơn giá	Hạng mục	Đơn vị	Số lượng	Đơn giá		Chi phí		Total yên
					Ngoại tệ	Nội tệ	Ngoại tệ	Nội tệ	
					yên	VND	yên	VND	
VIII.6		Thang máy					115,334	714,142,350	3,642,659
22	P 120	Bê tông C30 cho thang máy	m3	20.00	2,463	4,021,000	49,260	80,420,000	446,474
23	P 114	Cốt thép cho thang máy	tấn	2.00	16,155	26,376,000	32,310	52,752,000	292,865
24	P 109	Ván khuôn thép cho thang máy	m2	160.00	117	190,730	18,720	30,517,000	169,451
24		Thang máy	bộ	1.00		525,900,000	0	525,900,000	2,597,550
25		Kết cấu phụ trợ xây dựng	%	15.00	100,290	163,689,000	15,044	24,553,350	136,319
6		Kết cấu mái cho bãi đậu xe					3,356,320	5,483,408,000	30,440,228
1	P 4	Đào đất	m3	55.01	154	252,000	8,471	13,862,000	76,939
2	P 155	Đá lót	m3	9.50	419	684,000	3,982	6,501,000	36,092
3	P 12	Bê tông móng	m3	45.50	1,246	2,034,000	56,698	92,555,000	513,850
4	P 13	Cốt thép móng	tấn	2.83	14,097	23,016,000	39,926	65,187,000	361,901
5	P 14	Ván khuôn móng	m2	210.00	40	65,000	8,400	13,650,000	75,821
6	P 161	Xây dựng cột thép mạ kẽm	tấn	13.57	23,527	38,411,000	319,262	521,238,000	2,893,785
7	P 162	Xây dựng giàn thép mạ kẽm	tấn	25.39	24,384	39,810,000	619,220	1,010,956,000	5,612,582
8	P 163	Xây dựng xà gồ thép mạ kẽm	tấn	35.48	20,106	32,826,000	713,373	1,164,687,000	6,466,050
9	P 164	Lắp đặt cột thép mạ kẽm	tấn	13.57	5,342	8,722,000	72,491	118,358,000	657,090
10	P 165	Lắp đặt giàn thép mạ kẽm	tấn	25.39	2,875	4,693,000	73,009	119,177,000	661,654
11	P 166	Lắp đặt xà gồ thép mạ kẽm	tấn	35.48	13,087	21,366,000	464,335	758,079,000	4,208,675
12	P 160	Cột PVC D=60	m	514.80	55	90,000	28,314	46,332,000	257,159
13	P 169	Mái che bằng tấm tôn	m2	5,200.56	157	256,970	816,488	1,336,388,000	7,417,239
14	P 172	Máng xối trên mái bằng tấm tôn	m2	552.00	157	256,970	86,664	141,847,000	787,281
15	P 173	Xây dựng kết cấu bê tông cốt thép	tấn	1.38	26,800	43,755,000	36,988	60,388,000	335,259
16	P 174	Lắp đặt kết cấu bê tông cốt thép	tấn	1.38	6,303	10,291,000	8,699	14,203,000	78,851
7		Hàng rào					805,097	1,313,991,000	7,295,223
17	P 4	Đào đất	m3	14.61	154	252,000	2,249	3,681,000	20,430
18	P 155	Đá lót	m3	5.22	419	684,000	2,186	3,568,000	19,809
19	P 12	Bê tông móng	m3	9.39	1,246	2,034,000	11,700	19,099,000	106,035
20	P 13	Cốt thép móng	tấn	0.66	14,097	23,016,000	9,286	15,160,000	84,165
21	P 14	Ván khuôn móng	m2	166.93	40	65,000	6,677	10,851,000	60,273
22	P 161	Xây dựng cột thép mạ kẽm	tấn	3.02	23,527	38,411,000	71,033	115,971,000	643,842
23	P 164	Lắp đặt cột thép mạ kẽm	tấn	3.02	5,342	8,722,000	16,129	26,334,000	146,199
24	P 173	Xây dựng kết cấu bê tông cốt thép	tấn	1.57	26,800	43,755,000	42,143	68,805,000	381,988
25	P 174	Lắp đặt kết cấu bê tông cốt thép	tấn	1.57	6,303	10,291,000	9,912	16,183,000	89,844
22	P 167	Xây dựng hàng rào thép mạ kẽm	m2	740.40	691	1,128,000	511,616	835,171,000	4,636,732
23	P 168	Lắp đặt hàng rào thép mạ kẽm	m2	740.40	165	269,000	122,166	199,168,000	1,105,906
8		Trạm dừng xe buýt					7,717,131	45,924,000	7,943,962
1	P 4	Đào đất	m3	2.40	154	252,000	370	605,000	3,358
2	P 155	Đá lót	m3	0.30	419	684,000	127	207,000	1,149
3	P 12	Bê tông móng	m3	2.10	1,246	2,034,000	2,617	4,271,000	23,713
4	P 13	Cốt thép móng	tấn	0.13	14,097	23,016,000	1,837	3,000,000	16,655
5	P 14	Ván khuôn móng	m2	0.10	40	65,000	4	7,000	39
6	P 161	Xây dựng cột thép mạ kẽm	tấn	0.32	23,527	38,411,000	7,421	12,116,000	67,265
7	P 162	Xây dựng giàn thép mạ kẽm	tấn	0.12	24,384	39,810,000	2,808	4,584,000	25,450
8	P 163	Xây dựng xà gồ thép mạ kẽm	tấn	0.02	20,106	32,826,000	409	668,000	3,708
9	P 164	Lắp đặt cột thép mạ kẽm	tấn	0.32	5,342	8,722,000	1,685	2,751,000	15,273
10	P 165	Lắp đặt xà gồ thép mạ kẽm	tấn	0.12	2,875	4,693,000	331	540,000	2,998
11	P 166	Lắp đặt xà gồ thép mạ kẽm	tấn	0.02	13,087	21,366,000	266	435,000	2,415
12	P 171	Mái che bằng tấm ốp hợp kim nhôm	m2	23.94	364	594,110	8,716	14,225,000	78,977
13	P 173	Xây dựng kết cấu bê tông cốt thép	tấn	0.05	26,800	43,755,000	1,247	2,036,000	11,303
14	P 174	Lắp đặt kết cấu bê tông cốt thép	tấn	0.05	6,303	10,291,000	293	479,000	2,659

Phụ lục C: Chi tiết Dự toán chi phí

C-2: Chi tiết chi phí của các Công trình liên phương thức cho từng ga theo từng giai đoạn

STT	Số đơn giá	Hạng mục	Đơn vị	Số lượng	Đơn giá		Chi phí		Total yên
					Ngoại tệ	Nội tệ	Ngoại tệ	Nội tệ	
					yên	VND	yên	VND	
15	P 179	Lắp đặt hệ thống biển báo kỹ thuật số	LS	1.00	7,689,000	0	7,689,000	0	7,689,000
9 Đèn chiếu							3,757,868	6,148,068,000	34,124,696
1	WI 16	Lắp đặt cột đèn chiếu	cái	148.00	25,391	41,541,000	3,757,868	6,148,068,000	34,124,696
2	WI 17	Lắp đặt cột đèn chiếu	cái		32,843	53,947,000	0	0	0
10 Hệ thống bán vé tại Bãi đậu xe							11,221,000	0	11,221,000
1	P 189	Lắp đặt hệ thống bán vé tại Bãi đậu xe	LS	1.00	11,221,000	0	11,221,000	0	11,221,000
		Tổng phụ					30,533,270	19,516,768,200	126,931,414
		Tổng					30,533,270	19,516,768,200	126,931,414

Phụ lục C: Chi tiết Dự toán chi phí

C-2: Chi tiết chi phí của các Công trình liên phương thức cho từng ga theo từng giai đoạn

STT	Số đơn giá	Hạng mục	Đơn vị	Số lượng	Đơn giá		Chi phí		Total yên
					Ngoại tệ	Nội tệ	Ngoại tệ	Nội tệ	
					yên	VND	yên	VND	
11. Thủ Đức									
Giai đoạn 1									
1 Công tác đào đắp đất							213,743	349,159,000	1,938,326
1	P 3	Đào đất	m3	334.40	22	35,820	7,357	11,978,000	66,519
2	P 5	Lấp đất (K0.95)	m3	638.40	129	211,380	82,354	134,945,000	748,881
3	P 6	Lấp đất (K0.98)	m3	912.00	136	221,750	124,032	202,236,000	1,122,926
2 Lớp móng và móng đáy							148,960	243,680,000	1,352,556
4	P 36	Lớp móng dưới cấp phối	m3		246	400,940	0	0	0
5	P 37	Lớp móng cấp phối	m3	608.00	245	400,790	148,960	243,680,000	1,352,556
3 Vía hè							434,720	707,226,000	3,927,884
6	P 38	Lớp nhũ tương (lớp lót)	m2		19	30,380	0	0	0
7	P 39	Lớp liên kết (dính bám)	m2	3,040.00	11	17,270	33,440	52,501,000	292,755
8	P 40	Lớp bê tông nhựa hạt trung dày 7cm	m2	0.00	180	294,000	0	0	0
9	P 41	Lớp bê tông nhựa hạt mịn dày 5cm	m2	3,040.00	132	215,370	401,280	654,725,000	3,635,129
4 An toàn giao thông							801,440	1,308,021,000	7,262,079
10	P 29	Vạch sơn đường	m2	1,271.57	228	372,000	289,918	473,024,000	2,626,300
11	P 31	Biển báo trên đường - hình tròn	bộ		1,196	1,952,000	0	0	0
12	P 30	Biển báo trên đường - hình chữ nhật	bộ	12.00	2,841	4,638,000	34,092	55,656,000	308,991
13	WI 13	Lắp đặt vỉa hè đi bộ - gạch terrazzo	m2	1,126.72	311	508,000	350,411	572,375,000	3,177,513
14	WI 8	Lắp đặt lề đường bê tông	m	747.17	170	277,000	127,019	206,966,000	1,149,275
15	WI 9	Lắp đặt lề đường bê tông	m		210	342,000	0	0	0
5 Kết cấu cầu thang							1,725,495	2,818,446,850	15,646,502
VIII.1		Móng SA					240,838	394,598,350	2,189,856
1	P 143	Cọc đóng 400x400, búa <=3.5T	m	213.20	761	1,243,100	162,245	265,029,000	1,471,289
2	P 94	Cắt đầu cọc trên mặt đất	m3	0.83	842	1,375,000	701	1,144,000	6,351
3	P 154	Bê tông dành cho trụ cầu	m3	10.00	2,342	3,824,000	23,420	38,240,000	212,297
4	P 153	Cốt thép cho trụ cầu	tấn	1.00	15,980	26,089,000	15,980	26,089,000	144,840
5	P 152	Ván khuôn cho trụ cầu	m2	18.00	162	265,120	2,916	4,772,000	26,486
6	P 10	Bê tông lót	m3	1.19	1,007	1,644,000	1,196	1,953,000	10,842
7	P 3	Đào đất	m3	18.10	22	35,820	398	648,000	3,599
8	P 8	Lấp cát (K0.95)	m3	6.91	136	221,953	939	1,533,000	8,511
9	P 9	Xử lý đất	m3	18.10	90	205,620	1,629	3,721,000	20,008
10		Kết cấu phụ trợ xây dựng	%	15.00	209,424	343,129,000	31,414	51,469,350	285,633
VIII.2		Trụ cầu SP					564,559	922,125,200	5,119,164
11	P 143	Cọc đóng 400x400, búa <=3.5T	m	426.40	761	1,243,100	324,490	530,058,000	2,942,578
12	P 94	Cắt đầu cọc trên mặt đất	m3	1.66	842	1,375,000	1,401	2,288,000	12,702
13	P 154	Bê tông dành cho trụ cầu	m3	31.65	2,342	3,824,000	74,114	121,013,000	671,827
14	P 153	Cốt thép cho trụ cầu	tấn	4.75	15,980	26,089,000	75,855	123,840,000	687,531
15	P 152	Ván khuôn cho trụ cầu	m2	92.97	162	265,120	15,061	24,649,000	136,809
16		Kết cấu phụ trợ xây dựng	%	15.00	490,921	801,848,000	73,638	120,277,200	667,717
VIII.3		Dầm, sàn (kết cấu cầu thang)					289,079	471,962,300	2,620,218
17	P 119	Bê tông C30 cho dầm C.I.P	m3	23.22	3,887	6,346,000	90,248	147,341,000	818,002
18	P 113	Cốt thép cho dầm C.I.P	tấn	3.48	15,998	26,119,000	55,716	90,965,000	505,015
19	P 108	Ván khuôn thép cho dầm C.I.P	m2	215.12	490	800,000	105,409	172,096,000	955,434
20		Kết cấu phụ trợ xây dựng	%	15.00	251,373	410,402,000	37,706	61,560,300	341,767
VIII.4		Lan can (kết cấu cầu thang)					76,061	124,181,000	689,422
20	P 156	Lan can cầu	tấn	2.71	28,077	45,840,000	76,061	124,181,000	689,422
VIII.4		Mái che					554,958	905,580,000	5,027,842
21	WI 42	Mái che cầu bộ hành	m2	116.10	4,780	7,800,000	554,958	905,580,000	5,027,842

Phụ lục C: Chi tiết Dự toán chi phí

C-2: Chi tiết chi phí của các Công trình liên phương thức cho từng ga theo từng giai đoạn

STT	Số đơn giá	Hạng mục	Đơn vị	Số lượng	Đơn giá		Chi phí		Total yên
					Ngoại tệ	Nội tệ	Ngoại tệ	Nội tệ	
					yên	VND	yên	VND	
6 Kết cấu mái cho bãi đậu xe									
1	P 4	Đào đất	m3	34.04	154	252,000	5,243	8,579,000	47,617
2	P 155	Đá lót	m3	6.16	419	684,000	2,579	4,211,000	23,378
3	P 12	Bê tông móng	m3	27.89	1,246	2,034,000	34,748	56,724,000	314,922
4	P 13	Cốt thép móng	tấn	1.82	14,097	23,016,000	25,595	41,789,000	232,001
5	P 14	Ván khuôn móng	m2	225.12	40	65,000	9,005	14,633,000	81,281
6	P 161	Xây dựng cột thép mạ kẽm	tấn	7.59	23,527	38,411,000	178,485	291,401,000	1,617,787
7	P 162	Xây dựng giàn thép mạ kẽm	tấn	13.66	24,384	39,810,000	333,080	543,796,000	3,019,023
8	P 163	Xây dựng xà gồ thép mạ kẽm	tấn	19.78	20,106	32,826,000	397,771	649,420,000	3,605,417
9	P 164	Lắp đặt cột thép mạ kẽm	tấn	7.59	5,342	8,722,000	40,526	66,168,000	367,346
10	P 165	Lắp đặt giàn thép mạ kẽm	tấn	13.66	2,875	4,693,000	39,272	64,105,000	355,902
11	P 166	Lắp đặt xà gồ thép mạ kẽm	tấn	19.78	13,087	21,366,000	258,909	422,698,000	2,346,719
12	P 160	Cột PVC D=60	m	82.80	55	90,000	4,554	7,452,000	41,361
13	P 169	Mái che bằng tấm tôn	m2	3,249.36	157	256,970	510,150	834,988,000	4,634,362
14	P 172	Máng xối trên mái bằng tấm tôn	m2	72.00	157	256,970	11,304	18,502,000	102,690
15	P 173	Xây dựng kết cấu bê tông cốt thép	tấn	0.79	26,800	43,755,000	21,287	34,754,000	192,946
16	P 174	Lắp đặt kết cấu bê tông cốt thép	tấn	0.79	6,303	10,291,000	5,006	8,174,000	45,379
7 Hàng rào									
17	P 4	Đào đất	m3	21.65	154	252,000	3,335	5,457,000	30,288
18	P 155	Đá lót	m3	7.73	419	684,000	3,240	5,290,000	29,369
19	P 12	Bê tông móng	m3	13.92	1,246	2,034,000	17,344	28,313,000	157,189
20	P 13	Cốt thép móng	tấn	0.98	14,097	23,016,000	13,765	22,474,000	124,770
21	P 14	Ván khuôn móng	m2	247.47	40	65,000	9,899	16,085,000	89,347
22	P 161	Xây dựng cột thép mạ kẽm	tấn	4.48	23,527	38,411,000	105,302	171,919,000	954,452
23	P 164	Lắp đặt cột thép mạ kẽm	tấn	4.48	5,342	8,722,000	23,910	39,038,000	216,728
24	P 173	Xây dựng kết cấu bê tông cốt thép	tấn	2.33	26,800	43,755,000	62,474	101,999,000	566,272
25	P 174	Lắp đặt kết cấu bê tông cốt thép	tấn	2.33	6,303	10,291,000	14,693	23,990,000	133,186
22	P 167	Xây dựng hàng rào thép mạ kẽm	m2	1,102.80	691	1,128,000	762,035	1,243,958,000	6,906,251
23	P 168	Lắp đặt hàng rào thép mạ kẽm	m2	1,102.80	165	269,000	181,962	296,653,000	1,647,205
8 Trạm dừng xe buýt									
1	P 4	Đào đất	m3	3.60	154	252,000	555	908,000	5,040
2	P 155	Đá lót	m3	0.45	419	684,000	190	310,000	1,721
3	P 12	Bê tông móng	m3	3.15	1,246	2,034,000	3,925	6,407,000	35,571
4	P 13	Cốt thép móng	tấn	0.20	14,097	23,016,000	2,756	4,500,000	24,983
5	P 14	Ván khuôn móng	m2	0.15	40	65,000	6	10,000	55
6	P 161	Xây dựng cột thép mạ kẽm	tấn	0.47	23,527	38,411,000	11,132	18,174,000	100,898
7	P 162	Xây dựng giàn thép mạ kẽm	tấn	0.17	24,384	39,810,000	4,212	6,876,000	38,174
8	P 163	Xây dựng xà gồ thép mạ kẽm	tấn	0.03	20,106	32,826,000	614	1,002,000	5,563
9	P 164	Lắp đặt cột thép mạ kẽm	tấn	0.47	5,342	8,722,000	2,528	4,127,000	22,912
10	P 165	Lắp đặt xà gồ thép mạ kẽm	tấn	0.17	2,875	4,693,000	497	811,000	4,503
11	P 166	Lắp đặt xà gồ thép mạ kẽm	tấn	0.03	13,087	21,366,000	399	652,000	3,619
12	P 171	Mái che bằng tấm ốp hợp kim nhôm	m2	35.92	364	594,110	13,073	21,338,000	118,467
13	P 173	Xây dựng kết cấu bê tông cốt thép	tấn	0.07	26,800	43,755,000	1,871	3,054,000	16,955
14	P 174	Lắp đặt kết cấu bê tông cốt thép	tấn	0.07	6,303	10,291,000	440	718,000	3,986
15	P 180	Lắp đặt hệ thống biển báo kỹ thuật số	LS	1.00	14,338,000	0	14,338,000	0	14,338,000
9 Đèn chiếu									
1	WI 16	Lắp đặt cột đèn chiếu	cái	89.00	25,391	41,541,000	2,259,799	3,697,149,000	20,520,932
2	WI 17	Lắp đặt cột đèn chiếu	cái		32,843	53,947,000	0	0	0

Phụ lục C: Chi tiết Dự toán chi phí

C-2: Chi tiết chi phí của các Công trình liên phương thức cho từng ga theo từng giai đoạn

STT	Số đơn giá	Hạng mục	Đơn vị	Số lượng	Đơn giá		Chi phí		Total yên
					Ngoại tệ	Nội tệ	Ngoại tệ	Nội tệ	
					yên	VND	yên	VND	
10 Hệ thống bán vé tại Bãi đậu xe							11,221,000	0	11,221,000
1	P 190	Lắp đặt hệ thống bán vé tại Bãi đậu xe	LS	1.00	11,221,000	0	11,221,000	0	11,221,000
Tổng phụ							34,260,828	14,215,138,850	104,472,914
Tổng							34,260,828	14,215,138,850	104,472,914

Phụ lục C: Chi tiết Dự toán chi phí

C-2: Chi tiết chi phí của các Công trình liên phương thức cho từng ga theo từng giai đoạn

STT	Số đơn giá	Hạng mục	Đơn vị	Số lượng	Đơn giá		Chi phí		Total yên
					Ngoại tệ	Nội tệ	Ngoại tệ	Nội tệ	
					yên	VND	yên	VND	
12. Khu Công nghệ cao									
Giai đoạn 1									
1 Công tác đào đắp đất									
1	P 3	Đào đất	m3	610.38	22	35,820	13,428	21,864,000	121,420
2	P 5	Lấp đất (K0.95)	m3	1,367.89	129	211,380	176,458	289,145,000	1,604,617
3	P 6	Lấp đất (K0.98)	m3	1,486.72	136	221,750	202,193	329,679,000	1,830,559
2 Lớp móng và móng đáy									
4	P 36	Lớp móng dưới cấp phối	m3	685.72	246	400,940	168,686	274,931,000	1,526,638
5	P 37	Lớp móng cấp phối	m3	991.14	245	400,790	242,830	397,241,000	2,204,902
3 Vía hè									
6	P 38	Lớp nhũ tương (lớp lót)	m2	2,285.72	19	30,380	43,429	69,440,000	386,410
7	P 39	Lớp liên kết (dính bám)	m2	4,955.72	11	17,270	54,513	85,585,000	477,238
8	P 40	Lớp bê tông nhựa hạt trung dày 7cm	m2	2,285.72	180	294,000	411,430	672,003,000	3,730,619
9	P 41	Lớp bê tông nhựa hạt mịn dày 5cm	m2	4,955.72	132	215,370	654,155	1,067,314,000	5,925,883
4 Cảnh quan									
10	P 42	Đất trồng	m3	483.56	194	316,000	93,810	152,804,000	848,547
11	P 43	Cây chuối ngọc vàng	m2		80	130,000	0	0	0
12	P 44	Cây mắt nhung	m2		68	111,000	0	0	0
13	P 45	Cây hoàng yến	m2	9.13	628	1,025,000	5,734	9,359,000	51,960
14	P 46	Cây mai chi thiên	m2		628	1,025,000	0	0	0
15	P 47	Cây ắc ó	m2	6.60	80	130,000	528	858,000	4,766
16	P 48	Solenostellarioides	m2		993	1,621,000	0	0	0
17	P 49	Cỏ tre	m2	2,402.06	26	42,000	62,454	100,887,000	560,760
18	P 52	Bảo dưỡng cỏ, thảm cỏ 30 ngày	m2	2,417.79	39	64,000	94,294	154,739,000	858,588
19	P 53	Định vị, đào và vận chuyển cây	cây	56.00	138	225,000	7,728	12,600,000	69,963
19	P 61	CÂY CHI CỎ	cây	10.00	7,729	12,619,000	77,290	126,190,000	700,574
20	P 59	CÂY BÀNG LÁ NHỎ	cây	46.00	310	506,000	14,260	23,276,000	129,226
21	P 62	Bảo dưỡng cây 90 ngày	cây	56.00	222	363,000	12,432	20,328,000	112,837
		Ghế	bộ	26.00		2,000,000	0	52,000,000	256,841
5 An toàn giao thông									
22	P 29	Vạch sơn đường	m2	1,054.35	228	372,000	240,392	392,218,000	2,177,654
23	P 31	Biển báo trên đường - hình tròn	bộ	3.00	1,196	1,952,000	3,588	5,856,000	32,512
24	P 30	Biển báo trên đường - hình chữ nhật	bộ	7.00	2,841	4,638,000	19,887	32,466,000	180,245
25	WI 13	Lắp đặt vỉa hè đi bộ - gạch terrazzo	m2	1,962.23	311	508,000	610,253	996,811,000	5,533,749
25	WI 8	Lắp đặt lề đường bê tông	m	1,252.42	170	277,000	212,911	346,919,000	1,926,430
26	WI 9	Lắp đặt lề đường bê tông	m	173.51	210	342,000	36,437	59,340,000	329,532
6 Hệ thống thoát nước									
1	P 3	Đào đất	m3	379.81	22	35,820	8,356	13,605,000	75,554
2	P 9	Xử lý đất	m3	379.81	90	205,620	34,183	78,097,000	419,923
3	P 8	Lấp cát (K0.95)	m3	246.95	136	221,953	33,585	54,811,000	304,310
4	P 135	Cọc ván định hình	m	7,044.00	14	22,690	98,616	159,828,000	888,046
5	P 8	Lấp cát (K0.95)	m3	4.47	136	221,953	607	991,000	5,502
6	P 10	Bê tông lót	m3	21.09	1,007	1,644,000	21,236	34,670,000	192,480
7	P 14	Ván khuôn móng	m2	96.34	40	65,000	3,854	6,262,000	34,784
8	P 13	Cốt thép móng	tấn	1.16	14,097	23,016,000	16,314	26,636,000	147,876
9	P 12	Bê tông móng	m3	11.08	1,246	2,034,000	13,808	22,540,000	125,139
10	P 134	Lắp đặt gối R.C	cái	36.00	18	29,500	648	1,062,000	5,893
11	P 133	Lắp đặt ống bê tông R.C (đường kính 800 mm)	m	36.00	1,069	1,745,220	38,484	62,828,000	348,807

Phụ lục C: Chi tiết Dự toán chi phí

C-2: Chi tiết chi phí của các Công trình liên phương thức cho từng ga theo từng giai đoạn

STT	Số đơn giá		Hạng mục	Đơn vị	Số lượng	Đơn giá		Chi phí		Total yên
						Ngoại tệ	Nội tệ	Ngoại tệ	Nội tệ	
						yên	VND	yên	VND	
7	Cầu bộ hành						16,430,156	16,042,205,750	95,666,575	
VII.1			Trụ cầu P1				878,661	1,436,973,300	7,976,226	
1	WI	21	Cọc đúc tại chỗ D1200	m	92.70	6,822	11,139,000	632,399	1,032,585,000	5,732,592
2	P	94	Cắt đầu cọc trên mặt đất	m3	2.71	842	1,375,000	2,285	3,732,000	20,718
3	P	154	Bê tông đúc trụ cầu	m3	23.78	2,342	3,824,000	55,694	90,936,000	504,849
4	P	153	Cốt thép đúc trụ cầu	tấn	3.57	15,980	26,089,000	57,002	93,061,000	516,653
5	P	152	Ván khuôn cho trụ cầu	m2	55.54	162	265,120	8,997	14,724,000	81,722
6	P	10	Bê tông lót	m3	0.80	1,007	1,644,000	805	1,314,000	7,295
7	P	3	Đào đất	m3	33.70	22	35,820	741	1,207,000	6,703
8	P	8	Lấp cát (K0.95)	m3	22.77	136	221,953	3,097	5,054,000	28,060
9	P	9	Xử lý đất	m3	33.70	90	205,620	3,033	6,929,000	37,257
10			Kết cấu phụ trợ xây dựng	%	15.00	764,053	1,249,542,000	114,608	187,431,300	1,040,377
VII.2			Trụ cầu P2					1,923,784	3,145,394,900	17,459,666
11	WI	21	Cọc đúc tại chỗ D1200	m	185.40	6,822	11,139,000	1,264,799	2,065,171,000	11,465,189
12	P	94	Cắt đầu cọc trên mặt đất	m3	8.48	842	1,375,000	7,142	11,663,000	64,748
13	P	154	Bê tông đúc trụ cầu	m3	78.38	2,342	3,824,000	183,575	299,740,000	1,664,065
14	P	153	Cốt thép đúc trụ cầu	tấn	11.76	15,980	26,089,000	187,886	306,744,000	1,702,970
15	P	152	Ván khuôn cho trụ cầu	m2	99.88	162	265,120	16,180	26,480,000	146,971
16	P	10	Bê tông lót	m3	2.21	1,007	1,644,000	2,224	3,632,000	20,163
17	P	3	Đào đất	m3	62.43	22	35,820	1,373	2,236,000	12,417
18	P	8	Lấp cát (K0.95)	m3	29.84	136	221,953	4,059	6,624,000	36,777
19	P	9	Xử lý đất	m3	62.43	90	205,620	5,618	12,836,000	69,018
20			Kết cấu phụ trợ xây dựng	%	15.00	1,672,856	2,735,126,000	250,928	410,268,900	2,277,348
VII.3			Trụ cầu P3					875,536	1,431,871,900	7,947,906
21	WI	21	Cọc đúc tại chỗ D1200	m	92.70	6,822	11,139,000	632,399	1,032,585,000	5,732,592
22	P	94	Cắt đầu cọc trên mặt đất	m3	2.71	842	1,375,000	2,285	3,732,000	20,718
23	P	154	Bê tông đúc trụ cầu	m3	23.23	2,342	3,824,000	54,408	88,836,000	493,191
24	P	153	Cốt thép đúc trụ cầu	tấn	3.48	15,980	26,089,000	55,685	90,912,000	504,722
25	P	152	Ván khuôn cho trụ cầu	m2	54.83	162	265,120	8,883	14,537,000	80,685
26	P	10	Bê tông lót	m3	0.80	1,007	1,644,000	805	1,314,000	7,295
27	P	3	Đào đất	m3	33.70	22	35,820	741	1,207,000	6,703
28	P	8	Lấp cát (K0.95)	m3	22.77	136	221,953	3,097	5,054,000	28,060
29	P	9	Xử lý đất	m3	33.70	90	205,620	3,033	6,929,000	37,257
30			Kết cấu phụ trợ xây dựng	%	15.00	761,336	1,245,106,000	114,200	186,765,900	1,036,683
VII.4			Trụ cầu P4					1,734,474	2,836,300,200	15,743,661
31	WI	21	Cọc đúc tại chỗ D1200	m	185.40	6,822	11,139,000	1,264,799	2,065,171,000	11,465,189
32	P	94	Cắt đầu cọc trên mặt đất	m3	8.48	842	1,375,000	7,142	11,663,000	64,748
33	P	154	Bê tông đúc trụ cầu	m3	43.80	2,342	3,824,000	102,578	167,488,000	929,843
34	P	153	Cốt thép đúc trụ cầu	tấn	6.57	15,980	26,089,000	104,987	171,401,000	951,579
35	P	152	Ván khuôn cho trụ cầu	m2	95.42	162	265,120	15,458	25,297,000	140,406
36	P	10	Bê tông lót	m3	2.21	1,007	1,644,000	2,224	3,632,000	20,163
37	P	3	Đào đất	m3	62.43	22	35,820	1,373	2,236,000	12,417
38	P	8	Lấp cát (K0.95)	m3	29.84	136	221,953	4,059	6,624,000	36,777
39	P	9	Xử lý đất	m3	62.43	90	205,620	5,618	12,836,000	69,018
40			Kết cấu phụ trợ xây dựng	%	15.00	1,508,238	2,466,348,000	226,236	369,952,200	2,053,521
VII.5			Trụ cầu P5					464,850	760,123,550	4,219,288
41	WI	21	Cọc đúc tại chỗ D1200	m	46.35	6,822	11,139,000	316,200	516,293,000	2,866,299
42	P	94	Cắt đầu cọc trên mặt đất	m3	1.36	842	1,375,000	1,143	1,866,000	10,360
43	P	154	Bê tông đúc trụ cầu	m3	15.95	2,342	3,824,000	37,346	60,979,000	338,536
44	P	153	Cốt thép đúc trụ cầu	tấn	2.39	15,980	26,089,000	38,223	62,404,000	346,452

Phụ lục C: Chi tiết Dự toán chi phí

C-2: Chi tiết chi phí của các Công trình liên phương thức cho từng ga theo từng giai đoạn

STT	Số đơn giá	Hạng mục	Đơn vị	Số lượng	Đơn giá		Chi phí		Total yên
					Ngoại tệ	Nội tệ	Ngoại tệ	Nội tệ	
					yên	VND	yên	VND	
45	P 152	Ván khuôn cho trụ cầu	m2	46.60	162	265,120	7,549	12,355,000	68,573
46	P 10	Bê tông lót	m3	0.36	1,007	1,644,000	364	593,000	3,293
47	P 3	Đào đất	m3	16.25	22	35,820	358	582,000	3,233
48	P 8	Lấp cát (K0.95)	m3	11.55	136	221,953	1,571	2,564,000	14,235
49	P 9	Xử lý đất	m3	16.25	90	205,620	1,463	3,341,000	17,965
50		Kết cấu phụ trợ xây dựng	%	15.00	404,217	660,977,000	60,633	99,146,550	550,342
VII.6		Dầm					3,822,624	2,210,640,700	14,741,525
51	WI 27	Dầm Super T, L=25m	dầm	2.00	204,922	334,588,000	409,844	669,176,000	3,715,070
52	WI 28	Dầm Super T, L=18m	dầm	4.00	154,920	252,947,000	619,680	1,011,788,000	5,617,151
53	WI 29	Dầm Super T, L=6m	dầm	2.00	65,349	106,697,000	130,698	213,394,000	1,184,704
53	P 123	Lấp đặt ổ đỡ đàn hồi, loại 510x660x44	bộ	12.00	172,058	1,805,000	2,064,696	21,660,000	2,171,680
54	P 125	Lấp đặt ổ đỡ đàn hồi, loại 350x350x42	bộ	4.00	28,492	1,805,000	113,968	7,220,000	149,629
54		Kết cấu phụ trợ xây dựng	%	15.00	3,224,918	1,916,018,000	483,738	287,402,700	1,903,291
VII.7		Màng ngăn					28,082	45,848,200	254,538
54	P 118	Bê tông C35 cho dầm C.I.P	m3	2.08	3,935	6,425,000	8,185	13,364,000	74,193
55	P 113	Cốt thép cho dầm C.I.P	tấn	0.31	15,998	26,119,000	4,991	8,149,000	45,241
56	P 108	Ván khuôn thép cho dầm C.I.P	m2	22.94	490	800,000	11,243	18,355,000	101,903
57		Kết cấu phụ trợ xây dựng	%	15.00	24,419	39,868,000	3,663	5,980,200	33,201
VII.8		Sàn					264,504	431,863,000	2,397,582
57	P 118	Bê tông C35 cho dầm C.I.P	m3	40.20	3,935	6,425,000	158,187	258,285,000	1,433,920
58	P 113	Cốt thép cho dầm C.I.P	tấn	6.03	15,998	26,119,000	96,468	157,498,000	874,390
59	P 108	Ván khuôn thép cho dầm C.I.P	m2	20.10	490	800,000	9,849	16,080,000	89,272
VII.9		Ván khuôn R.C (dầm Super - T)					13,203	21,550,000	119,644
60	P 122	Bê tông C20 cho dầm Super T	m3	2.01	2,138	3,491,000	4,295	7,013,000	38,934
61	P 116	Cốt thép cho dầm Super T	tấn	0.50	15,787	25,775,000	7,929	12,945,000	71,868
62	P 111	Ván khuôn thép cho dầm Super T	m2	9.07	108	175,620	979	1,592,000	8,842
VII.10		Lan can, thoát nước, chiếu sáng					652,971	1,067,133,000	5,923,806
63	P 121	Bê tông C25 dành cho lan can	m3	27.14	2,168	3,540,000	58,843	96,081,000	533,411
64	P 115	Cốt thép cho lan can	tấn	4.07	15,164	24,757,000	61,736	100,791,000	559,568
65	P 110	Ván khuôn thép cho sàn	m2	228.80	86	140,070	19,677	32,048,000	177,970
66	P 156	Lan can cầu	tấn	5.01	28,077	45,840,000	140,525	229,429,000	1,273,732
67	P 157	Lưới kim loại	bộ	26.00	76	124,000	1,976	3,224,000	17,900
68	P 158	Ống PVC D=30	m	134.00	28	45,000	3,752	6,030,000	33,536
69	P 159	Ống PVC D=90	m	134.00	82	134,000	10,988	17,956,000	99,677
70	WI 16	Lấp đặt cột đèn chiếu	cái	14.00	25,391	41,541,000	355,474	581,574,000	3,228,012
VII.11		Khớp giãn nở					3,414,235	8,326,000	3,455,359
71	P 127	Lấp đặt khớp giãn nở, t=50mm	m	20.00	148,445	362,000	2,968,900	7,240,000	3,004,660
72		Kết cấu phụ trợ xây dựng	%	15.00	2,968,900	7,240,000	445,335	1,086,000	450,699
VII.12		Vật liệu đã qua xử lý					778,766	70,428,000	1,126,627
73	P 130	Màng chống thấm	m2	214.30	3,491	96,000	748,121	20,573,000	849,736
74	P 39	Lớp nhựa dính bám	m2	214.30	11	17,270	2,357	3,701,000	20,637
75	P 41	Lớp bê tông nhựa hạt mịn dày 5cm	m2	214.30	132	215,370	28,288	46,154,000	256,254
VII.13		Khác					1,578,466	2,575,753,000	14,300,747
76	P 42	Đất trồng	m3	5.72	194	316,000	1,110	1,808,000	10,040
77	P 45	Cây hoàng yến	m2	28.60	628	1,025,000	17,961	29,315,000	162,755
78	P 52	Bảo dưỡng cỏ, thảm cỏ 30 ngày	m2	28.60	39	64,000	1,115	1,830,000	10,154
79	WI 42	Mái che cho cầu bộ hành	m2	326.00	4,780	7,800,000	1,558,280	2,542,800,000	14,117,798

Phụ lục C: Chi tiết Dự toán chi phí

C-2: Chi tiết chi phí của các Công trình liên phương thức cho từng ga theo từng giai đoạn

STT	Số đơn giá	Hạng mục	Đơn vị	Số lượng	Đơn giá		Chi phí		Total yên
					Ngoại tệ	Nội tệ	Ngoại tệ	Nội tệ	
					yên	VND	yên	VND	
8		Kết cấu cầu thang					1,303,294	4,098,509,000	21,546,843
VIII.1		Móng SA					240,838	394,598,350	2,189,856
1	P 143	Cọc đóng 400x400, búa <=3.5T	m	213.20	761	1,243,100	162,245	265,029,000	1,471,289
2	P 94	Cắt đầu cọc trên mặt đất	m3	0.83	842	1,375,000	701	1,144,000	6,351
3	P 154	Bê tông dành cho trụ cầu	m3	10.00	2,342	3,824,000	23,420	38,240,000	212,297
4	P 153	Cốt thép cho trụ cầu	tấn	1.00	15,980	26,089,000	15,980	26,089,000	144,840
5	P 152	Ván khuôn cho trụ cầu	m2	18.00	162	265,120	2,916	4,772,000	26,486
6	P 10	Bê tông lót	m3	1.19	1,007	1,644,000	1,196	1,953,000	10,842
7	P 3	Đào đất	m3	18.10	22	35,820	398	648,000	3,599
8	P 8	Lấp cát (K0.95)	m3	6.91	136	221,953	939	1,533,000	8,511
9	P 9	Xử lý đất	m3	18.10	90	205,620	1,629	3,721,000	20,008
10		Kết cấu phụ trợ xây dựng	%	15.00	209,424	343,129,000	31,414	51,469,350	285,633
VIII.2		Móng cầu SP					562,572	918,878,750	5,101,141
11	P 143	Cọc đóng 400x400, búa <=3.5T	m	426.40	761	1,243,100	324,490	530,058,000	2,942,578
12	P 94	Cắt đầu cọc trên mặt đất	m3	1.66	842	1,375,000	1,401	2,288,000	12,702
13	P 154	Bê tông dành cho trụ cầu	m3	31.33	2,342	3,824,000	73,385	119,822,000	665,215
14	P 153	Cốt thép cho trụ cầu	tấn	4.70	15,980	26,089,000	75,108	122,621,000	680,763
15	P 152	Ván khuôn cho trụ cầu	m2	91.41	162	265,120	14,809	24,236,000	134,517
16		Kết cấu phụ trợ xây dựng	%	15.00	489,193	799,025,000	73,379	119,853,750	665,366
VIII.3		Dầm, sàn (kết cấu cầu thang)					295,541	482,508,950	2,678,772
17	P 119	Bê tông C30 cho dầm C.I.P	m3	23.32	3,887	6,346,000	90,653	148,001,000	821,667
18	P 113	Cốt thép cho dầm C.I.P	tấn	3.50	15,998	26,119,000	55,966	91,372,000	507,275
19	P 108	Ván khuôn thép cho dầm C.I.P	m2	225.25	490	800,000	110,373	180,200,000	1,000,425
20		Kết cấu phụ trợ xây dựng	%	15.00	256,992	419,573,000	38,549	62,935,950	349,405
VIII.4		Lan can (kết cấu cầu thang)					76,061	124,181,000	689,422
20	P 156	Lan can cầu	tấn	2.71	28,077	45,840,000	76,061	124,181,000	689,422
VIII.5		Mái che					12,949	21,130,000	117,315
21	WI 42	Mái che cầu bộ hành	m2	2.71	4,780	7,800,000	12,949	21,130,000	117,315
VIII.6		Thang máy					115,334	2,157,211,950	10,770,337
22	P 120	Bê tông C30 cho thang máy	m3	20.00	2,463	4,021,000	49,260	80,420,000	446,474
23	P 114	Cốt thép cho thang máy	tấn	2.00	16,155	26,376,000	32,310	52,752,000	292,865
24	P 109	Ván khuôn thép cho thang máy	m2	160.00	117	190,730	18,720	30,517,000	169,451
25		Thang máy	bộ	1.00		1,968,969,600	0	1,968,969,600	9,725,228
26		Thang cuốn	bộ			3,281,616,000	0	0	0
25		Kết cấu phụ trợ xây dựng	%	15.00	100,290	163,689,000	15,044	24,553,350	136,319
9		Kết cấu mái cho bãi đậu xe					2,045,555	3,342,059,000	18,552,811
1	P 4	Đào đất	m3	37.95	154	252,000	5,844	9,563,000	53,078
2	P 155	Đá lót	m3	6.65	419	684,000	2,788	4,551,000	25,267
3	P 12	Bê tông móng	m3	31.30	1,246	2,034,000	38,995	63,656,000	353,408
4	P 13	Cốt thép móng	tấn	1.98	14,097	23,016,000	27,854	45,477,000	252,476
5	P 14	Ván khuôn móng	m2	228.48	40	65,000	9,139	14,851,000	82,492
6	P 161	Xây dựng cột thép mạ kẽm	tấn	9.19	23,527	38,411,000	216,193	352,964,000	1,959,569
7	P 162	Xây dựng giàn thép mạ kẽm	tấn	15.37	24,384	39,810,000	374,805	611,917,000	3,397,214
8	P 163	Xây dựng xà gồ thép mạ kẽm	tấn	19.30	20,106	32,826,000	388,060	633,565,000	3,517,394
9	P 164	Lắp đặt cột thép mạ kẽm	tấn	9.19	5,342	8,722,000	49,088	80,148,000	444,959
10	P 165	Lắp đặt giàn thép mạ kẽm	tấn	15.37	2,875	4,693,000	44,191	72,136,000	400,489
11	P 166	Lắp đặt xà gồ thép mạ kẽm	tấn	19.30	13,087	21,366,000	252,588	412,379,000	2,289,430
12	P 160	Cột PVC D=60	m	654.00	55	90,000	35,970	58,860,000	326,694
13	P 169	Mái che bằng tấm tôn	m2	3,147.60	157	256,970	494,173	808,839,000	4,489,229
14	P 172	Máng xối trên mái bằng tấm tôn	m2	480.00	157	256,970	75,360	123,346,000	684,596

Phụ lục C: Chi tiết Dự toán chi phí

C-2: Chi tiết chi phí của các Công trình liên phương thức cho từng ga theo từng giai đoạn

STT	Số đơn giá	Hạng mục	Đơn vị	Số lượng	Đơn giá		Chi phí		Total yên
					Ngoại tệ yên	Nội tệ VND	Ngoại tệ yên	Nội tệ VND	
					15	P 173	Xây dựng kết cấu bê tông cốt thép	tấn	
16	P 174	Lắp đặt kết cấu bê tông cốt thép	tấn	0.92	6,303	10,291,000	5,809	9,484,000	52,653
10 Hàng rào							935,183	1,526,304,000	8,473,977
1	P 4	Đào đất	m3	16.94	154	252,000	2,609	4,269,000	23,695
2	P 155	Đá lót	m3	6.05	419	684,000	2,535	4,138,000	22,974
3	P 12	Bê tông móng	m3	10.89	1,246	2,034,000	13,569	22,150,000	122,973
4	P 13	Cốt thép móng	tấn	0.76	14,097	23,016,000	10,769	17,582,000	97,611
5	P 14	Ván khuôn móng	m2	193.60	40	65,000	7,744	12,584,000	69,899
6	P 161	Xây dựng cột thép mạ kẽm	tấn	3.50	23,527	38,411,000	82,380	134,497,000	746,694
7	P 164	Lắp đặt cột thép mạ kẽm	tấn	3.50	5,342	8,722,000	18,705	30,540,000	169,550
8	P 173	Xây dựng kết cấu bê tông cốt thép	tấn	1.82	26,800	43,755,000	48,875	79,797,000	443,012
9	P 174	Lắp đặt kết cấu bê tông cốt thép	tấn	1.82	6,303	10,291,000	11,495	18,768,000	104,195
6	P 167	Xây dựng hàng rào thép mạ kẽm	m2	860.40	691	1,128,000	594,536	970,531,000	5,388,229
7	P 168	Lắp đặt hàng rào thép mạ kẽm	m2	860.40	165	269,000	141,966	231,448,000	1,285,145
11 Trạm dừng xe buýt							7,743,444	88,872,000	8,182,405
1	P 4	Đào đất	m3	1.45	154	252,000	223	365,000	2,026
2	P 155	Đá lót	m3	0.32	419	684,000	136	222,000	1,233
3	P 12	Bê tông móng	m3	1.13	1,246	2,034,000	1,402	2,288,000	12,703
4	P 13	Cốt thép móng	tấn	0.02	14,097	23,016,000	281	459,000	2,548
5	P 14	Ván khuôn móng	m2	36.00	40	65,000	1,440	2,340,000	12,998
6	P 161	Xây dựng cột thép mạ kẽm	tấn	0.52	23,527	38,411,000	12,252	20,004,000	111,057
7	P 162	Xây dựng giàn thép mạ kẽm	tấn	0.51	24,384	39,810,000	12,439	20,308,000	112,745
8	P 163	Xây dựng xà gồ thép mạ kẽm	tấn	0.29	20,106	32,826,000	5,754	9,395,000	52,158
9	P 164	Lắp đặt cột thép mạ kẽm	tấn	0.52	5,342	8,722,000	2,782	4,542,000	25,216
10	P 165	Lắp đặt xà gồ thép mạ kẽm	tấn	0.51	2,875	4,693,000	1,467	2,394,000	13,292
11	P 166	Lắp đặt xà gồ thép mạ kẽm	tấn	0.29	13,087	21,366,000	3,746	6,115,000	33,949
12	P 171	Mái che bằng tấm ốp hợp kim nhôm	m2	27.00	364	594,110	9,828	16,041,000	89,058
13	P 173	Xây dựng kết cấu bê tông cốt thép	tấn	0.08	26,800	43,755,000	2,181	3,561,000	19,770
14	P 174	Lắp đặt kết cấu bê tông cốt thép	tấn	0.08	6,303	10,291,000	513	838,000	4,652
15	P 181	Lắp đặt hệ thống biển báo kỹ thuật số	LS	1.00	7,689,000	0	7,689,000	0	7,689,000
12 Đèn chiếu							2,928,799	4,793,381,000	26,604,493
1	WI 16	Lắp đặt cột đèn chiếu	cái	105.00	25,391	41,541,000	2,666,055	4,361,805,000	24,210,088
2	WI 17	Lắp đặt cột đèn chiếu	cái	8.00	32,843	53,947,000	262,744	431,576,000	2,394,405
13 Hệ thống bán vé tại Bãi đậu xe							8,416,000	0	8,416,000
1	P 191	Lắp đặt hệ thống bán vé tại Bãi đậu xe	LS	1.00	8,416,000	0	8,416,000	0	8,416,000
		Tổng phụ					43,531,241	36,046,513,750	221,573,888
		Tổng					43,531,241	36,046,513,750	221,573,888

Phụ lục C: Chi tiết Dự toán chi phí

C-2: Chi tiết chi phí của các Công trình liên phương thức cho từng ga theo từng giai đoạn

STT	Số đơn giá	Hạng mục	Đơn vị	Số lượng	Đơn giá		Chi phí		Total yên
					Ngoại tệ	Nội tệ	Ngoại tệ	Nội tệ	
					yên	VND	yên	VND	
13. Suối Tiên									
Giai đoạn 1									
1		Công tác đào đắp đất					130,275	212,743,000	1,181,065
1	P 3	Đào đất	m3	224.40	22	35,820	4,937	8,038,000	44,639
2	P 5	Lấp đất (K0.95)	m3	326.40	129	211,380	42,106	68,994,000	382,884
3	P 6	Lấp đất (K0.98)	m3	612.00	136	221,750	83,232	135,711,000	753,542
2		Lớp móng và móng đáy					99,960	163,522,000	907,636
4	P 36	Lớp móng dưới cấp phối	m3	0.00	246	400,940	0	0	0
5	P 37	Lớp móng cấp phối	m3	408.00	245	400,790	99,960	163,522,000	907,636
3		Via hè					291,720	474,586,000	2,635,818
6	P 38	Lớp nhũ tương (lớp lót)	m2	0.00	19	30,380	0	0	0
7	P 39	Lớp liên kết (dính bám)	m2	2,040.00	11	17,270	22,440	35,231,000	196,455
8	P 40	Lớp bê tông nhựa hạt trung dày 7cm	m2	0.00	180	294,000	0	0	0
9	P 41	Lớp bê tông nhựa hạt mịn dày 5cm	m2	2,040.00	132	215,370	269,280	439,355,000	2,439,363
4		Cảnh quan					0	0	0
10	P 42	Đất trồng	m3	0.00	194	316,000	0	0	0
11	P 43	Cây chuối ngọc vàng	m2		80	130,000	0	0	0
12	P 44	Cây mắt nhung	m2		68	111,000	0	0	0
13	P 45	Cây hoàng yến	m2	0.00	628	1,025,000	0	0	0
14	P 46	Cây mai chi thiên	m2		628	1,025,000	0	0	0
15	P 47	Cây ắc ó	m2	0.00	80	130,000	0	0	0
16	P 48	Solenostellarioides	m2	0.00	993	1,621,000	0	0	0
17	P 49	Cỏ tre	m2	0.00	26	42,000	0	0	0
18	P 52	Bảo dưỡng cỏ, thăm cỏ 30 ngày	m2	0.00	39	64,000	0	0	0
19	P 53	Định vị, đào và vận chuyển cây	cây	0.00	138	225,000	0	0	0
20	P 61	CÂY CHI CỌ	cây	0.00	7,729	12,619,000	0	0	0
21	P 59	CÂY BÀNG LÁ NHỎ	cây	0.00	310	506,000	0	0	0
22	P 62	Bảo dưỡng cây 90 ngày	cây	0.00	222	363,000	0	0	0
23		Ghế	bộ	0.00		2,000,000	0	0	0
5		An toàn giao thông					299,312	488,524,000	2,712,253
10	P 29	Vạch sơn đường	m2	323.86	228	372,000	73,840	120,475,000	668,896
11	P 31	Biển báo trên đường - hình tròn	bộ		1,196	1,952,000	0	0	0
12	P 30	Biển báo trên đường - hình chữ nhật	bộ	6.00	2,841	4,638,000	17,046	27,828,000	154,495
13	WI 13	Lắp đặt vỉa hè đi bộ - gạch terrazzo	m2	500.59	311	508,000	155,683	254,300,000	1,411,734
14	WI 8	Lắp đặt lề đường bê tông	m	173.64	170	277,000	29,519	48,099,000	267,092
15	WI 9	Lắp đặt lề đường bê tông	m	110.59	210	342,000	23,224	37,822,000	210,036
6		Hệ thống thoát nước					0	0	0
1	P 3	Đào đất	m3		22	35,820	0	0	0
2	P 9	Xử lý đất	m3		90	205,620	0	0	0
3	P 8	Lấp cát (K0.95)	m3		136	221,953	0	0	0
4	P 135	Cọc ván định hình	m		14	22,690	0	0	0
5	P 14	Ván khuôn móng	m2		40	65,000	0	0	0
6	P 10	Bê tông lót	m3		1,007	1,644,000	0	0	0
7	P 13	Cốt thép móng	tấn		14,097	23,016,000	0	0	0
8	P 12	Bê tông móng	m3		1,246	2,034,000	0	0	0
9	P 134	Lắp đặt gối R.C	cái		18	29,500	0	0	0
10	P 133	Lắp đặt ống bê tông R.C (đường kính 800 mm)	m		1,069	1,745,220	0	0	0

Phụ lục C: Chi tiết Dự toán chi phí

C-2: Chi tiết chi phí của các Công trình liên phương thức cho từng ga theo từng giai đoạn

STT	Số đơn giá	Hạng mục	Đơn vị	Số lượng	Đơn giá		Chi phí		Total yên	
					Ngoại tệ	Nội tệ	Ngoại tệ	Nội tệ		
					yên	VND	yên	VND		
7	Kết cấu cầu thang						1,882,447	3,074,722,150	17,069,261	
VIII.1		Móng SA					268,842	440,344,200	2,443,811	
1	P	143	Cọc đóng 400x400, búa <=3.5T	m	245.20	761	1,243,100	186,597	304,808,000	1,692,119
2	P	94	Cắt đầu cọc trên mặt đất	m3	0.83	842	1,375,000	701	1,144,000	6,351
3	P	154	Bê tông dành cho trụ cầu	m3	10.00	2,342	3,824,000	23,420	38,240,000	212,297
4	P	153	Cốt thép cho trụ cầu	tấn	1.00	15,980	26,089,000	15,980	26,089,000	144,840
5	P	152	Ván khuôn cho trụ cầu	m2	18.00	162	265,120	2,916	4,772,000	26,486
6	P	10	Bê tông lót	m3	1.19	1,007	1,644,000	1,196	1,953,000	10,842
7	P	3	Đào đất	m3	18.10	22	35,820	398	648,000	3,599
8	P	8	Lấp cát (K0.95)	m3	6.91	136	221,953	939	1,533,000	8,511
9	P	9	Xử lý đất	m3	18.10	90	205,620	1,629	3,721,000	20,008
10			Kết cấu phụ trợ xây dựng	%	15.00	233,776	382,908,000	35,066	57,436,200	318,758
VIII.2		Trụ cầu SP						614,735	1,004,086,850	5,574,168
11	P	143	Cọc đóng 400x400, búa <=3.5T	m	490.40	761	1,243,100	373,194	609,616,000	3,384,238
12	P	94	Cắt đầu cọc trên mặt đất	m3	1.66	842	1,375,000	1,401	2,288,000	12,702
13	P	154	Bê tông dành cho trụ cầu	m3	30.73	2,342	3,824,000	71,973	117,516,000	652,414
14	P	153	Cốt thép cho trụ cầu	tấn	4.61	15,980	26,089,000	73,663	120,262,000	667,667
15	P	152	Ván khuôn cho trụ cầu	m2	88.40	162	265,120	14,321	23,437,000	130,082
16			Kết cấu phụ trợ xây dựng	%	15.00	534,552	873,119,000	80,183	130,967,850	727,065
VIII.3		Dầm, sàn (kết cấu cầu thang)						275,346	449,540,750	2,495,739
17	P	119	Bê tông C30 cho dầm C.I.P	m3	21.72	3,887	6,346,000	84,422	137,829,000	765,194
18	P	113	Cốt thép cho dầm C.I.P	tấn	3.26	15,998	26,119,000	52,119	85,092,000	472,409
19	P	108	Ván khuôn thép cho dầm C.I.P	m2	209.98	490	800,000	102,890	167,984,000	932,605
20			Kết cấu phụ trợ xây dựng	%	15.00	239,431	390,905,000	35,915	58,635,750	325,531
VIII.4		Lan can (kết cấu cầu thang)						73,309	119,688,000	664,478
20	P	156	Lan can cầu	tấn	2.61	28,077	45,840,000	73,309	119,688,000	664,478
VIII.5		Mái che						534,882	872,820,000	4,845,956
21	WI	42	Mái che cầu bộ hành	m2	111.90	4,780	7,800,000	534,882	872,820,000	4,845,956
VIII.6		Thang máy						115,334	188,242,350	1,045,109
22	P	120	Bê tông C30 cho thang máy	m3	20.00	2,463	4,021,000	49,260	80,420,000	446,474
23	P	114	Cốt thép cho thang máy	tấn	2.00	16,155	26,376,000	32,310	52,752,000	292,865
24	P	109	Ván khuôn thép cho thang máy	m2	160.00	117	190,730	18,720	30,517,000	169,451
24			Thang máy	bộ	0.00		525,900,000	0	0	0
25			Kết cấu phụ trợ xây dựng	%	15.00	100,290	163,689,000	15,044	24,553,350	136,319
8	Kết cấu mái cho bãi đậu xe							760,446	1,242,715,000	6,898,523
1	P	4	Đào đất	m3	19.31	154	252,000	2,973	4,865,000	27,002
2	P	155	Đá lót	m3	3.37	419	684,000	1,412	2,305,000	12,797
3	P	12	Bê tông móng	m3	15.94	1,246	2,034,000	19,856	32,414,000	179,957
4	P	13	Cốt thép móng	tấn	1.00	14,097	23,016,000	14,122	23,057,000	128,006
5	P	14	Ván khuôn móng	m2	114.24	40	65,000	4,570	7,426,000	41,249
6	P	161	Xây dựng cột thép mạ kẽm	tấn	4.70	23,527	38,411,000	110,610	180,586,000	1,002,569
7	P	162	Xây dựng giàn thép mạ kẽm	tấn	4.84	24,384	39,810,000	118,041	192,718,000	1,069,923
8	P	163	Xây dựng xà gồ thép mạ kẽm	tấn	4.18	20,106	32,826,000	84,036	137,201,000	761,706
9	P	164	Lắp đặt cột thép mạ kẽm	tấn	4.70	5,342	8,722,000	25,115	41,006,000	227,654
10	P	165	Lắp đặt giàn thép mạ kẽm	tấn	4.84	2,875	4,693,000	13,918	22,719,000	126,133
11	P	166	Lắp đặt xà gồ thép mạ kẽm	tấn	4.18	13,087	21,366,000	54,699	89,302,000	495,784
12	P	160	Cột PVC D=60	m	206.40	55	90,000	11,352	18,576,000	103,103
13	P	169	Mái che bằng tấm tôn	m2	1,755.60	157	256,970	275,629	451,137,000	2,503,906
14	P	172	Máng xối trên mái bằng tấm tôn	m2	54.00	157	256,970	8,478	13,876,000	77,015
15	P	173	Xây dựng kết cấu bê tông cốt thép	tấn	0.47	26,800	43,755,000	12,658	20,666,000	114,732

Phụ lục C: Chi tiết Dự toán chi phí

C-2: Chi tiết chi phí của các Công trình liên phương thức cho từng ga theo từng giai đoạn

STT	Số đơn giá	Hạng mục	Đơn v	Số lượng	Đơn giá		Chi phí		Total yên
					Ngoại tệ	Nội tệ	Ngoại tệ	Nội tệ	
					yên	VND	yên	VND	
16	P 174	Lắp đặt kết cấu bê tông cốt thép	tấn	0.47	6,303	10,291,000	2,977	4,861,000	26,987
9 Hàng rào							598,740	977,196,000	5,425,353
17	P 4	Đào đất	m3	10.85	154	252,000	1,671	2,734,000	15,175
18	P 155	Đá lót	m3	3.88	419	684,000	1,624	2,651,000	14,718
19	P 12	Bê tông móng	m3	6.98	1,246	2,034,000	8,691	14,187,000	78,764
20	P 13	Cốt thép móng	tấn	0.49	14,097	23,016,000	6,897	11,261,000	62,518
21	P 14	Ván khuôn móng	m2	124.00	40	65,000	4,960	8,060,000	44,770
22	P 161	Xây dựng cột thép mạ kẽm	tấn	2.24	23,527	38,411,000	52,764	86,145,000	478,255
23	P 164	Lắp đặt cột thép mạ kẽm	tấn	2.24	5,342	8,722,000	11,981	19,561,000	108,598
24	P 173	Xây dựng kết cấu bê tông cốt thép	tấn	1.17	26,800	43,755,000	31,305	51,109,000	283,745
25	P 174	Lắp đặt kết cấu bê tông cốt thép	tấn	1.17	6,303	10,291,000	7,362	12,021,000	66,737
22	P 167	Xây dựng hàng rào thép mạ kẽm	m2	550.80	691	1,128,000	380,603	621,302,000	3,449,367
23	P 168	Lắp đặt hàng rào thép mạ kẽm	m2	550.80	165	269,000	90,882	148,165,000	822,706
10 Trạm dừng xe buýt							14,414,903	125,541,000	15,034,980
1	P 4	Đào đất	m3	2.65	154	252,000	408	668,000	3,707
2	P 155	Đá lót	m3	0.48	419	684,000	199	325,000	1,804
3	P 12	Bê tông móng	m3	2.18	1,246	2,034,000	2,710	4,424,000	24,561
4	P 13	Cốt thép móng	tấn	0.09	14,097	23,016,000	1,200	1,958,000	10,871
5	P 14	Ván khuôn móng	m2	0.15	40	65,000	6	10,000	55
6	P 161	Xây dựng cột thép mạ kẽm	tấn	0.68	23,527	38,411,000	15,963	26,062,000	144,690
7	P 162	Xây dựng giàn thép mạ kẽm	tấn	0.57	24,384	39,810,000	13,843	22,600,000	125,470
8	P 163	Xây dựng xà gồ thép mạ kẽm	tấn	0.30	20,106	32,826,000	5,959	9,729,000	54,013
9	P 164	Lắp đặt cột thép mạ kẽm	tấn	0.68	5,342	8,722,000	3,625	5,918,000	32,855
10	P 165	Lắp đặt xà gồ thép mạ kẽm	tấn	0.57	2,875	4,693,000	1,632	2,664,000	14,790
11	P 166	Lắp đặt xà gồ thép mạ kẽm	tấn	0.30	13,087	21,366,000	3,879	6,332,000	35,154
12	P 171	Mái che bằng tấm ốp hợp kim nhôm	m2	65.97	364	594,110	24,014	39,195,000	217,608
13	P 173	Xây dựng kết cấu bê tông cốt thép	tấn	0.10	26,800	43,755,000	2,805	4,579,000	25,422
14	P 174	Lắp đặt kết cấu bê tông cốt thép	tấn	0.10	6,303	10,291,000	660	1,077,000	5,980
15	P 182	Lắp đặt hệ thống biển báo kỹ thuật số	LS	1.00	14,338,000	0	14,338,000	0	14,338,000
11 Đèn chiếu							2,919,965	4,777,215,000	26,515,811
1	WI 16	Lắp đặt cột đèn chiếu	cái	115.00	25,391	41,541,000	2,919,965	4,777,215,000	26,515,811
2	WI 17	Lắp đặt cột đèn chiếu	cái		32,843	53,947,000	0	0	0
12 Hệ thống bán vé tại Bãi đậu xe							11,221,000	0	11,221,000
1	P 192	Lắp đặt hệ thống bán vé tại Bãi đậu xe	LS	1.00	11,221,000	0	11,221,000	0	11,221,000
Tổng phụ							32,618,768	11,536,764,150	89,601,700
Giai đoạn 2									
1 Công tác đào đắp đất							226,740	370,760,000	2,058,016
1	P 3	Đào đất	m3	258.34	22	35,820	5,683	9,254,000	51,391
2	P 5	Lấp đất (K0.95)	m3	1,025.35	129	211,380	132,270	216,738,000	1,202,793
3	P 6	Lấp đất (K0.98)	m3	652.84	136	221,750	88,787	144,768,000	803,832
2 Lợp móng và móng đáy							355,458	580,515,000	3,222,765
4	P 36	Lợp móng dưới cấp phối	m3	652.84	246	400,940	160,600	261,751,000	1,453,453
5	P 37	Lợp móng cấp phối	m3	795.34	245	400,790	194,858	318,764,000	1,769,312
3 Via hè							867,362	1,412,684,000	7,844,957
6	P 38	Lớp nhũ tương (lớp lót)	m2	2,536.15	19	30,380	48,187	77,048,000	428,746
7	P 39	Lớp liên kết (đính bám)	m2	2,536.15	11	17,270	27,898	43,799,000	244,232
8	P 40	Lớp bê tông nhựa hạt trung dày 7cm	m2	2,536.15	180	294,000	456,506	745,627,000	4,139,342
9	P 41	Lớp bê tông nhựa hạt mịn dày 5cm	m2	2,536.15	132	215,370	334,771	546,210,000	3,032,637

Phụ lục C: Chi tiết Dự toán chi phí

C-2: Chi tiết chi phí của các Công trình liên phương thức cho từng ga theo từng giai đoạn

STT	Số đơn giá	Hạng mục	Đơn vị	Số lượng	Đơn giá		Chi phí		Total yên
					Ngoại tệ	Nội tệ	Ngoại tệ	Nội tệ	
					yên	VND	yên	VND	
4 Cảnh quan							307,748	530,239,000	2,926,731
10	P 42	Đất trồng	m3	175.36	194	316,000	34,020	55,413,000	307,719
11	P 43	Cây chuối ngọc vàng	m2		80	130,000	0	0	0
12	P 44	Cây mắt nhung	m2		68	111,000	0	0	0
13	P 45	Cây hoàng yến	m2	25.34	628	1,025,000	15,913	25,973,000	144,200
14	P 46	Cây mai chỉ thiên	m2		628	1,025,000	0	0	0
15	P 47	Cây ắc ó	m2	20.93	80	130,000	1,674	2,721,000	15,114
16	P 48	Solenostellarioides	m2	73.60	993	1,621,000	73,087	119,309,000	662,384
17	P 49	Cỏ tre	m2	756.92	26	42,000	19,680	31,791,000	176,704
18	P 52	Bảo dưỡng cỏ, thảm cỏ 30 ngày	m2	876.80	39	64,000	34,195	56,115,000	311,361
19	P 53	Định vị, đào và vận chuyển cây	cây	71.00	138	225,000	9,798	15,975,000	88,702
20	P 61	CÂY CHI CỌ	cây	11.00	7,729	12,619,000	85,019	138,809,000	770,631
21	P 59	CÂY BẢNG LÁ NHỎ	cây	60.00	310	506,000	18,600	30,360,000	168,556
22	P 62	Bảo dưỡng cây 90 ngày	cây	71.00	222	363,000	15,762	25,773,000	143,061
23		Ghế	bộ	14.00		2,000,000	0	28,000,000	138,299
5 An toàn giao thông							596,309	973,471,000	5,404,522
10	P 29	Vạch sơn đường	m2	778.35	228	372,000	177,464	289,546,000	1,607,603
11	P 31	Biển báo trên đường - hình tròn	bộ		1,196	1,952,000	0	0	0
12	P 30	Biển báo trên đường - hình chữ nhật	bộ	1.00	2,841	4,638,000	2,841	4,638,000	25,749
13	WI 13	Lắp đặt vỉa hè đi bộ - gạch terrazzo	m2	1,168.04	311	508,000	363,261	593,366,000	3,294,042
14	WI 8	Lắp đặt lề đường bê tông	m	173.64	170	277,000	29,519	48,099,000	267,092
15	WI 9	Lắp đặt lề đường bê tông	m	110.59	210	342,000	23,224	37,822,000	210,036
6 Hệ thống thoát nước							320,631	550,652,000	3,040,437
1	P 3	Đào đất	m3	487.83	22	35,820	10,732	17,474,000	97,040
2	P 9	Xử lý đất	m3	487.83	90	205,620	43,905	100,308,000	539,351
3	P 8	Lấp cát (K0.95)	m3	264.96	136	221,953	36,035	58,809,000	326,507
4	P 135	Cọc ván định hình	m	8,028.00	14	22,690	112,392	182,155,000	1,012,101
5	P 14	Ván khuôn móng	m2	122.85	40	65,000	4,914	7,986,000	44,359
6	P 10	Bê tông lót	m3	26.04	1,007	1,644,000	26,221	42,808,000	237,660
7	P 13	Cốt thép móng	tấn	1.45	14,097	23,016,000	20,457	33,400,000	185,428
8	P 12	Bê tông móng	m3	14.56	1,246	2,034,000	18,147	29,624,000	164,467
9	P 134	Lắp đặt gối R.C	cái	44.00	18	29,500	792	1,298,000	7,203
10	P 133	Lắp đặt ống bê tông R.C (đường kính 800 mm)	m	44.00	1,069	1,745,220	47,036	76,790,000	426,321
7 Kết cấu cầu thang							1,129,345	2,369,644,600	12,833,605
VIII.1		Móng SA					0	0	0
1	P 143	Cọc đóng 400x400, búa <=3.5T	m	0.00	761	1,243,100	0	0	0
2	P 94	Cắt đầu cọc trên mặt đất	m3	0.00	842	1,375,000	0	0	0
3	P 154	Bê tông dành cho trụ cầu	m3	0.00	2,342	3,824,000	0	0	0
4	P 153	Cốt thép cho trụ cầu	tấn	0.00	15,980	26,089,000	0	0	0
5	P 152	Ván khuôn cho trụ cầu	m2	0.00	162	265,120	0	0	0
6	P 10	Bê tông lót	m3	0.00	1,007	1,644,000	0	0	0
7	P 3	Đào đất	m3	0.00	22	35,820	0	0	0
8	P 8	Lấp cát (K0.95)	m3	0.00	136	221,953	0	0	0
9	P 9	Xử lý đất	m3	0.00	90	205,620	0	0	0
10		Kết cấu phụ trợ xây dựng	%	15.00	0	0	0	0	0
VIII.2		Trụ cầu SP					0	0	0
11	P 143	Cọc đóng 400x400, búa <=3.5T	m	0.00	761	1,243,100	0	0	0
12	P 94	Cắt đầu cọc trên mặt đất	m3	0.00	842	1,375,000	0	0	0
13	P 154	Bê tông dành cho trụ cầu	m3	0.00	2,342	3,824,000	0	0	0
14	P 153	Cốt thép cho trụ cầu	tấn	0.00	15,980	26,089,000	0	0	0

Phụ lục C: Chi tiết Dự toán chi phí

C-2: Chi tiết chi phí của các Công trình liên phương thức cho từng ga theo từng giai đoạn

STT	Số đơn giá	Hạng mục	Đơn vị	Số lượng	Đơn giá		Chi phí		Total yên
					Ngoại tệ yên	Nội tệ VND	Ngoại tệ yên	Nội tệ VND	
					15	P 152	Ván khuôn cho trụ cầu	m2	
16		Kết cấu phụ trợ xây dựng	%	15.00	0	0	0	0	0
VIII.3		Đầm, sàn (kết cấu cầu thang)					1,004,381	1,639,779,250	9,103,656
17	P 119	Bê tông C30 cho đầm C.I.P	m3	153.90	3,887	6,346,000	598,209	976,649,000	5,422,120
18	P 113	Cốt thép cho đầm C.I.P	tấn	17.14	15,998	26,119,000	274,158	447,601,000	2,484,970
19	P 108	Ván khuôn thép cho đầm C.I.P	m2	2.06	490	800,000	1,008	1,645,000	9,133
20		Kết cấu phụ trợ xây dựng	%	15.00	873,375	1,425,895,000	131,006	213,884,250	1,187,433
VIII.4		Lan can (kết cấu cầu thang)					9,630	15,723,000	87,290
20	P 156	Lan can cầu	tấn	0.34	28,077	45,840,000	9,630	15,723,000	87,290
VIII.5		Mái che					0	0	0
21	WI 42	Mái che cầu bộ hành	m2	0.00	4,780	7,800,000	0	0	0
VIII.6		Thang máy, thang cuốn					115,334	714,142,350	3,642,659
22	P 120	Bê tông C30 cho thang máy	m3	20.00	2,463	4,021,000	49,260	80,420,000	446,474
23	P 114	Cốt thép cho thang máy	tấn	2.00	16,155	26,376,000	32,310	52,752,000	292,865
24	P 109	Ván khuôn thép cho thang máy	m2	160.00	117	190,730	18,720	30,517,000	169,451
24		Thang máy	bộ	1.00		525,900,000	0	525,900,000	2,597,550
25		Kết cấu phụ trợ xây dựng	%	15.00	100,290	163,689,000	15,044	24,553,350	136,319
8		Kết cấu mái cho bãi đậu xe					1,238,454	2,023,273,000	11,231,900
1	P 4	Đào đất	m3	22.23	154	252,000	3,424	5,603,000	31,099
2	P 155	Đá lót	m3	3.37	419	684,000	1,412	2,305,000	12,797
3	P 12	Bê tông móng	m3	18.86	1,246	2,034,000	23,505	38,369,000	213,019
4	P 13	Cốt thép móng	tấn	1.21	14,097	23,016,000	17,036	27,814,000	154,416
5	P 14	Ván khuôn móng	m2	146.16	40	65,000	5,846	9,500,000	52,769
6	P 161	Xây dựng cột thép mạ kẽm	tấn	5.45	23,527	38,411,000	128,207	209,316,000	1,162,070
7	P 162	Xây dựng giàn thép mạ kẽm	tấn	9.08	24,384	39,810,000	221,385	361,440,000	2,006,627
8	P 163	Xây dựng xà gồ thép mạ kẽm	tấn	13.10	20,106	32,826,000	263,313	429,897,000	2,386,681
9	P 164	Lắp đặt cột thép mạ kẽm	tấn	5.45	5,342	8,722,000	29,111	47,529,000	263,868
10	P 165	Lắp đặt giàn thép mạ kẽm	tấn	9.08	2,875	4,693,000	26,102	42,608,000	236,553
11	P 166	Lắp đặt xà gồ thép mạ kẽm	tấn	13.10	13,087	21,366,000	171,391	279,814,000	1,553,462
12	P 160	Cột PVC D=60	m	79.20	55	90,000	4,356	7,128,000	39,563
13	P 169	Mái che bằng tấm tôn	m2	2,002.80	157	256,970	314,440	514,660,000	2,856,473
14	P 172	Máng xối trên mái bằng tấm tôn	m2	98.40	157	256,970	15,449	25,286,000	140,343
15	P 173	Xây dựng kết cấu bê tông cốt thép	tấn	0.41	26,800	43,755,000	10,911	17,814,000	98,899
16	P 174	Lắp đặt kết cấu bê tông cốt thép	tấn	0.41	6,303	10,291,000	2,566	4,190,000	23,261
9		Hàng rào					8,592,028	14,027,769,000	77,878,647
17	P 4	Đào đất	m3	9.99	154	252,000	1,538	2,517,000	13,970
18	P 155	Đá lót	m3	3.57	419	684,000	1,494	2,440,000	13,546
19	P 12	Bê tông móng	m3	6.42	1,246	2,034,000	7,999	13,058,000	72,496
20	P 13	Cốt thép móng	tấn	570.67	14,097	23,016,000	8,044,688	13,134,464,000	72,919,053
21	P 14	Ván khuôn móng	m2	114.13	40	65,000	4,565	7,419,000	41,209
22	P 161	Xây dựng cột thép mạ kẽm	tấn	2.06	23,527	38,411,000	48,566	79,290,000	440,199
23	P 164	Lắp đặt cột thép mạ kẽm	tấn	2.06	5,342	8,722,000	11,027	18,004,000	99,953
24	P 173	Xây dựng kết cấu bê tông cốt thép	tấn	1.08	26,800	43,755,000	28,814	47,043,000	261,171
25	P 174	Lắp đặt kết cấu bê tông cốt thép	tấn	1.08	6,303	10,291,000	6,777	11,064,000	61,425
22	P 167	Xây dựng hàng rào thép mạ kẽm	m2	510.00	691	1,128,000	352,410	575,280,000	3,193,860
23	P 168	Lắp đặt hàng rào thép mạ kẽm	m2	510.00	165	269,000	84,150	137,190,000	761,765

Phụ lục C: Chi tiết Dự toán chi phí

C-2: Chi tiết chi phí của các Công trình liên phương thức cho từng ga theo từng giai đoạn

STT	Số đơn giá	Hạng mục	Đơn vị	Số lượng	Đơn giá		Chi phí		Total yên
					Ngoại tệ	Nội tệ	Ngoại tệ	Nội tệ	
					yên	VND	yên	VND	
10 Trạm dừng xe buýt							43,182	70,501,000	391,404
1	P 4	Đào đất	m3	1.45	154	252,000	223	365,000	2,026
2	P 155	Đá lót	m3	0.32	419	684,000	136	222,000	1,233
3	P 12	Bê tông móng	m3	1.13	1,246	2,034,000	1,402	2,288,000	12,703
4	P 13	Cốt thép móng	tấn	0.02	14,097	23,016,000	281	459,000	2,548
5	P 14	Ván khuôn móng	m2	0.15	40	65,000	6	10,000	55
6	P 161	Xây dựng cột thép mạ kẽm	tấn	0.52	23,527	38,411,000	12,252	20,004,000	111,057
7	P 162	Xây dựng giàn thép mạ kẽm	tấn	0.51	24,384	39,810,000	12,439	20,308,000	112,745
8	P 163	Xây dựng xà gồ thép mạ kẽm	tấn	0.29	20,106	32,826,000	5,754	9,395,000	52,158
9	P 164	Lắp đặt cột thép mạ kẽm	tấn	0.52	5,342	8,722,000	2,782	4,542,000	25,216
10	P 165	Lắp đặt xà gồ thép mạ kẽm	tấn	0.51	2,875	4,693,000	1,467	2,394,000	13,292
11	P 166	Lắp đặt xà gồ thép mạ kẽm	tấn	0.29	13,087	21,366,000	3,746	6,115,000	33,949
12	P 171	Mái che bằng tấm ốp hợp kim nhôm	m2	0.00	364	594,110	0	0	0
13	P 173	Xây dựng kết cấu bê tông cốt thép	tấn	0.08	26,800	43,755,000	2,181	3,561,000	19,770
14	P 174	Lắp đặt kết cấu bê tông cốt thép	tấn	0.08	6,303	10,291,000	513	838,000	4,652
11 Đèn chiếu							164,215	269,735,000	1,496,503
1	WI 16	Lắp đặt cột đèn chiếu	cái		25,391	41,541,000	0	0	0
2	WI 17	Lắp đặt cột đèn chiếu	cái	5.00	32,843	53,947,000	164,215	269,735,000	1,496,503
		Tổng phụ					13,841,472	23,179,243,600	128,329,487
		Tổng					46,460,240	34,716,007,750	217,931,187

Phụ lục C-3: Chi tiết Dự toán chi phí

Phương án 1: Gói thầu mới sử dụng khoản vay hiện tại

Tỷ giá 1JPY= 202.46 VND

Hạng mục	TỔNG			2014			2015			2016			2017			2018			2019		
	F.C.C. (triệu JPY)	L.C.C. (triệu VND)	Tổng số tiền Nhật tương đương (triệu JPY)	F.C.C. (triệu JPY)	L.C.C. (triệu VND)	Tổng số tiền Nhật tương đương (triệu JPY)	F.C.C. (triệu JPY)	L.C.C. (triệu VND)	Tổng số tiền Nhật tương đương (triệu JPY)	F.C.C. (triệu JPY)	L.C.C. (triệu VND)	Tổng số tiền Nhật tương đương (triệu JPY)	F.C.C. (triệu JPY)	L.C.C. (triệu VND)	Tổng số tiền Nhật tương đương (triệu JPY)	F.C.C. (triệu JPY)	L.C.C. (triệu VND)	Tổng số tiền Nhật tương đương (triệu JPY)	F.C.C. (triệu JPY)	L.C.C. (triệu VND)	Tổng số tiền Nhật tương đương (triệu JPY)
I. Phần hợp lệ	766.0	567,811.1	3,570.4	10.6	1,263.5	16.8	42.0	2,189.4	52.8	6.0	245.2	7.3	445.1	350,574.0	2,176.6	262.3	213,539.0	1,317.0	0.0	0.0	0.0
1. Chi phí thi công	598.0	557,596.0	3,351.9	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	375.9	346,171.7	2,085.7	222.1	211,424.3	1,266.3	0.0	0.0	0.0
1-1. Chi phí thi công (Chi phí cơ bản năm 2014)	545.3	454,814.8	2,791.6	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	344.4	287,251.5	1,763.2	200.9	167,563.3	1,028.5	0.0	0.0	0.0
Giai đoạn 1:	493.1	372,116.1	2,330.8			0.0			0.0			0.0	311.4	235,020.7	1,472.2	181.7	137,095.4	858.8			0.0
Giai đoạn 2:	52.2	82,698.7	460.8			0.0			0.0			0.0	33.0	52,230.8	291.0	19.2	30,467.9	169.7			0.0
1-2. Chi phí thi công tăng giá	24.2	76,229.1	400.7	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	13.6	42,435.9	223.2	10.6	33,793.2	177.5	0.0	0.0	0.0
Giai đoạn 1:	21.9	62,368.4	330.0				0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	12.3	34,719.8	183.8	9.6	27,648.6	146.2	0.0	0.0	0.0
Giai đoạn 2:	2.3	13,860.7	70.7				0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	1.3	7,716.1	39.4	1.0	6,144.6	31.3	0.0	0.0	0.0
1-3. Dự phòng khối lượng	28.5	26,552.1	159.6	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	17.9	16,484.3	99.3	10.6	10,067.8	60.3	0.0	0.0	0.0
Giai đoạn 1:	25.8	21,724.2	133.1	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	16.2	13,487.0	82.8	9.6	8,237.2	50.3	0.0	0.0	0.0
Giai đoạn 2:	2.7	4,827.9	26.5	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	1.7	2,997.3	16.5	1.0	1,830.6	10.0	0.0	0.0	0.0
2. Chi phí thiết kế, đấu thầu và giám sát	161.3	10,215.1	211.8	10.6	1,263.5	16.8	42.0	2,189.4	52.8	6.0	245.2	7.3	65.0	4,402.3	86.7	37.7	2,114.7	48.2	0.0	0.0	0.0
Thiết kế, chuẩn bị đấu thầu và đấu thầu	58.6	3,698.1	76.9	10.6	1,263.5	16.8	42.0	2,189.4	52.8	6.0	245.2	7.3	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0
Giám sát thi công	102.7	6,517.0	134.9	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	65.0	4,402.3	86.7	37.7	2,114.7	48.2	0.0	0.0	0.0
3. Lãi suất trong quá trình thi công	6.7	0.0	6.7	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	4.2	0.0	4.2	2.5	0.0	2.5	0.0	0.0	0.0
II. Vốn đối ứng	42.6	145,969.3	763.5	7.1	4,155.0	27.6	7.1	44,752.5	228.1	7.1	8,309.7	48.1	7.1	55,454.8	280.9	7.1	33,297.3	171.5	7.1	0.0	7.1
1. Chi phí quản lý dự án của Chủ đầu tư	0.0	33,931.3	167.6	0.0	4,155.0	20.5	0.0	8,309.7	41.0	0.0	8,309.7	41.0	0.0	8,309.7	41.0	0.0	4,847.2	23.9	0.0	0.0	0.0
2. Thuế và Thuế GTGT	0.0	75,595.2	373.3	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	47,145.1	232.8	0.0	28,450.1	140.5	0.0	0.0	0.0
Thi công	0.0	71,498.8	353.1	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	44,510.8	219.8	0.0	26,988.0	133.3	0.0	0.0	0.0
Giám sát thi công	0.0	4,096.4	20.2	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	2,634.3	13.0	0.0	1,462.1	7.2	0.0	0.0	0.0
3. Chi phí bồi thường và giải phóng mặt bằng	0.0	36,442.8	180.0	0.0	0.0	0.0	0.0	36,442.8	180.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0
4. Phí thu xếp	42.6	0.0	42.6	7.1	0.0	7.1	7.1	0.0	7.1	7.1	0.0	7.1	7.1	0.0	7.1	7.1	0.0	7.1	7.1	0.0	7.1
TỔNG (I. + II.)	808.6	713,780.4	4,333.9	17.7	5,418.5	44.4	49.1	46,941.9	280.9	13.1	8,554.9	55.4	452.2	406,028.8	2,457.5	269.4	246,836.3	1,488.5	7.1	0.0	7.1

Ghi chú:

Tỷ lệ tăng giá:	Hợp phần vốn ngoại tệ (Phần JPY)	1.3%	mỗi năm
	Hợp phần vốn nội tệ (Phần VND)	4.7%	mỗi năm
Dự phòng khối lượng:		5%	
Chi phí quản lý:		5%	
Thuế và Thuế GTGT	Hợp phần vốn ngoại tệ (Phần JPY)	Thuế Nhập khẩu 3% và Thuế GTGT bằng 10% chi phí đấu thầu/ thi công tính bằng ngoại tệ	
	Hợp phần vốn nội tệ (Phần VND)	Thuế GTGT bằng 10% chi phí đấu thầu/ thi công tính bằng nội tệ	
	Dịch vụ tư vấn	Thuế về Dịch vụ tư vấn bằng 15% chi phí của Dịch vụ tư vấn	
Lãi suất trong quá trình thi công	Công tác thi công	Tỷ lệ tài chính	100.00%
		Nợ cuối hạn	0.20%
	Dịch vụ tư vấn	Tỷ lệ tài chính	100.00%
		Nợ cuối hạn	0.01%
Phí thu xếp	Số dư khoản vay tính bằng yên	100.00%	
	Phí cam kết	0.20%	

Phụ lục C-4: Chi tiết Chi phí Dự án

Phương án 2: Gói thầu mới sử dụng khoản vay mới

Tỷ giá 1JPY= 202.46 VND

Hạng mục	TỔNG			2014			2015			2016			2017			2018			2019		
	F.C.C. (triệu JPY)	L.C.C. (triệu VND)	Tổng số tiền Nhật tương đương (triệu JPY)	F.C.C. (triệu JPY)	L.C.C. (triệu VND)	Tổng số tiền Nhật tương đương (triệu JPY)	F.C.C. (triệu JPY)	L.C.C. (triệu VND)	Tổng số tiền Nhật tương đương (triệu JPY)	F.C.C. (triệu JPY)	L.C.C. (triệu VND)	Tổng số tiền Nhật tương đương (triệu JPY)	F.C.C. (triệu JPY)	L.C.C. (triệu VND)	Tổng số tiền Nhật tương đương (triệu JPY)	F.C.C. (triệu JPY)	L.C.C. (triệu VND)	Tổng số tiền Nhật tương đương (triệu JPY)	F.C.C. (triệu JPY)	L.C.C. (triệu VND)	Tổng số tiền Nhật tương đương (triệu JPY)
I. Phần hợp lệ	774.1	588,873.1	3,682.5	0.0	0.0	0.0	14.5	1,593.3	22.4	40.8	2,058.6	51.0	81.7	58,654.5	371.5	443.3	366,765.8	2,254.7	193.8	159,800.9	983.1
1. Chi phí thi công	604.1	578,252.2	3,460.1	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	62.7	57,695.2	347.8	380.7	362,441.8	2,170.8	160.7	158,115.2	941.7
1-1. Chi phí thi công (Chi phí cơ bản năm 2014)	545.3	454,814.8	2,791.6	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	57.4	47,875.2	293.9	344.4	287,251.5	1,763.2	143.5	119,688.1	734.7
Giai đoạn 1:	493.1	372,116.1	2,330.8			0.0			0.0			0.0	51.9	39,170.1	245.4	311.4	235,020.7	1,472.2	129.8	97,925.3	613.5
Giai đoạn 2:	52.2	82,698.7	460.8			0.0			0.0			0.0	5.5	8,705.1	48.5	33.0	52,230.8	291.0	13.7	21,762.8	121.2
1-2. Chi phí thi công tăng giá	30.1	95,901.6	503.8	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	2.3	7,072.6	37.3	18.2	57,931.2	304.3	9.6	30,897.8	162.2
Giai đoạn 1:	27.3	78,463.9	414.9				0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	2.1	5,786.6	30.7	16.5	47,397.6	250.6	8.7	25,279.7	133.6
Giai đoạn 2:	2.8	17,437.7	88.9				0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.2	1,286.0	6.6	1.7	10,533.6	53.7	0.9	5,618.1	28.6
1-3. Dự phòng khối lượng	28.7	27,535.8	164.7	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	3.0	2,747.4	16.6	18.1	17,259.1	103.3	7.6	7,529.3	44.8
Giai đoạn 1:	26.0	22,529.0	137.2	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	2.7	2,247.8	13.8	16.4	14,120.9	86.1	6.9	6,160.3	37.3
Giai đoạn 2:	2.7	5,006.8	27.5	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.3	499.6	2.8	1.7	3,138.2	17.2	0.7	1,369.0	7.5
2. Chi phí thiết kế, đấu thầu và giám sát	163.1	10,620.9	215.5	0.0	0.0	0.0	14.5	1,593.3	22.4	40.8	2,058.6	51.0	18.3	959.3	23.0	58.3	4,324.0	79.6	31.2	1,685.7	39.5
Thiết kế, chuẩn bị đấu thầu và đấu thầu	59.3	3,856.8	78.3	0.0	0.0	0.0	14.5	1,593.3	22.4	40.8	2,058.6	51.0	4.0	204.9	4.9	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0
Giám sát thi công	103.8	6,764.1	137.2	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	14.3	754.4	18.1	58.3	4,324.0	79.6	31.2	1,685.7	39.5
3. Lãi suất trong quá trình thi công	6.9	0.0	6.9	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.7	0.0	0.7	4.3	0.0	4.3	1.9	0.0	1.9
II. Vốn đối ứng	44.4	149,361.4	782.0	7.4	3,184.1	23.1	7.4	42,811.3	218.9	7.4	6,368.5	38.9	7.4	14,335.8	78.2	7.4	55,051.7	279.3	7.4	27,610.0	143.8
1. Chi phí quản lý dự án của Chủ đầu tư	0.0	35,026.6	173.0	0.0	3,184.1	15.7	0.0	6,368.5	31.5	0.0	6,368.5	31.5	0.0	6,368.5	31.5	0.0	6,368.5	31.5	0.0	6,368.5	31.5
2. Thuế và Thuế GTGT	0.0	77,892.0	384.6	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	7,967.3	39.3	0.0	48,683.2	240.4	0.0	21,241.5	104.9
Thuế công	0.0	73,725.0	364.1	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	7,419.8	36.6	0.0	46,264.1	228.5	0.0	20,041.1	99.0
Giám sát thi công	0.0	4,167.0	20.5	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	547.5	2.7	0.0	2,419.1	11.9	0.0	1,200.4	5.9
3. Chi phí bồi thường và giải phóng mặt bằng	0.0	36,442.8	180.0	0.0	0.0	0.0	0.0	36,442.8	180.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0
4. Phí thu xếp	44.4	0.0	44.4	7.4	0.0	7.4	7.4	0.0	7.4	7.4	0.0	7.4	7.4	0.0	7.4	7.4	0.0	7.4	7.4	0.0	7.4
TỔNG (I. + II.)	818.5	738,234.5	4,464.5	7.4	3,184.1	23.1	21.9	44,404.6	241.3	48.2	8,427.1	89.9	89.1	72,990.3	449.7	450.7	421,817.5	2,534.0	201.2	187,410.9	1,126.9

Ghi chú:

Tỷ lệ tăng giá:	Hợp phần vốn ngoại tệ (Phần JPY)	1.3%	mỗi năm
	Hợp phần vốn nội tệ (Phần VND)	4.7%	mỗi năm
Dự phòng khối lượng:		5%	
Chi phí quản lý:		5%	
Thuế và Thuế GTGT	Hợp phần vốn ngoại tệ (Phần JPY)	Thuế Nhập khẩu 3% và Thuế GTGT bằng 10% chi phí đấu thầu/ thi công tính bằng ngoại tệ	
	Hợp phần vốn nội tệ (Phần VND)	Thuế GTGT bằng 10% chi phí đấu thầu/ thi công tính bằng nội tệ	
	Dịch vụ tư vấn	Thuế về Dịch vụ tư vấn bằng 15% chi phí của Dịch vụ tư vấn	
Lãi suất trong quá trình thi công	Công tác thi công	Tỷ lệ tài chính	100.00%
		Nợ cuối hạn	0.20%
	Dịch vụ tư vấn	Tỷ lệ tài chính	100.00%
		Nợ cuối hạn	0.01%
Phí thu xếp	Số dư khoản vay tính bằng yên	100.00%	
	Phí cam kết	0.20%	

Phụ lục D: Khung pháp lý và thể chế môi trường

D PHỤ LỤC D: KHUNG PHÁP LÝ VÀ THỂ CHẾ MÔI TRƯỜNG

D.1 KHUNG PHÁP LÝ VÀ THỂ CHẾ CỦA VIỆT NAM VỀ ĐÁNH GIÁ TÁC ĐỘNG MÔI TRƯỜNG VÀ XÃ HỘI

1) Văn bản pháp luật về bảo vệ môi trường

Tại Việt Nam, Luật Bảo vệ Môi trường là bộ luật cơ bản và là cơ sở pháp lý toàn diện nhất liên quan đến bảo vệ môi trường. Phiên bản đầu tiên của Luật đã được phê duyệt vào năm 1993 và được sửa đổi, bổ sung năm 2005 trước khi có hiệu lực thi hành từ tháng 7 năm 2006.

Ngoài ra, Chính phủ Việt Nam cũng đã ban hành Nghị định 80/2006/ND-CP và Nghị định 21/2008/ND-CP về hướng dẫn thực hiện Luật Bảo vệ môi trường. Thêm vào đó, nhiều quy định về bảo vệ môi trường được ban hành, được trình bày trong Bảng D.1, như Thông tư 26/2011/TT-BTNMT về các vấn đề chính yếu trong đánh giá môi trường chiến lược (SEA), đánh giá tác động môi trường (EIA)...

Bảng D.1.1: Văn bản pháp luật chính về bảo vệ môi trường

Ngày ban hành	Số	Tiêu đề
26/06/2002	Quyết định số 82/2002/QĐ-TTg	Về việc thành lập, tổ chức và hoạt động của Quỹ Bảo vệ môi trường Việt Nam do Thủ tướng Chính phủ ban hành
16/07/2002	Quyết định số 53/2002/QĐ-BKHCNMT	Về việc ban hành điều lệ tổ chức và hoạt động của Quỹ Bảo vệ môi trường Việt Nam theo quyết định của Bộ trưởng Bộ Khoa học, Công nghệ và Môi trường (hết hiệu lực)
09/08/2002	Quyết định số 62/2002/QĐ-BKHCNMT	Về việc ban hành Quy chế Bảo vệ môi trường khu công nghiệp theo quyết định của Bộ Khoa học, Công nghệ và Môi trường
11/11/2002	Thông tư số 91/2002/ND-CP	Quy định chức năng, nhiệm vụ, quyền hạn và cơ cấu tổ chức của Bộ Tài nguyên và Môi trường
02/04/2003	Quyết định số 45/2003/QĐ-TTg	Thành lập Sở Tài nguyên và môi trường, đổi tên Sở Khoa học, công nghệ và môi trường thành Sở Khoa học và công nghệ thuộc Ủy ban nhân dân tỉnh, thành phố trực thuộc Trung ương do Thủ tướng Chính phủ ban hành
08/05/2003	Quyết định số 600/2003/QĐ-BTNMT	Quy định chức năng, nhiệm vụ, quyền hạn và cơ cấu tổ chức của Cục Quản lý tài nguyên nước theo quyết định của Bộ Tài nguyên và môi trường
23/06/2003	Quyết định số 782/2003/QĐ-BTNMT	Về việc ban hành Điều lệ tổ chức và hoạt động của Quỹ Bảo vệ môi trường Việt Nam theo quyết định của Bộ Tài Nguyên và Môi trường
29/11/2005	Luật số 52/2005/QH11	Luật Bảo vệ môi trường 2005(*)
12/12/2005	Quyết định số 328/2005/QĐ-TTg	Về việc phê duyệt Kế hoạch quốc gia kiểm soát ô nhiễm môi trường đến năm 2010 do Thủ tướng Chính phủ ban hành

Ngày ban hành	Số	Tiêu đề
23/06/2006	Nghị định số 65/2006/ND-CP	Về tổ chức và hoạt động của Thanh tra Tài nguyên và Môi trường
09/08/2006	Nghị định số 80/2006/ND-CP	Về việc quy định chi tiết và hướng dẫn thi hành một số điều của Luật Bảo vệ môi trường (*)
09/08/2006	Nghị định số 81/2006/ND-CP	Về xử phạt vi phạm hành chính trong lĩnh vực bảo vệ môi trường
22/11/2006	Nghị định số 140/2006/ND-CP	Quy định việc bảo vệ môi trường trong các khâu lập, thẩm định, phê duyệt và tổ chức thực hiện các chiến lược, quy hoạch, kế hoạch, chương trình và dự án phát triển
27/08/2007	Thông tư số 06/2007/TT-BKH	Hướng dẫn thực hiện Nghị định 140/2006/NĐ-CP quy định việc bảo vệ môi trường trong các khâu lập, thẩm định, phê duyệt và tổ chức thực hiện các chiến lược, quy hoạch, kế hoạch, chương trình và dự án phát triển do Bộ Kế hoạch và Đầu tư ban hành
28/02/2008	Nghị định số 21/2008/ND-CP	Về sửa đổi, bổ sung một số điều của Nghị định số 80/2006/ND-CP ngày 09 tháng 8 năm 2006 của Chính phủ về quy định chi tiết và hướng dẫn thi hành một số điều của Luật Bảo vệ môi trường (*)
15/07/2008	Thông tư số 03/2008/TTLT-BTNM T- BNV	Hướng dẫn chức năng, nhiệm vụ, quyền hạn và cơ cấu tổ chức của cơ quan chuyên môn về tài nguyên và môi trường thuộc Ủy ban nhân dân các cấp do Bộ Tài nguyên và Môi trường và Bộ Nội vụ ban hành
15/09/2008	Thông tư số 102/2008/ND-CP	Về việc thu thập, quản lý, khai thác và sử dụng các dữ liệu về tài nguyên và môi trường
18/09/2008	Thông tư số 04/2008/TT-BTNMT	Hướng dẫn lập, phê duyệt hoặc xác nhận đề án bảo vệ môi trường và kiểm tra, thanh tra việc thực hiện đề án bảo vệ môi trường do Bộ Tài nguyên và Môi trường ban hành
30/09/2008	Quyết định số 132/2008/QĐ-TTg	Quy định chức năng, nhiệm vụ, quyền hạn và cơ cấu tổ chức của Tổng cục môi trường trực thuộc Bộ Tài nguyên và Môi trường do Thủ tướng Chính phủ ban hành
18/03/2010	Thông tư 08/2010/TT-BTNMT	Quy định việc xây dựng Báo cáo môi trường quốc gia, Báo cáo tình hình tác động môi trường của ngành, lĩnh vực và Báo cáo hiện trạng môi trường cấp tỉnh do Bộ Tài nguyên và Môi trường ban hành
06/04/2010	Thông tư số 09/2010/TT-BGTVT	Quy định về bảo vệ môi trường trong phát triển kết cấu hạ tầng giao thông do Bộ Giao thông vận tải ban hành
18/04/2011	Nghị định số 29/2011/ND-CP	Quy định về đánh giá môi trường chiến lược (SEA), đánh giá tác động môi trường (EIA) và cam kết bảo vệ môi trường (EPC) (*)
18/07/2011	Thông tư số 26/2011/TT-BTNMT	Quy định chi tiết một số điều của Nghị định số 29/2011/ND-CP (*)
14/11/2013	Nghị định số 179/2013/ND-CP	Quy định về xử phạt vi phạm hành chính trong lĩnh vực bảo vệ môi trường
29/04/2014	Nghị định số 35/2014/ND-CP (sẽ có hiệu lực vào ngày 15 tháng 6 năm 2014)	Sửa đổi, bổ sung một điều của Nghị định 29/2011/ND-CP của Chính phủ quy định về đánh giá môi trường chiến lược (SEA), đánh giá tác động môi trường (EIA) và cam kết bảo vệ môi trường (EPC) (*)

Ngày ban hành	Số	Tiêu đề

*: Luật hoặc quy định quan trọng liên quan đến đánh giá tác động môi trường của dự án.

Ngoài ra còn có một số luật và quy định liên quan đến tài nguyên nước, hệ thống thoát nước, chất thải rắn, rừng, đa dạng sinh học, môi trường tự nhiên, biến đổi khí hậu... Bên cạnh đó Chính phủ Việt Nam cũng đã tham gia 32 hiệp ước/hiệp định/điều ước quốc tế và đang xem xét kế hoạch tham gia 6 hiệp ước/hiệp định/điều ước khác (tham khảo tài liệu “Đăng kí các điều ước quốc tế và các hiệp định khác trong lĩnh vực môi trường”, do UNEP công bố năm 2005 và website của Cục Bảo vệ môi trường Việt Nam.

2) Luật Bảo vệ môi trường

Luật Bảo vệ môi trường được sửa đổi vào năm 2005 (Luật Bảo vệ môi trường 2005) bao gồm 15 chương và 136 điều được trình bày trong Bảng D.1.2.

Bảng D.1.2: Nội dung của Luật Bảo vệ môi trường Việt Nam

Chương	Tên gọi	Các điều khoản
Chương I	Những quy định chung	Điều 1 ~ Điều 7
Chương II	Tiêu chuẩn môi trường	Điều 8 ~ Điều 13
Chương III	Đánh giá môi trường chiến lược, đánh giá tác động môi trường và cam kết bảo vệ môi trường	Điều 14 ~ Điều 27
Chương IV	Bảo tồn và sử dụng hợp lý tài nguyên thiên nhiên	Điều 28 ~ Điều 34
Chương V	Bảo vệ môi trường trong hoạt động sản xuất, kinh doanh và dịch vụ	Điều 35 ~ Điều 49
Chương VI	Bảo vệ môi trường đô thị, khu dân cư	Điều 50 ~ Điều 54
Chương VII	Bảo vệ môi trường biển, nước sông và các nguồn nước khác	Điều 55 ~ Điều 65
Chương VIII	Quản lý chất thải	Điều 66 ~ Điều 85
Chương IX	Phòng ngừa, ứng phó sự cố môi trường, khắc phục ô nhiễm và phục hồi môi trường	Điều 86 ~ Điều 93
Chương X	Quan trắc và thông tin về môi trường	Điều 94 ~ Điều 105
Chương XI	Nguồn lực bảo vệ môi trường	Điều 106 ~ Điều 117
Chương XII	Hợp tác quốc tế về bảo vệ môi trường	Điều 118 ~ Điều 120
Chương XIII	Trách nhiệm của cơ quan quản lý nhà nước, Mặt trận tổ quốc Việt Nam và các tổ chức thành viên về bảo vệ môi trường	Điều 121 ~ Điều 124
Chương XIV	Thanh tra, xử lý vi phạm, giải quyết khiếu nại, tố cáo và bồi thường thiệt hại về môi trường	Điều 125 ~ Điều 134
Chương XV	Điều khoản thi hành	Điều 135 ~ Điều 136

Ngoài ra Chính phủ còn ban hành Nghị định 80/2006/ND-CP ngày 09 tháng 8 năm 2006 về hướng dẫn thực hiện Luật Bảo vệ môi trường 2005. Nghị định cũng quy định các luận điểm về đánh giá tác động môi trường bao gồm:

- Tiêu chuẩn môi trường;
- Đánh giá môi trường chiến lược (SEA);
- Đánh giá tác động môi trường (EIA);
- Cam kết môi trường (EPC);

- Bảo vệ môi trường trong hoạt động sản xuất, kinh doanh và dịch vụ;
- Quản lý chất thải nguy hại;
- Công bố thông tin và dữ liệu về môi trường.

Nghị định bao gồm 2 phụ lục:

Phụ lục 1: Danh mục các dự án phải lập báo cáo EIA

Phụ lục 2: Danh mục các dự án liên ngành và liên tỉnh có báo cáo EIA được Bộ Tài nguyên và Môi trường thẩm định và phê duyệt

Vào ngày 28 tháng 02 năm 2008, tức hai năm sau đó, Chính phủ đã ban hành Nghị định 21/2008/ND-CP bao gồm một số sửa đổi, bổ sung Nghị định 80/2006/ND-CP. Cụ thể, những điều khoản sau được sửa đổi trong Nghị định 21/2008/ND-CP:

- Danh mục các dự án phải lập báo cáo EIA
- Tham vấn cộng đồng
- Thẩm định và phê duyệt báo cáo EIA
- Việc thi hành dự án sau phê duyệt báo cáo EIA
- Báo cáo EIA cho các dự án trong khu công nghiệp, khu chế xuất và khu công nghệ cao
- Thanh tra

Ngoài ra, vào ngày 18 tháng 4 năm 2011, Chính phủ đã ban hành Nghị định 29/2011/ND-CP quy định chi tiết nội dung và quy trình lập, đệ trình và phê duyệt báo cáo SEA, báo cáo EIA và EPC. Một số điều khoản trong Nghị định này được sửa đổi trong Nghị định 35/2014/NĐ-CP ban hành ngày 29 tháng 4 năm 2014 và sẽ có hiệu lực vào ngày 15 tháng 6 năm 2014.

Nhằm hướng dẫn thi hành Nghị định 29/2011/ND-CP, vào ngày 18 tháng 7 năm 2011, Bộ Tài nguyên và Môi trường (MONRE) đã ban hành Thông tư 26/2011/TT-BTNMT quy định chi tiết một số điều của Nghị định.

3) Đánh giá tác động môi trường

Khung pháp lý Việt Nam về đánh giá tác động môi trường (EIA) bao gồm hai đặc điểm sau:

Thứ nhất, xác định và liệt kê chi tiết danh mục các dự án phải lập báo cáo EIA. Thông tư 29/2011/ND-CP ban hành ngày 18 tháng 4 năm 2011 liệt kê danh sách 146 dự án phải lập và đệ trình các báo cáo EIA liên quan để phê duyệt.

Thứ hai, đưa vào và kết hợp chặt chẽ khái niệm về Đánh giá môi trường chiến lược. Do đó trước khi thi hành một dự án riêng lẻ, các chính sách/kế hoạch/chương trình liên quan nên được phê duyệt và các tác động môi trường liên quan cần được dự đoán và đánh giá. Danh mục các kế hoạch/dự án phải lập báo cáo SEA được nêu rõ trong Luật Bảo vệ môi trường sửa đổi 2005.

Hơn nữa, mỗi Bộ/Cơ quan cấp trung ương cũng đã ban hành các hướng dẫn hoặc tiêu chuẩn kỹ thuật liên quan đến việc thực hiện EIA dựa trên Luật Bảo vệ môi trường và các quy định liên quan. Các hướng dẫn kỹ thuật chính do các Bộ/Cơ quan cấp trung ương ban

hành liên quan đến bảo vệ môi trường hoặc thực hiện EIA cho các dự án phát triển cơ sở hạ tầng được trình bày trong Bảng D.3.

Bảng D.1.3: Hướng dẫn kỹ thuật về bảo vệ môi trường hoặc thực hiện EIA do các Bộ/Cơ quan trung ương ban hành

Bộ/Chính quyền trung ương	Các hướng dẫn	Năm ban hành
Bộ Giao thông vận tải (MOT)	Tiêu chuẩn quốc gia 22TCN 242-98 về quy trình EIA trong quá trình F/S và D/D cho các dự án phát triển cơ sở hạ tầng giao thông	1998
Bộ Tài nguyên và Môi trường (MONRE)	Hướng dẫn lập báo cáo EIA của dự án về giao thông	1999
Thủ tướng Chính phủ (chủ yếu dựa trên kiến nghị của Bộ Kế hoạch và Đầu tư)	Hướng dẫn lập báo cáo F/S cho các dự án được ngân hàng quốc tế tài trợ (ADB, AFD, JBIC, KfW, WB) (Quyết định số 48/2008/QĐ-TTg)	2008
Bộ Giao thông vận tải (MOT)	Quy định về bảo vệ môi trường các dự án phát triển cơ sở hạ tầng giao thông (Thông tư 09/2010/TT-BGTVT)	2010

4) Khung pháp lý về thu hồi đất, đền bù và tái định cư

Luật đất đai (ban hành năm 1993 và sửa đổi năm 2003) là bộ luật toàn diện quy định các vấn đề về quản lý đất nói chung và thu hồi đất nói riêng. Ngoài ra còn có nhiều bộ luật và các quy định liên quan đến vấn đề thu hồi đất cho các dự án phát triển được trình bày trong Bảng D.1.4. Bên cạnh đó, Ủy ban nhân dân các tỉnh/thành phố phải ban hành các quy định của địa phương để chỉ đạo các vấn đề về thu hồi đất trên địa bàn của tỉnh thành đó. Các quy định do TP Hồ Chí Minh ban hành về quản lý và thu hồi đất được trình bày trong Bảng D.1.5.

Bảng D.4: Các văn bản pháp luật liên quan đến quản lý đất, thu hồi đất, đền bù và tái định cư do mất đất

Ngày ban hành	Luật/Quy định	Nội dung
09/02/1993	Thông tư số 05-BXD/ DT	Hướng dẫn phương pháp xác định diện tích sử dụng và phân cấp nhà ở
27/09/1993	Nghị định số 64/CP	Về việc giao đất nông nghiệp cho hộ gia đình, cá nhân sử dụng ổn định, lâu dài vào mục đích sản xuất nông nghiệp
05/07/1994	Nghị định số 60/CP	Về quyền sở hữu nhà ở và quyền sử dụng đất đô thị
17/08/1994	Nghị định số 91/CP	Về điều lệ quản lý đô thị
02/12/1998	Luật Khiếu nại, tố cáo	
26/11/2003	Luật Đất đai mới 2003	(Có hiệu lực vào ngày 01 tháng 7 năm 2004, thay thế Luật đất đai 1993)
10/12/2003	Luật Xây dựng	
15/06/2004 29/11/2006	Luật Khiếu nại, tố cáo sửa đổi	
29/10/2004	Nghị định số 181/2004/ND-CP	Về hướng dẫn thi hành Luật Đất đai
29/10/2004	Nghị định số 182/2004/ND-CP	Về xử phạt vi phạm hành chính trong lĩnh vực đất đai
16/11/2004	Nghị định số 188/2004/ND-CP	Về phương pháp xác định giá đất và khung giá các loại đất

Ngày ban hành	Luật/Quy định	Nội dung
	Thông tư số 114/2004/TT-BTC	Về hướng dẫn thực hiện Nghị định số 188/2004/ND-CP
03/12/2004	Nghị định số 197/2004/ND-CP	Về bồi thường, hỗ trợ và tái định cư khi nhà nước thu hồi đất để sử dụng vào mục đích quốc phòng an ninh, lợi ích quốc gia, lợi ích công cộng, mục đích phát triển kinh tế (thay thế Nghị định số 22/CP)
03/12/2004	Nghị định số 198/2004/ND-CP	Về thu tiền sử dụng đất
07/12/2004	Thông tư số 116/2004/TT-BTC	Về hướng dẫn thực hiện Nghị định 197/2004/CP do Bộ Tài chính ban hành
07/12/2004	Thông tư số 117/2004/TT-BTC	Về hướng dẫn thực hiện Nghị định số 198/2004/ND-CP
18/03/2005	Nghị định số 37/2005/ND-CP	Quy định thủ tục áp dụng các biện pháp cưỡng chế thi hành quyết định xử phạt vi phạm hành chính
06/04/2005	Quyết định số 74/2005/QĐ-TTg	Về việc sử dụng tiền chuyển quyền sử dụng đất, tiền bán nhà xưởng và các công trình khác khi tổ chức kinh tế phải di dời trụ sở, cơ sở sản xuất, kinh doanh theo quy hoạch
15/09/2005	Thông tư số 80/2005/TT-BTC	Hướng dẫn việc tổ chức mạng lưới thống kê và điều tra, khảo sát giá đất, thống kê báo cáo các loại giá đất theo quy định tại Nghị định số 188/2004/ND-CP ban hành ngày 16 tháng 11 năm 2004
27/01/2006	Nghị định số 17/2006/ND-CP	Về sửa đổi, bổ sung một số điều của các Nghị định hướng dẫn thi hành Luật Đất đai và Nghị định số 187/2004/ND-CP về việc chuyển công ty nhà nước thành công ty cổ phần
08/02/2006	Thông tư số 69/2006/TT-BTC	Sửa đổi bổ sung Thông tư số 116/2004/TT-BTC
25/05/2007	Nghị định số 84/2007/ND-CP	Quy định bổ sung về việc cấp Giấy chứng nhận quyền sử dụng đất, thu hồi đất, thực hiện quyền sử dụng đất, trình tự, thủ tục bồi thường, hỗ trợ, tái định cư khi Nhà nước thu hồi đất và giải quyết khiếu nại về đất đai
02/07/2007	Thông tư số 06/2007/TT-BTNMT	Về hướng dẫn thực hiện một số điều của Nghị định số 84/2007/ND-CP.
27/07/2007	Nghị định số 123/2007/ND-CP	Sửa đổi bổ sung một số điều của Nghị định số 188/2004/ND-CP về phương pháp xác định giá đất và khung giá các loại đất
31/01/2008	Thông tư số 14/2008/TTLT/BTC-BTNMT	Thông tư liên tịch về hướng dẫn thực hiện một số điều của Nghị định số 84/2007/ND-CP.
13/08/2009	Nghị định số 69/2009/ND-CP	Quy định bổ sung về quy hoạch sử dụng đất, giá đất, thu hồi đất, bồi thường, hỗ trợ và tái định cư
19/10/2009	Nghị định số 88/2009/ND-CP	Về cấp Giấy chứng nhận quyền sử dụng đất, quyền sở hữu nhà ở và tài sản khác gắn liền với đất
23/10/2009	Công văn số 181/DC-CP	Về sửa đổi Nghị định số 69/2009/ND-CP.
01/10/2009	Thông tư số 14/2009/TT-BTNMT	Quy định chi tiết về bồi thường, hỗ trợ, tái định cư và trình tự, thủ tục thu hồi đất, giao đất, cho thuê đất
29/11/2003	Luật số 45/2013/QH13	Luật Đất đai mới sẽ có hiệu lực từ ngày 01 tháng 7 năm 2014

Bảng D.1.5: Các quy định về thu hồi đất, tái định cư... do TP Hồ Chí Minh ban hành

Quy định và ngày ban hành	Nội dung
Quyết định 35/2010/QĐ-UBND, 28 tháng 5, 2010	Ban hành Quy định về bồi thường, hỗ trợ và tái định cư khi Nhà nước thu hồi đất trên địa bàn thành phố Hồ Chí Minh
Quyết định 66/2012/QĐ-UBND, 28/12/ 2012	Về biểu giá chuẩn suất vốn đầu tư phần xây dựng công trình trên địa bàn thành phố Hồ Chí Minh

5) Các Cơ Quan Chức Năng Liên Quan

Theo qui định của Luật Bảo vệ Môi trường 2005 (điều 121), Bộ Tài nguyên và Môi trường (MONRE) là cơ quan chính phủ trách bảo vệ môi trường. Chức năng và nhiệm của MONRE được qui định như sau.

- a) Trình Chính phủ các văn bản quy phạm pháp luật về bảo vệ môi trường;
- b) Trình Chính phủ quyết định chính sách, chiến lược, kế hoạch quốc gia về bảo vệ môi trường;
- c) Chủ trì giải quyết hoặc đề xuất Chính phủ, Thủ tướng Chính phủ giải quyết các vấn đề môi trường liên ngành, liên tỉnh;
- d) Xây dựng, ban hành hệ thống tiêu chuẩn môi trường theo quy định của Chính phủ;
- e) Chỉ đạo xây dựng, quản lý hệ thống quan trắc môi trường quốc gia và quản lý thống nhất số liệu quan trắc môi trường;
- f) Chỉ đạo, tổ chức đánh giá hiện trạng môi trường cả nước phục vụ cho việc đề ra các chủ trương, giải pháp về bảo vệ môi trường;
- g) Quản lý thống nhất hoạt động thẩm định, phê duyệt báo cáo đánh giá môi trường chiến lược, báo cáo đánh giá tác động môi trường, đăng ký bản cam kết bảo vệ môi trường trong phạm vi cả nước;
- h) Hướng dẫn, kiểm tra, thanh tra và xử lý vi phạm pháp luật về bảo vệ môi trường; giải quyết tranh chấp, khiếu nại, tố cáo, kiến nghị liên quan đến bảo vệ môi trường theo quy định của pháp luật về khiếu nại, tố cáo và các quy định khác của pháp luật có liên quan;
- i) Trình Chính phủ tham gia tổ chức quốc tế, ký kết hoặc gia nhập điều ước quốc tế về môi trường; chủ trì các hoạt động hợp tác quốc tế về bảo vệ môi trường với các nước, các tổ chức quốc tế;
- j) Chỉ đạo, kiểm tra việc thực hiện pháp luật về bảo vệ môi trường của Ủy ban nhân dân các cấp;
- k) Bảo đảm yêu cầu bảo vệ môi trường trong quy hoạch, kế hoạch sử dụng đất của cả nước, chiến lược quốc gia về tài nguyên nước và quy hoạch tổng hợp lưu vực sông liên tỉnh; chiến lược tổng thể quốc gia về điều tra cơ bản, thăm dò, khai thác, chế biến tài nguyên khoáng sản.

Các Bộ khác, cơ quan ngang Bộ, cơ quan thuộc Chính phủ có trách nhiệm thực hiện các nhiệm vụ được quy định cụ thể tại Luật Bảo vệ Môi trường và phối hợp với MONRE chỉ đạo, hướng dẫn, kiểm tra việc thực hiện pháp luật về bảo vệ môi trường thuộc phạm vi quản lý của mình.

MONRE được thành lập chủ yếu dựa trên tái cấu trúc Cục Bảo vệ Môi trường (NEA, thành lập vào năm 1993) đây là cơ quan trực thuộc Bộ Khoa học, Công nghệ và Môi trường (MOSTE, thành lập năm 1992). Vào năm 2002 nhằm mục đích tăng cường chức năng chính phủ trong việc bảo vệ môi trường, NEA tách ra khỏi MOSTE và hợp nhất với các đơn vị liên quan khác để thành lập MONRE.

Cục Bảo vệ Môi trường Việt Nam (VEPA) là cơ quan trực thuộc Bộ Tài nguyên và Môi trường, thực hiện chức năng dự thảo chính sách liên quan đến bảo vệ môi trường, giám sát việc thực thi pháp luật về môi trường, qui định, tiêu chuẩn, ..., giải quyết các vấn đề về tranh chấp, tai nạn môi trường, hướng dẫn chính quyền và cơ quan chức năng địa phương về các nhiệm vụ bảo vệ môi trường, ... Năm 2008 Phòng Môi trường và Phòng Đánh giá Tác động Môi trường trực thuộc MONRE hợp nhất thành VEPA, và VEPA tái cấu trúc và đổi tên thành "Tổng cục Môi trường Việt Nam" (VEA) cùng với mở rộng chức năng và nhân sự.

Ngoài ra, trong phạm vi vùng, UBND cấp tỉnh có trách nhiệm thực hiện quản lý nhà nước về bảo vệ môi trường. Theo Luật Bảo vệ Môi trường (LEP) 2005, UBND cấp tỉnh có trách nhiệm thực hiện các nhiệm vụ sau:

- a) Ban hành theo thẩm quyền quy định, cơ chế, chính sách, chương trình, kế hoạch về bảo vệ môi trường;
- b) Chỉ đạo, tổ chức thực hiện chiến lược, chương trình, kế hoạch và nhiệm vụ về bảo vệ môi trường;
- c) Chỉ đạo xây dựng, quản lý hệ thống quan trắc môi trường của địa phương;
- d) Chỉ đạo định kỳ tổ chức đánh giá hiện trạng môi trường;
- e) Tổ chức thẩm định, phê duyệt báo cáo đánh giá tác động môi trường thuộc thẩm quyền;
- f) Tuyên truyền, giáo dục pháp luật về bảo vệ môi trường;
- g) Chỉ đạo công tác kiểm tra, thanh tra, xử lý vi phạm pháp luật về bảo vệ môi trường; giải quyết tranh chấp, khiếu nại, tố cáo, kiến nghị về môi trường theo quy định của pháp luật về khiếu nại, tố cáo và các quy định khác của pháp luật có liên quan; phối hợp với Ủy ban nhân dân cấp tỉnh liên quan giải quyết các vấn đề môi trường liên tỉnh.

Vào năm 2002 các cơ quan về bảo vệ môi trường trong phạm vi vùng cũng được tái cấu trúc tương tự như cấp trung ương. Do đó Sở Khoa học Công nghệ và Môi trường (DOSTE) trực thuộc UBND tỉnh tái cấu trúc và Sở Tài nguyên và Môi trường (DONRE) được thành lập. Chức năng chính của DONRE gồm: cấp giấy phép môi trường cho nhà máy, thực hiện quan trắc môi trường nước sông, không khí, thực hiện thanh tra các nhà

máy và nhà máy xử lý nước thải/chất thải rắn, các hoạt động vi phạm luật và qui định về môi trường.

6) **Qui trình Thực hiện Dự án**

a) **Qui trình Liên quan đến Lập EIA và Thẩm định**

Ba mục sau trong chương III Luật Bảo vệ Môi trường 2005 qui định về đánh giá tác động môi trường.

Mục 1: Đánh giá Môi trường Chiến lược (SEA)

Mục 2: Đánh giá Tác động Môi trường (EIA)

Mục 3: Cam kết Bảo vệ Môi trường (EPC)

Mục 2 có 6 Điều (từ Điều 18 đến 23) qui định các dự án cần lập báo cáo EIA, soạn thảo và nội dung của báo cáo EIA, thẩm định và phê duyệt báo cáo EIA, thực hiện các cam kết trong báo cáo EIA.

Ngoài ra, MONRE và các bộ khác cũng ban hành nhiều bản bản liên quan đến EIA. Bảng D.1.6 liệt kê các qui định chính về EIA do MONRE và MOC (Bộ Xây dựng) ban hành.

Bảng D.1.6 – Qui định về EIA do MONRE và MOC ban hành

Ngày ban hành	Số văn bản	Tên văn bản
2000/08/08	Thông tư 10/2000/TT-BXD	Hướng dẫn lập báo cáo đánh giá tác động môi trường đối với các đồ án quy hoạch xây dựng
2006/09/09	Thông tư 08/2006/TT-BTNMT	Hướng dẫn về đánh giá môi trường chiến lược, đánh giá tác động môi trường và cam kết bảo vệ môi trường
2006/09/08	Thông tư 13/2006/TT-BTNMT	Quy định về tổ chức và hoạt động của Hội đồng thẩm định báo cáo đánh giá môi trường chiến lược, Hội đồng thẩm định báo cáo đánh giá tác động môi trường
2007/08/27	Quyết định 1281/QĐ-BTNMT	Ủy quyền cho cục trưởng đánh giá và phê duyệt báo cáo EIA
2007/11/26	Quyết định 19/2007/QĐ-BTNMT	Quy định về điều kiện và hoạt động dịch vụ thẩm định báo cáo đánh giá tác động môi trường
2008/12/08	Thông tư 05/2008/TT-BTNMT	Thay thế thông tư 08/2006/TT-BTNMT về Hướng dẫn về đánh giá môi trường chiến lược, đánh giá tác động môi trường và cam kết bảo vệ môi trường
2011/07/18	Thông tư 26/2011/TT-BTNMT	Quy định chi tiết một số điều của Nghị định số 29/2011/NĐ-CP ngày 18 tháng 4 năm 2011 của Chính phủ quy định về đánh giá môi trường chiến lược, đánh giá tác động môi trường, cam kết bảo vệ môi trường

b) Các Vấn đề chính Liên quan đến Lập, Thẩm định và Phê duyệt Báo cáo EIA

Thông tư 26/2011/TT-BTNMT do MONRE ban hành ngày 18/7/2011 là qui định quan trọng nhất về đánh giá môi trường chiến lược (SEA), đánh giá tác động môi trường (EIA), cam kết bảo vệ môi trường (EPC). Bảng D.1.7 trình bày cấu trúc của Thông tư này.

Bảng D.7 – Cấu trúc của Thông tư 26/2011/TT-BTNMT

Stt	Mục	Nội dung
I	Điều khoản chung	1 Thông tư qui định chi tiết một số điều của Nghị định 29/2011/NĐ-CP nhấn mạnh: (a) đánh giá môi trường chiến lược (SEA); (b) đánh giá tác động môi trường (EIA); (c) cam kết bảo vệ môi trường (EPC); 2 Đối tượng áp dụng
II	SEA	3 Đối tượng phải lập báo cáo SEA và phương pháp lập SEA 4 Lập báo cáo SEA 5 Hồ sơ đề nghị thẩm định báo cáo SEA 6 Tổ chức thẩm định báo cáo SEA 7 Trách nhiệm của chủ dự án sau khi báo cáo SEA được thẩm định 8 Báo cáo kết quả thẩm định báo cáo SEA 9 Trách nhiệm của cơ quan thẩm định, phê duyệt chiến lược, quy hoạch, kế hoạch sau khi nhận được hồ sơ báo cáo kết quả thẩm định SEA
III	EIA	10 Đối tượng, thời điểm lập, thẩm định và phê duyệt báo cáo EIA 11 Lập lại và thẩm định, phê duyệt báo cáo EIA 12 Tham vấn ý kiến trong quá trình lập báo cáo EIA 13 Hồ sơ đề nghị thẩm định, phê duyệt báo cáo EIA 14 Tổ chức thẩm định báo cáo EIA 15 Quy trình và thời hạn thẩm định, phê duyệt báo cáo EIA 16 Trách nhiệm của cơ quan phê duyệt báo cáo đánh giá tác động môi trường và của chủ dự án sau khi báo cáo EIA được phê duyệt
IV	Tổ chức và hoạt động của hội đồng thẩm định báo cáo SEA và hội đồng thẩm định báo cáo EIA	17 Thành lập hội đồng thẩm định báo cáo SEA, hội đồng thẩm định báo cáo EIA 18 Thành phần và cơ cấu của hội đồng thẩm định báo cáo SEA, hội đồng thẩm định báo cáo EIA 19 Chức năng và nguyên tắc làm việc của hội đồng thẩm định báo cáo SEA, hội đồng thẩm định báo cáo EIA 20 Điều kiện, tiêu chí lựa chọn các chức danh của hội đồng thẩm định 21 Trách nhiệm của Ủy viên hội đồng 22 Quyền hạn của Ủy viên hội đồng 23 Trách nhiệm và quyền hạn của Chủ tịch hội đồng 24 Trách nhiệm và quyền hạn của Phó Chủ tịch hội đồng 25 Trách nhiệm và quyền hạn của Ủy viên phân biện 26 Trách nhiệm và quyền hạn của Ủy viên thư ký 27 Trách nhiệm và quyền hạn của Ủy viên hội đồng là đại diện Sở Tài nguyên và Môi trường tham gia hội đồng thẩm định do các Bộ, cơ quan ngang bộ, cơ quan thuộc Chính phủ thành lập 28 Trách nhiệm và quyền hạn của cơ quan thường trực thẩm định 29 Lấy ý kiến của Sở Tài nguyên và Môi trường không có đại diện tham gia trong thành phần hội đồng thẩm định do Bộ, cơ quan ngang bộ, cơ quan thuộc Chính phủ thành lập 30 Điều kiện tiến hành phiên họp chính thức của hội đồng thẩm định 31 Đại biểu tham gia các cuộc họp của hội đồng thẩm định 32 Nội dung và trình tự phiên họp chính thức của hội đồng thẩm định 33 Nội dung kết luận của hội đồng thẩm định 34 Hình thức và nội dung biên bản phiên họp chính thức của hội đồng thẩm định
V	Thực hiện và kiểm tra xác nhận việc thực hiện các công trình, biện pháp, bảo vệ môi trường trước khi đưa dự án vào vận hành chính thức	35 Trách nhiệm của chủ dự án trước khi đưa dự án vào vận hành chính thức 36 Kiểm tra, giám sát việc thực hiện các công trình, biện pháp bảo vệ môi trường trong giai đoạn chuẩn bị đầu tư và giai đoạn thi công xây dựng của dự án 37 Vận hành thử nghiệm các công trình xử lý chất thải 38 Hồ sơ đề nghị kiểm tra, xác nhận việc thực hiện các công trình, biện pháp bảo vệ môi trường phục vụ giai đoạn vận hành của dự án 39 Kiểm tra, xác nhận việc thực hiện các công trình, biện pháp bảo vệ môi trường phục vụ giai đoạn vận hành của dự án 40 Thành lập đoàn kiểm tra việc thực hiện các công trình, biện pháp bảo vệ môi trường phục vụ giai đoạn vận hành của dự án 41 Nguyên tắc làm việc của đoàn kiểm tra 42 Trách nhiệm và quyền hạn của các thành viên đoàn kiểm tra 43 Nội dung và hình thức thể hiện kết quả kiểm tra 44 Kiểm tra lại việc thực hiện các công trình, biện pháp bảo vệ môi trường
VI	EPC	45 Đối tượng phải lập, đăng ký bản cam kết bảo vệ môi trường; nội dung bản cam kết bảo vệ môi trường 46 Hồ sơ đăng ký bản cam kết bảo vệ môi trường

Stt	Mục	Nội dung
		47 Tổ chức thực hiện việc đăng ký bản cam kết bảo vệ môi trường 48 Trách nhiệm của chủ dự án và của cơ quan nhà nước sau khi bản cam kết bảo vệ môi trường được đăng ký
VII	Tổ chức thực hiện điều khoản thi hành	49 Các cơ quan tổ chức thực hiện 50 Thực hiện thông tư (Thông tư này có hiệu lực thi hành kể từ ngày 02 tháng 9 năm 2011. Thông tư số 05/2008/TT-BTNMT ngày 08 tháng 12 năm 2008 và Thông tư số 13/2009/TT-BTNMT ngày 18 tháng 8 năm hết hiệu lực kể từ ngày Thông tư này có hiệu lực thi hành)

Thông tư 26/2011/TT-BTNMT có 41 phụ lục cung cấp mẫu báo cáo SEA, EIA, và tài liệu cam kết bảo vệ môi trường.

c) Qui trình Lập, Thẩm định và Phê duyệt Báo cáo EIA

Hình D.1 tóm tắt qui trình lập, đánh giá và phê duyệt báo cáo EIA theo qui định của Nghị định 80/2006/ND-CP, Nghị định 21/2008/ND-CP, Nghị định 29/2011/ND-CP và Thông tư 26/2011/TT-BTNMT. Một cơ quan thẩm quyền có trách nhiệm cho toàn bộ quá trình thẩm định và phê duyệt báo cáo EIA. Dựa vào phạm vi công trình và tổng chi phí dự án, MONRE hoặc bộ khác, hoặc cơ quan cấp bộ, hoặc một bộ phận chính phủ hoặc UBND tỉnh sẽ được phân công là đơn vị có thẩm quyền phê duyệt.

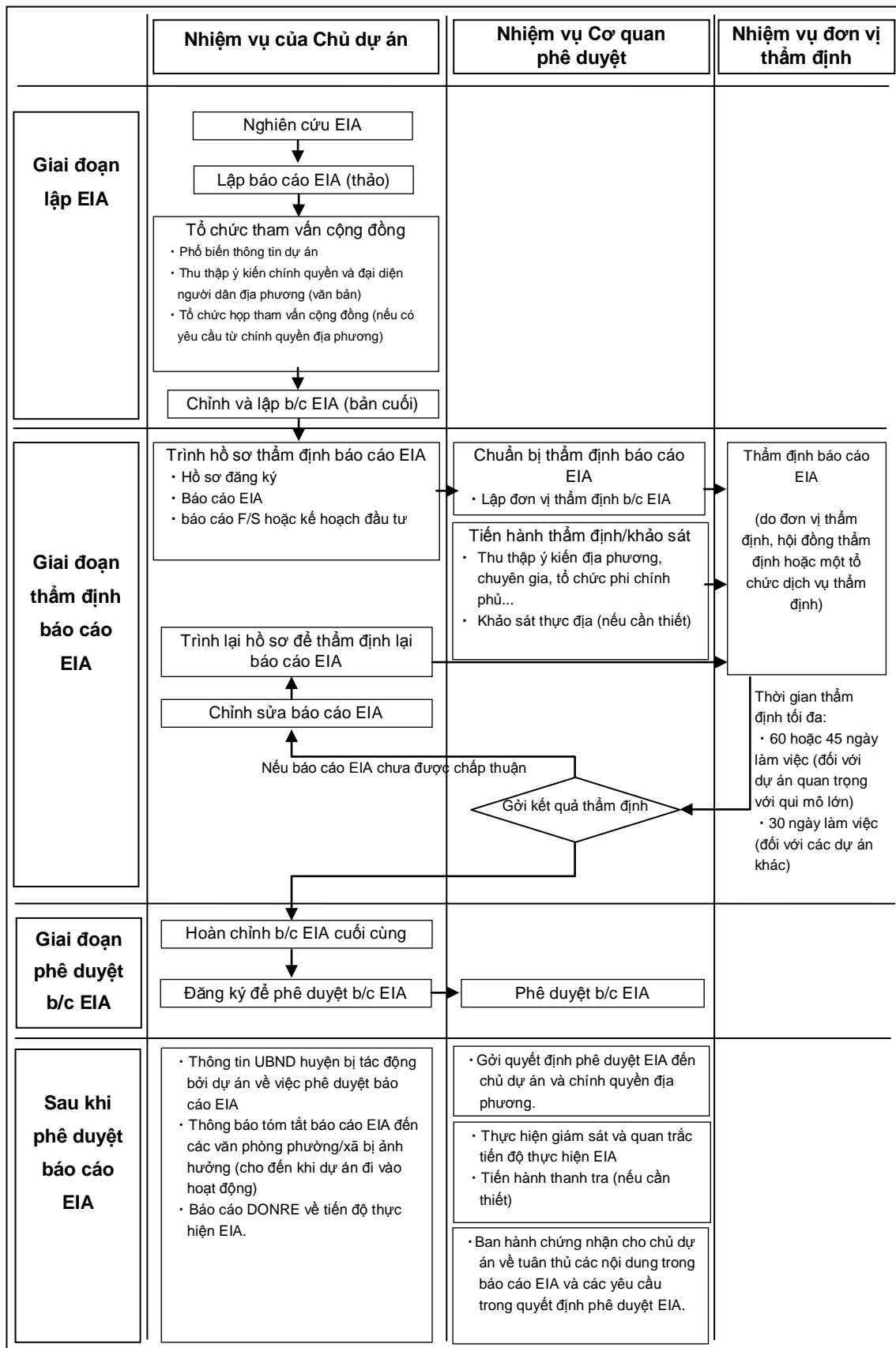
Sau khi nhận hồ sơ yêu cầu đánh giá và thẩm định, cơ quan thẩm quyền ra quyết định thành lập quyết định thành lập hoặc phân công một đơn vị độc lập để thẩm định báo cáo đánh giá tác động môi trường.

Đơn vị thẩm định là một bộ phận độc lập với cơ quan phê duyệt EIA. Giám đốc cơ quan phê duyệt EIA có thể kiểm tra các đặc thù, đặc điểm kỹ thuật của dự án, các vấn đề môi trường xung quanh,... và thành lập Hội đồng Thẩm định hoặc một Cơ quan Dịch vụ Thẩm định để thẩm định báo cáo EIA. Thời gian thẩm định là 30, 45, hoặc 60 ngày làm việc. Cơ quan phê duyệt EIA có thể xác định thời gian này sau khi kiểm tra phạm vi dự án, tính phức tạp của công tác thẩm định, ...

Cơ quan phê duyệt EIA sẽ thông báo cho chủ dự án biết về kết quả thẩm định. Chủ dự án sẽ chỉnh sửa báo cáo EIA và trình lại nếu có yêu cầu từ cơ quan phê duyệt EIA. Sau đó cơ quan phê duyệt EIA sẽ ra quyết định phê duyệt báo cáo EIA trong vòng 15 ngày làm việc.

Cơ quan phê duyệt EIA được chỉ định dựa trên vốn đầu tư trong báo cáo tiền khả thi (F/S). Nếu dự án vượt 35 ngàn tỉ đồng (khoảng 1.2 tỉ USD), thì kế hoạch đầu tư phải do Quốc hội phê duyệt, và báo cáo EIA phải do MONRE phê duyệt (theo Quyết định 49/2010/QH-12 Quốc hội thông qua ngày 19/6/2010). Nếu tổng vốn dự án không quá 35 ngàn tỉ đồng thì kế hoạch đầu tư thường do cơ quan cấp bộ hoặc UBND tỉnh phê duyệt, và báo cáo EIA sẽ do Phòng/Cục Môi trường cơ quan cấp bộ hoặc Sở TN&MT (DONRE) thuộc UBND tỉnh phê duyệt.

Hình D.1 – Sơ đồ Quy trình lập, Thẩm định và Phê duyệt Báo cáo EIA



D.2 Sự khác biệt giữa Hướng dẫn Môi trường JICA và Khung Pháp lý Việt Nam về Đánh giá Tác động Môi trường

Hệ thống EIA hiện hành tại Việt Nam về cơ bản phù hợp với thông lệ quốc tế. Tuy nhiên hệ thống này còn thiếu các quy trình và yêu cầu cụ thể về phổ biến thông tin, tham vấn cộng đồng. Hơn nữa hệ thống này thiếu đánh giá tác động đối với kinh tế-xã hội địa phương như:

- (1) Kinh tế địa phương như việc làm, sinh kế...
- (2) Sử dụng đất, tài nguyên địa phương...
- (3) Thể chế xã hội, các đơn vị ra quyết định địa phương
- (4) Các nhóm xã hội dễ bị tổn thương (người nghèo, người bản địa...)
- (5) Tính công bằng trong hưởng lợi và thiệt hại, công bằng trong quá trình phát triển
- (6) Giới, quyền trẻ em
- (7) Mâu thuẫn lợi ích địa phương

Bảng D.8 sau liệt kê các khác biệt chính giữa giữa Hướng dẫn Môi trường JICA (2010) và khung Pháp lý Việt Nam về Đánh giá Tác động Môi trường.

Bảng D.8 - khác biệt chính giữa giữa Hướng dẫn Môi trường JICA (2010) và khung Pháp lý Việt Nam về EIA

Hướng dẫn JICA	Khung Pháp lý Việt Nam về EIA
1. Nguyên tắc: Tác động tiềm tàng do dự án gây ra cần được đánh giá và nghiên cứu trong giai đoạn sớm nhất nếu có thể trong giai đoạn lập kế hoạch. Cần nghiên cứu và kết hợp trong việc lập kế hoạch dự án các phương án hoặc biện pháp giảm thiểu nhằm tránh hoặc giảm thiểu tác động.	Ở mức độ dự án, tác động môi trường được đánh giá và nghiên cứu chỉ từ giai đoạn F/S. Không bắt buộc đánh giá ban đầu về môi trường (IEE) hoặc Xác định phạm vi môi trường (Environmental Scoping) trong qui trình đánh giá môi trường. Trong một báo cáo EIA, cần xem xét các phương án và đánh giá các tác động tiềm tàng.
2. Đảm bảo trách nhiệm giải trình và tính minh bạch	Không có điều khoản về trách nhiệm giải trình và tính minh bạch trong các qui định VN về đánh giá môi trường.
3. Đảm bảo tham gia có ý nghĩa của các thành phần liên quan - Về cơ bản các bộ phận dự án... tham vấn với các thành phần liên quan địa phương thông qua các biện pháp khuyến khích sự tham gia công khai rộng rãi (ở mức độ hợp lý) để xem xét các yếu tố môi trường và xã hội phù hợp với điều kiện địa phương nhất, và nhằm đạt được sự ủng hộ. - (Đối với dự án loại A) JICA khuyến khích các bộ phận dự án... tham vấn với các thành phần liên quan địa phương về nhận thức của họ về nhu cầu phát triển, các tác động có thể đến môi trường và xã hội, phân tích các phương án tại thời điểm sớm của dự án, và hỗ trợ các bộ phận dự án khi cần. - Kết quả của tham vấn cộng đồng cần được đưa vào nội dung của kế hoạch dự án.	Theo Nghị định 29/2011/ND-CP, trong quá trình lập báo cáo EIA chủ dự án cần thực hiện tham vấn theo hình thức sau: - Gửi công văn yêu cầu tham vấn cùng với tài liệu mô tả các mục của dự án, các vấn đề môi trường, biện pháp giảm thiểu đến UBND xã, phường, thị trấn trong phạm vi dự án, và đại diện cộng đồng và tổ chức bị ảnh hưởng bởi dự án; - Yêu cầu các UBND và đại diện nói trên cho ý kiến về báo cáo. - Trong trường hợp cần thiết UBND cấp xã/phường sẽ tổ chức đối thoại với chủ dự án và tổ chức, cộng đồng bị tác động trực tiếp. - Sau khi nhận văn bản yêu cầu UBND cấp phường/xã sẽ trả lời chủ dự án bằng văn bản và phổ biến văn bản trả lời. Trong thời gian qui định nếu UBND được tham vấn không trả lời chủ dự án đồng nghĩa với việc đồng ý với kế hoạch đầu tư của chủ dự án. Theo mô tả trên thì việc tham vấn giới hạn ở cấp phường/xã và đại diện và đại diện cộng đồng và tổ chức bị ảnh hưởng bởi dự án. Khái niệm “thành phần

Hướng dẫn JICA	Khung Pháp lý Việt Nam về EIA
	liên quan địa phương” chưa được nhìn nhận rộng rãi ở Việt Nam. Mục đích tham vấn đường như chỉ lấy ý kiến đồng ý hoặc không đồng ý của chính quyền địa phương thay vì khuyến khích người dân địa phương hiểu và tham gia.
<p>4. Phổ biến thông tin</p> <ul style="list-style-type: none"> - JICA thảo luận khung làm việc với các bộ phận dự án... nhằm đảm bảo phổ biến thông tin và đi đến thống nhất trong giai đoạn sớm của các dự án hợp tác. - (trong trường hợp Khảo sát Chuẩn bị) các bộ phận dự án... phổ biến bản thảo xác định phạm vi dự án, gồm tên dự án, quốc gia, vị trí, mô tả dự án, các tiêu chí và các giải thích, các phương án, tác động, và nội dung. - Người dân địa phương nước sở tại có thể tiếp cận báo cáo EIA. Báo cáo EIA được tiếp cận mọi lúc để các thành phần liên quan có thể xem xét kỹ và được phép sao chép báo cáo. 	<p>Theo Nghị định 29/2011/ND-CP (Điều 22), sau khi báo cáo đánh giá tác động môi trường được phê duyệt, chủ dự án có trách nhiệm lập, phê duyệt và niêm yết công khai kế hoạch quản lý môi trường tại trụ sở Ủy ban nhân dân cấp xã nơi thực hiện việc tham vấn cộng đồng để nhân dân nắm thông tin, kiểm tra, và giám sát.</p> <p>Tuy nhiên dường như quá trình và phương pháp phổ biến thông tin như vậy trong thực tế không được thực hiện hợp lý. Do đó, nhìn chung người dân bị ảnh hưởng khó tiếp cận các thông tin như báo cáo EIA hoặc kế hoạch quản lý môi trường (EMP) của dự án và họ cũng khó trình bày ý kiến đối với dự án.</p>
<p>5. Phân loại dự án:</p> <p>JICA phân loại dự án theo 4 loại (A ~ C, và FI) theo mức độ tác động môi trường và xã hội có xem xét đặc điểm chính của dự án, phạm vi, điều kiện thực địa....</p>	<p>Hệ thống đánh giá môi trường ở Việt Nam gồm: (1) Đánh giá Môi trường Chiến lược (SEA), (2) Đánh giá tác động Môi trường (EIA), và (3) Cam kết Bảo vệ Môi trường (EPC).</p> <p>Đối tượng lập SEA gồm chiến lược phát triển kinh tế-xã hội, qui hoạch và kế hoạch cấp quốc gia, vùng, tỉnh vùng kinh tế trọng điểm, và lưu vực sông liên tỉnh</p> <p>Ở mức độ dự án, các dự án được phân thành 2 nhóm: nhóm phải lập báo cáo EIA, và nhóm không cần lập báo cáo EIA nhưng nộp cam kết bảo vệ môi trường.</p> <p>Nghị định 29/2011/ND-CP liệt kê 146 nhóm dự án cần lập báo cáo EIA để phê duyệt.</p>
<p>6. Các tác động cần đánh giá:</p> <p>Các tác động cần đánh giá về mặt môi trường và xã hội bao gồm các tác động đến sức khỏe và an toàn, cũng như môi trường tự nhiên như không khí, nước, đất, chất thải, tai nạn, sử dụng nước, biến đổi khí hậu, hệ sinh thái, hệ động vật và thực vật, bao gồm mức xuyên biên giới và toàn cầu. Các tác động này cũng gồm các mặt xã hội như di dân và tái định cư, kinh tế địa phương như việc làm và sinh kế, sử dụng đất và tài nguyên địa phương, thể chế xã hội như mạng lưới xã hội dân sự và đơn vị ra quyết định địa phương, dịch vụ và hạ tầng xã hội hiện hữu, nhóm xã hội dễ tổn thương như người nghèo, người bản địa, công bằng lợi ích và thiệt hại và công bằng trong quá trình phát triển, giới, quyền trẻ em, di sản văn hóa, mâu thuẫn lợi ích, bệnh truyền nhiễm như HIV/AIDS, và điều kiện làm việc bao gồm an toàn lao động.</p> <p>Các mục đánh giá trong một dự án sẽ được rút gọn qua quá trình xác định phạm vi dự án.</p>	<p>Theo thông tư 26/101/TT-BTNMT (Qui định chi tiết về một số điều khoản của Nghị định 29/2011/ ND-CP), tác động trong giai đoạn chuẩn bị, xây dựng và giai đoạn vận hành cần được dự báo và đánh giá. Trong giai đoạn chuẩn bị, cần nghiên cứu các phương án về vị trí dự án, phương án có hoặc không có dự án, và đánh giá tác động do thu hồi đất, di dời và tái định cư. Trong giai đoạn xây dựng cần xác định tất cả các hoạt động của dự án và đánh giá tác động do các hoạt động này xem xét các nguồn tác động, đối tượng tác động, phạm vi tác động, tần suất tác động và khả năng phục hồi.</p> <p>Tuy nhiên, dường như các tác động sau đây không được xem xét hợp lý: kinh tế địa phương như việc làm và sinh kế, sử dụng đất và tài nguyên địa phương, thể chế xã hội đơn vị ra quyết định địa phương, nhóm xã hội dễ tổn thương như người nghèo, người bản địa, công bằng lợi ích và thiệt hại và công bằng trong quá trình phát triển, giới, quyền trẻ em, mâu thuẫn lợi ích.</p>
<p>7. Mối quan tâm về Môi trường Xã hội và Nhân quyền:</p> <p>JICA tôn trọng nguyên tắc căn bản về các tiêu chuẩn nhân quyền quốc tế như Công ước Nhân quyền, và đặc biệt chú ý đến nhân quyền của các nhóm dễ tổn thương như phụ nữ, người bản địa, người tàn tật, dân tộc thiểu số khi thực hiện các dự án hợp tác.</p>	<p>Tại Việt Nam chưa có các điều khoản về nhân quyền trong khung pháp lý về đánh giá tác động của dự án.</p>

Hướng dẫn JICA	Khung Pháp lý Việt Nam về EIA
<p>8. Tái định cư</p> <p>Người dân bị tái định cư và những người mất hoặc thiệt hại sinh kế phải được các bộ phận dự án bồi thường và hỗ trợ đầy đủ và kịp thời. Việc bồi thường trước, với chi phí thay thế đủ, cho người thiệt hại với mức tối đa có thể. Quốc gia có dự án cần nỗ lực tạo điều kiện cho người bị ảnh hưởng nâng cao mức sống, cơ hội thu nhập, và mức sản xuất, hoặc ít nhất cũng bằng điều kiện ban đầu. Các biện pháp này có thể gồm: cấp đất và bồi thường tiền cho các thiệt hại (cho nhà và tài sản mất), hỗ trợ phương tiện cho sinh kế ổn định khác, hỗ trợ các chi phí cần thiết để di dời và tái thành lập cộng đồng tại khu tái định cư.</p> <p>Khi lập kế hoạch tái định cư cần tham vấn người dân bị ảnh hưởng và cộng đồng trên cơ sở cung cấp đầy đủ thông tin cho họ trước đó.</p>	<p>Ở Việt Nam các vấn đề về thu hồi đất, bồi thường, và tái định cư...được quy định theo luật và qui định về quản lý đất đai (như Luật Đất đai 2003, Nghị định 69/2009/NĐ-CP, Thông tư 14/2009/TT-BTNMT...). Nếu một dự án phát triển cần thu hồi đất thì áp dụng các luật trên, sẽ kiểm kê thiệt hại. Người bị mất đất, tài sản phương tiện sinh kế... sẽ được bồi thường và/hoặc được hỗ trợ di dời và tái định cư. Giải pháp giúp người bị thiệt hại phục hồi sinh kế, nâng cao điều kiện sống ... sau khi tái định cư vẫn chưa được xem xét hợp lý trong một thời gian dài trước đây. Chỉ trong Nghị định mới đây, Nghị định 69/2009/ ND-CP, kế hoạch phục hồi sinh kế là giải pháp được thực hiện đầu tiên để giúp người bị ảnh hưởng ổn định cuộc sống.</p> <p>Tuy nhiên cần nhiều nỗ lực hơn nữa để cải thiện khung pháp lý về tái định cư và tăng cường năng lực chính quyền địa phương phụ trách lập kế hoạch và thực hiện kế hoạch phục hồi sinh kế.</p>
<p>9. Người Bản địa</p> <p>Cần tránh bất kỳ tác động tiêu cực nào của dự án đến người bản địa khi có thể bằng cách tận dụng tất cả các phương án khả thi.</p>	<p>Tại Việt Nam chưa có các điều khoản về người bản địa trong khung pháp lý về đánh giá tác động của dự án.</p>
<p>10. Quan trắc</p> <p>Các bộ phận dự án... cần thông tin kết quả/tiến độ quan trắc đến các thành phần liên quan địa phương.</p> <p>Khi một bên thứ ba chỉ rõ việc xem xét môi trường và xã hội không được tuân thủ đầy đủ, cần tổ chức một diễn đàn thảo luận và nghiên cứu các biện pháp khắc phục dựa trên thông tin phổ biến đầy đủ, gồm tham gia các bên liên quan trong các dự án liên quan. Các bộ phận dự án... cần đạt thỏa thuận về qui trình giải quyết các vấn đề.</p>	<p>Theo Nghị định 29/2011/NĐ-CP (Điều 22), Sau khi được phê duyệt báo cáo đánh giá tác động môi trường, chủ dự án có trách nhiệm lập, phê duyệt và niêm yết công khai kế hoạch quản lý môi trường tại trụ sở Ủy ban nhân dân cấp xã nơi thực hiện việc tham vấn cộng đồng để nhân dân biết, kiểm tra, giám sát.</p> <p>Tuy nhiên trong khung pháp lý về đánh giá tác động ở Việt Nam không có điều khoản qui định chủ đầu tư công bố kết quả quan trắc và qui trình giải quyết khiếu nại về các vấn đề môi trường liên quan đến dự án.</p>

Phụ lục E: Các điểm nhạy cảm về môi trường học các tuyến xe buýt gom khách đề xuất

E PHỤ LỤC E: CÁC ĐIỂM NHẠY CẢM VỀ MÔI TRƯỜNG DỌC CÁC TUYẾN XE BUÝT GOM KHÁCH ĐỀ XUẤT

E.1 Các điểm nhạy cảm về môi trường

Các điểm nhạy cảm về môi trường học các tuyến xe buýt gom khách đề xuất được trình bày tại Bảng E.1.1

Bảng E.1.1 – Các điểm nhạy cảm về môi trường dọc các tuyến xe buýt gom khách đề xuất

STT	Tuyến	1. Thông tin chung về điểm nhạy cảm						2. Thông tin vị trí điểm nhạy cảm			
		a. Tên	b. Địa chỉ	c. Loại hình và thông tin chi tiết	d. Qui mô	e. Thời gian hoạt động	f. Các đặc điểm khác	a. Tọa độ GPS	b. Tại Km	c. Khoảng cách đến tuyến	d. Mô tả vị trí
1	1	Đại học Văn Hóa TP.HCM	Số 51, đường Quốc Hương, Phường Thảo Điền, Quận 2, TP. HCM	Trường Đại học	7000m ² với #4.500 sinh viên	Thứ 2-7: Buổi sáng từ 7h00 - 11h30; Buổi chiều từ 13h - 17h50	Trường đào tạo các ngành: Thư viện-Thông tin, Bảo tàng, Văn hóa Du lịch, Phát hành xuất bản phẩm, Quản lý Văn hóa, Văn hóa học, Văn hóa dân tộc thiểu số Việt Nam.	10°48'19.7"N 106°43'50.8"E	0,4	Nằm trên tuyến	Trường ĐH Văn Hóa nằm ngay mặt tiền đường Quốc Hương, một mặt giáp đường số 41, Phường Thảo Điền. Phía trước cổng trường có tường bao quanh.
2	1	Chùa An Hòa	Số 42, đường Quốc Hương, Phường Thảo Điền, Quận 2, TP. HCM	Chùa	#3.000m ²	18h00-19h00		10°48'21"N 106°43'53"E	0,4	Nằm trên tuyến	Chùa nằm đối diện trường ĐH Văn Hóa. Một mặt giáp đường số 65, Phường Thảo Điền.
3	1	Trường Tiểu học Huỳnh Văn Ngời	Số 78 Quốc Hương, Phường Thảo Điền, Quận 2, TP. HCM	Trường Tiểu Học	2.268m ² , với 10 phòng học và 16 phòng chức năng.		Trường chủ yếu đào tạo các học sinh thuộc Phường Thảo Điền, Quận 2, TP.HCM.	10°48'30.5"N 106°43'51.1"E	0,7	Nằm trên tuyến	

STT	Tuyến	1. Thông tin chung về điểm nhạy cảm						2. Thông tin vị trí điểm nhạy cảm			
		a. Tên	b. Địa chỉ	c. Loại hình và thông tin chi tiết	d. Qui mô	e. Thời gian hoạt động	f. Các đặc điểm khác	a. Tọa độ GPS	b. Tại Km	c. Khoảng cách đến tuyến	d. Mô tả vị trí
4	1	Trường Mầm Non Tư Thục Việt Phương	Số 61 Đường số 47, Phường Thảo Điền, Quận 2, TP.HCM	Trường Mầm non	# 300m ² , 5 phòng học và 3 phòng chức năng. Trường có #110 học sinh từ 18 tháng tới 5 tuổi và có 13 giáo viên.	Thứ 2-7: từ 7h00 đến 17h00	Trường hoạt động bán trú, học sinh ở trường từ 7h đến 17h.	10°48'40"N 106°43'46"E	1,5	Nằm trên tuyến	Trường nằm ngay trên mặt tiền đường Quốc Hương. Phía cổng trường tiếp giáp với tuyến là cổng và rào sắt, phần lớp học khép kín.
5	1	Trường Cao đẳng Nghề Hàng Hải TPHCM	232 Nguyễn Văn Hưởng, Phường Thảo Điền, Quận 2, TP. HCM	Trường Cao Đẳng	Diện tích 15880m ² , Phòng học lý thuyết: 22 (40-50 học sinh/phòng); 01 Giảng đường (250 chỗ); 19 Phòng thực hành; Tổng số sinh viên # 2.000 sinh viên.	Buổi sáng từ 7h00 - 11h30; Buổi chiều từ 13h00 - 17h50	Trực thuộc Bộ giao thông vận tải, Cục hàng hải Việt Nam. KTX trong khuôn viên cỡ sỡ 1: tại 232 Nguyễn Văn Hưởng, Phường Thảo Điền, Quận 2, TPHCM.	10°48'40.9"N 106°43'49.1"E	2	400m	Trường nằm trên đường Nguyễn Văn Hưởng, một mặt tiếp giáp hẻm 216 Nguyễn Văn Hưởng. Một mặt giáp với đường Nguyễn Văn Hưởng được bao quanh bằng rào sắt, phía trước cổng có cây xanh.
6	2	Chùa Kỳ Quang 3	Số 725, đường Xa lộ Hà Nội, phường Thảo Điền, Quận 2, TP. HCM	Chùa	# 2000m ² .	18h00-19h00		10°48'05.2"N 106°44'12.4"E	0,5	Nằm trên tuyến	Chùa nằm ngay ngã 3 song hành Xa lộ Hà Nội và Nguyễn Bá Lân cách ngã tư Thảo Điền # 80m.

HỖ TRỢ ĐẶC BIỆT THỰC HIỆN DỰ ÁN (SAPI)
 CHO DỰ ÁN ĐƯỜNG SẮT ĐÔ THỊ TP. HỒ CHÍ MINH (ĐOẠN BẾN THÀNH – SUỐI TIÊN (TUYẾN 1))
 Bản thảo báo cáo cuối kỳ

STT	Tuyến	1. Thông tin chung về điểm nhạy cảm						2. Thông tin vị trí điểm nhạy cảm			
		a. Tên	b. Địa chỉ	c. Loại hình và thông tin chi tiết	d. Qui mô	e. Thời gian hoạt động	f. Các đặc điểm khác	a. Tọa độ GPS	b. Tại Km	c. Khoảng cách đến tuyến	d. Mô tả vị trí
7	2	Bệnh Viện Bưu Điện 2	Số 68 Nguyễn Duy Hiệu, Phường Thảo Điền, Quận 2, TP. HCM	Bệnh viện	Diện tích # 1.200m ² , gồm 31 khoa phòng, số giường nội trú #160 giường.	Từ 7h30 đến 17h, bệnh viện cấp cứu 24/24		10°48'10.1"N 106°44'14.3"E	1,5	54m	Bệnh Viện Bưu Điện 2 nằm trên đường Nguyễn Duy Hiệu cách đường Thảo điền #50m.
8	2	Trạm Y Tế Phường Thảo Điền	Số 89, Thảo Điền, Phường Thảo Điền, Quận 2, TP. HCM	Trạm Y Tế	Diện tích # 500m ² gồm 1 trệt, 2 lầu	Buổi sáng từ: 7h30 – 11h30 Buổi chiều từ: 13h00 – 17h00 Buổi tối chỉ nhận bệnh cấp cứu.		10°48'25.1"N 106°44'03.3"E	2,2	Nằm trên tuyến	Mặt đối diện với tuyến #17m, có hàng rào sắt phần mặt tiền. Phòng khám chữa bệnh khép kín
9	2	Trường Giáo Dục Chuyên Biệt Thảo Điền	Số 91, Thảo Điền Phường Thảo Điền, Quận 2, TP. HCM	Trường Giáo Dục Chuyên Biệt	Diện tích 1.598m ² , Số lượng học sinh #150 em. Số lượng CBNV là 9 người.		Dạy trẻ Tự kỷ – Chậm khôn.	10°48'26.1"N 106°44'02.6"E	2,3	Nằm trên tuyến	Mặt đối diện với tuyến có hàng rào sắt, vị trí các phòng học cách tuyến # 15m
10	2	Bệnh Viện Carmel FMP	Số 95 Thảo Điền, Quận 2, TP. Hồ Chí Minh	Bệnh viện	Bệnh viện có 65 giường bệnh; Có #40 bác sĩ, nhân viên	Từ thứ 2-6: 8h00 - 17h00 Thứ 7: 8h30 - 12h30	Family Medical 100% vốn nước ngoài lớn nhất tại Việt Nam.	10°48'08.2"N 106°44'16.2"E	2,4	Nằm trên tuyến	

STT	Tuyến	1. Thông tin chung về điểm nhạy cảm						2. Thông tin vị trí điểm nhạy cảm			
		a. Tên	b. Địa chỉ	c. Loại hình và thông tin chi tiết	d. Qui mô	e. Thời gian hoạt động	f. Các đặc điểm khác	a. Tọa độ GPS	b. Tại Km	c. Khoảng cách đến tuyến	d. Mô tả vị trí
11	2	Trường Quốc Tế Vương Quốc Anh	246 Nguyễn Văn Hưởng, Phường Thảo Điền, Quận 2, TP. HCM	Trường học. Trường Quốc Tế Dạy Bằng Tiếng Anh	161 giáo viên; 1.800 sinh viên đến từ hơn 50 quốc gia.	7h30 - 17h00		10°48'41.9"N 106°43'54.6"E	2,7	Nằm trên tuyến	Trường được xây khép kín, xung quanh là tường rào cao hơn 3m
12	2	Trường Trung Học Quốc Tế Mỹ-Việt	172 -180 Nguyễn Văn Hưởng, Phường Thảo Điền, Quận 2, TP. HCM	Trường học	Gồm 37 giáo viên.			10°48'57.5"N 106°43'41.6"E			
13	3	Trường THPT Thủ Thiêm	Số 01 Đường số 2, KĐTMM - An Khánh, Phường An Phú, Quận 2, TP. HCM	Trường học	20.000m ² . Gồm 36 phòng học và phòng chức năng. Hiện có hơn 1.200 học sinh	Từ thứ 2-6: Buổi sáng: 7h00 - 11h00 Buổi chiều: 14h00 – 16h30		10°47'48.8"N 106°44'38.6"E	1,5	70m	
14	3	Trường Mầm Non Tư Thục Thiên Thần Nhỏ	186 Nguyễn Hoàng, KP5, Phường An Phú, Quận 2, TP. HCM	Trường học	Diện tích sàn # 300m ² , gồm 05 phòng học và phòng chức năng. Trường có 50 em học sinh, 5 giáo viên	Từ thứ 2-6: Từ 7h30 - 16h30		10°47'35"N 106°44'44"E	2,12	Nằm trên tuyến	

HỖ TRỢ ĐẶC BIỆT THỰC HIỆN DỰ ÁN (SAPI)
 CHO DỰ ÁN ĐƯỜNG SẮT ĐÔ THỊ TP. HỒ CHÍ MINH (ĐOẠN BẾN THÀNH – SUỐI TIÊN (TUYẾN 1))
 Bản thảo báo cáo cuối kỳ

STT	Tuyến	1. Thông tin chung về điểm nhạy cảm						2. Thông tin vị trí điểm nhạy cảm			
		a. Tên	b. Địa chỉ	c. Loại hình và thông tin chi tiết	d. Qui mô	e. Thời gian hoạt động	f. Các đặc điểm khác	a. Tọa độ GPS	b. Tại Km	c. Khoảng cách đến tuyến	d. Mô tả vị trí
15	3	Trường THCS Giồng Ông Tố	Số 256B Nguyễn Duy Trinh, Phường Bình Trưng Tây, Quận 2, TP. HCM	Trường học	Gồm 30 phòng học. Hiện có 35 giáo viên. Trường có #800 học sinh	Từ thứ 2-6: Buổi sáng từ: 7h00 - 11h00 Buổi chiều từ: 14h00 - 16h30		10°47'17.4"N 106°45'25.6"E	3,9	Nằm trên tuyến	
16	3	Đền thờ Phật Mẫu Bình Trưng	243 Nguyễn Duy Trinh, PK2, Phường Bình Trưng Tây, Quận 2, TP. HCM	Thánh thất Điện thờ	16239m ²	18h00 - 19h00.		10°47'16"N 106°45'29"E	4,2	30m	Thánh thất chia làm 2 khu, xây dựng theo kiến trúc phật giáo
17	3	Đền tưởng niệm liệt sĩ Bình Trưng Đông	Phường Bình Trưng Tây, Quận 2, TP. HCM	Đền tưởng niệm liệt sĩ	1617m ²	Các ngày lễ, quốc khánh.		10°47'14.4"N 106°45'41.1"E	4,3	Nằm trên tuyến	
18	4	Giáo xứ thánh Giuse Thợ	452 XLHN, Phường Phước Long A, Quận 9, TP. HCM	Giáo xứ	Thành lập năm 1970, với #1044 giáo dân	Thứ 2 - Thứ 7 từ 17h30 Chủ nhật: 06h30, 09h00, 17h30		10°49'23.4"N 106°45'35.7"E	0.3		Nằm ngay mặt đường xa lộ hà nội.

STT	Tuyến	1. Thông tin chung về điểm nhạy cảm						2. Thông tin vị trí điểm nhạy cảm			
		a. Tên	b. Địa chỉ	c. Loại hình và thông tin chi tiết	d. Qui mô	e. Thời gian hoạt động	f. Các đặc điểm khác	a. Tọa độ GPS	b. Tại Km	c. Khoảng cách đến tuyến	d. Mô tả vị trí
19	4	Trường CĐ Nghề Kỹ Thuật Công Nghệ	502 Đỗ Xuân Hợp, Phường Phước Bình, Quận 9, TP. HCM	Trường Cao đẳng	10.000m ² . Gồm 1 trệt và 4 tầng. 100 phòng học. Mỗi năm có khoảng 3000 - 4000 sinh viên. Cán bộ công nhân viên khoảng 200 người.	Thứ 2 - Thứ 7: Buổi sáng từ: 7h00 - 11h30 Buổi chiều từ: 13h00 - 16h30. Buổi tối từ: 18h00 - 21h00.	Trường dạy hệ vừa học, vừa làm tất cả các ngành, liên thông từ hệ trung cấp lên cao đẳng.	10°49'16.1"N 106°46'18.6"E	2.3		Nằm ngay trục đường chính, đối diện có siêu thị coopfood, cách 100 m có trường tiểu học Phước Long B.
20	4	Trường Tiểu Học Phước Long B	341 Đỗ Xuân Hợp, Phường Phước Long B, Quận 9, TP. HCM	Trường học	Gồm 2 cơ sở có khoảng hơn 40 phòng học với gần 2000 học sinh đang theo học.	Thứ 2 - Thứ 6 7h00 - 16h30		10°49'19.6"N 106°46'17.9"E	2.2		Cách trường khoảng 100m là siêu thị coopfood. Bên hông trường có đường hẻm lớn khu dân cư rất đông đúc.
21	4	Chùa Thiên Minh	614 Đỗ Xuân Hợp, Phường Phước Bình, Quận 9, TP.HCM	Chùa	10.000m ² . Có khoảng 1.000 tăng ni đang theo học tại trường.	Thứ 2- thứ 7 Buổi sáng từ: 7h00 - 10h30 Buổi chiều từ: 13h00 -16h30	Đây là trụ sở chính của giáo hội phật giáo Quận 9 nên thường xuyên tổ chức họp, 1lần/tháng.	10°48'58.2"N 106°46'27.7"E	2.9		
22	4	Nhà Thờ Giáo Xứ Tân Đức	Đường Đỗ Xuân Hợp, Phường Phước Bình, Quận 9, TP.HCM	Nhà thờ	4000m ² . Có khoảng hơn 1000 giáo dân	Thứ 2- Thứ 7 18h00 CN: sáng 5h00, 7h00, 18h00		10°48'56.8"N 106°46'28"E	3		

HỖ TRỢ ĐẶC BIỆT THỰC HIỆN DỰ ÁN (SAPI)
 CHO DỰ ÁN ĐƯỜNG SẮT ĐÔ THỊ TP. HỒ CHÍ MINH (ĐOẠN BẾN THÀNH – SUỐI TIÊN (TUYẾN 1))
 Bản thảo báo cáo cuối kỳ

STT	Tuyến	1. Thông tin chung về điểm nhạy cảm						2. Thông tin vị trí điểm nhạy cảm			
		a. Tên	b. Địa chỉ	c. Loại hình và thông tin chi tiết	d. Qui mô	e. Thời gian hoạt động	f. Các đặc điểm khác	a. Tọa độ GPS	b. Tại Km	c. Khoảng cách đến tuyến	d. Mô tả vị trí
23	4	Trường Cao đẳng Kinh Tế Đối Ngoại	106A Đại lộ 3, Phường Phước Bình, Quận 9, TP.HCM	Trường Cao đẳng	10.000m ² . 10 phòng học với khoảng 400-500 sinh viên đang theo học.	Sáng 7h00 - 11h30		10°48'47"N 106°46'19.4"E	3.4		
24	4	Trường Cao đẳng Nghề Cơ Sở 3	165 Đại lộ 3, Phường Phước Bình, Quận 9, TP.HCM	Trường Cao đẳng	Diện tích hơn 10.000m ² .	Toàn thời gian.		10°48'44.9"N 106°46'16.4"E	3.5		Đối diện trường Cao đẳng kinh tế đối ngoại
25	5	Giáo xứ thánh Giuse Thợ	452 Xa lộ Hà Nội, Phường Phước Long A, Quận 9, TP.HCM	Giáo xứ	# 1044 giáo dân	Thứ 2 - Thứ 7 17h 30 Chủ nhật: 6h30, 9h, 17h30		10°49'23.4"N 106°45'35.7"E	0.3		Nằm ngay mặt đường xa lộ hà nội.
26	5	Trường Cao Đẳng Công Thương TP.HCM	20 Đường Tăng Nhơn Phú, Phường Phước Long B, Quận 9, TP.HCM	Trường Cao Đẳng	Tổng diện tích: 20ha gồm 100 giảng đường. Ký túc xá: 2000 chỗ ở.	Buổi sáng từ 07h00 - 11h30. Buổi chiều từ 13h00 - 16h30.		10°49'50.8"N 106°46'30.6"E	2.9		

STT	Tuyến	1. Thông tin chung về điểm nhạy cảm						2. Thông tin vị trí điểm nhạy cảm			
		a. Tên	b. Địa chỉ	c. Loại hình và thông tin chi tiết	d. Qui mô	e. Thời gian hoạt động	f. Các đặc điểm khác	a. Tọa độ GPS	b. Tại Km	c. Khoảng cách đến tuyến	d. Mô tả vị trí
27	5	Chùa Phong Linh	189 Dương Đình Hội, Phường Tăng Nhơn Phú B, Quận 9, TP. HCM	Chùa	Hơn 1000m ² . Tối thứ 4 và thứ 7 hằng tuần có khoảng hơn 100 phật tử đến tụng kinh.			10°50'05.2"N 106°46'58.3"E	3.1		Chùa tọa lạc ngay trên đường Tăng Nhơn Phú B. Cận là trạm Y tế Phước Long B và công an phường Tăng Nhơn Phú B. Đối diện chùa là khu dân cư sinh sống.
28	5	Trường Tiểu học Phong Phú	Dương Đình Hội, Phường Tăng Nhơn Phú B, Quận 9, TP. HCM	Trường học	Hơn 5000m ² , khoảng 30 phòng học với gần 1200 học sinh.	Thứ 2 - thứ 6 từ 07h00 – 16h30		10°49'59.1"N 106°46'59.8"E	3.4		Đối diện trường là trường mầm non Phong Phú. Bên cạnh trường là khuôn viên của Đình Phong Phú.
29	5	Đình Phong Phú	255 Dương Đình Hội, Phường Tăng Nhơn Phú B, Quận 9, TP. HCM	Đình (Di tích lịch sử cấp quốc gia)	4.620m ²	Lễ chính là lễ Kỳ yên, diễn ra trong 03 ngày từ 14 - 16 tháng 11 âm lịch hàng năm		10°49'54.9"N 106°47'01.1"E	3.5		
30	5	Trường THCS Tăng Nhơn Phú B	Dương Đình Hội, Phường Tăng Nhơn Phú B, Quận 9, TP. HCM	Trường học	Với 30 lớp học và hơn 1000 học sinh của 4 khối			10°49'43.67"N 106°46'56.20"E	3.8		Bên cạnh là trường Cao đẳng giao thông vận tải 3. Đối diện trường có khu mỏ mả.

HỖ TRỢ ĐẶC BIỆT THỰC HIỆN DỰ ÁN (SAPI)
 CHO DỰ ÁN ĐƯỜNG SẮT ĐÔ THỊ TP. HỒ CHÍ MINH (ĐOẠN BẾN THÀNH – SUỐI TIÊN (TUYẾN 1))
 Bản thảo báo cáo cuối kỳ

STT	Tuyến	1. Thông tin chung về điểm nhạy cảm						2. Thông tin vị trí điểm nhạy cảm			
		a. Tên	b. Địa chỉ	c. Loại hình và thông tin chi tiết	d. Qui mô	e. Thời gian hoạt động	f. Các đặc điểm khác	a. Tọa độ GPS	b. Tại Km	c. Khoảng cách đến tuyến	d. Mô tả vị trí
31	5	Trường Cao đẳng Giao thông vận tải (cơ sở 3)	256 Dương Đình Hội, Phường Tăng Nhơn Phú B, Quận 9, TP. HCM	Trường học	20.000m ² - Với gần 1000 sinh viên đang theo học.			10°49'41"N 106°46'59"E	3.9		Ngay bên trường là trường THCS Phước Long B.
32	5	Trường Cao Đẳng Nghề Kỹ Thuật Công Nghệ	502 Đỗ Xuân Hợp, Phường Phước Bình, Quận 9, TP.HCM	Trường Cao đẳng	10.000 m ² . Gồm 1 trệt và 4 tầng. Hơn 100 phòng Mỗi năm có khoảng 3000-4000 sinh viên theo học tại trường. Cán bộ công nhân viên khoảng 200 người.	Thứ 2 - Thứ 7: Buổi sáng từ: 07h00 - 11h30. Buổi chiều từ: 13h00-16h30. Buổi tối từ: 18h00-21h00.	Trường dạy hệ vừa học, vừa làm tất cả các ngành, liên thông từ hệ trung cấp lên cao đẳng.	10°49'16.1"N 106°46'18.6"E	5.5		Nằm ngay trục đường chính, đối diện có siêu thị coopfood, cách đó 100m có trường tiểu học Phước Long B.
33	5	Trường Tiểu Học Phước Long B	341 Đỗ Xuân Hợp, Phường Phước Long B, Quận 9, TP.HCM	Trường học	Gồm 2 cơ sở với khoảng hơn 40 phòng học với gần 2000 học sinh đang theo học	Thứ 2 - Thứ 6 07h00 - 16h30		10°49'19.6"N 106°46'17.9"E	5.6		Cách trường khoảng 100m là siêu thị coopfood. Bên hông trường có đường hẻm lớn vào khu dân cư rất đông đúc.
34	6	Trường Mầm non Phước Long	139 Đỗ Xuân Hợp, Phường Phước Long B, Quận 9, TP.HCM	Trường mầm non	Gần 8000m ² , 10 phòng trong đó 6 phòng dành cho việc dạy trẻ, với 250 cháu và 27 cô giáo.	Thứ 2- thứ 6 từ 07h00 -17h30		10°49'44.33"N 106°46'7.86"E	1.3		Đối diện trường là chợ phước long B, xung quang trường là khu dân cư sinh sống và buôn bán

STT	Tuyến	1. Thông tin chung về điểm nhạy cảm						2. Thông tin vị trí điểm nhạy cảm			
		a. Tên	b. Địa chỉ	c. Loại hình và thông tin chi tiết	d. Qui mô	e. Thời gian hoạt động	f. Các đặc điểm khác	a. Tọa độ GPS	b. Tại Km	c. Khoảng cách đến tuyến	d. Mô tả vị trí
35	6	Trường Cao Đẳng Công Thương TPHCM	20 Đường Tăng Nhơn Phú, Phường Phước Long B, Quận 9, TP.HCM	Trường Cao Đẳng	4 tòa nhà gồm 100 giảng đường; 60 xưởng, phòng thí nghiệm, phòng thực hành; Thư viện: 1000m ² , Internet không dây; Ký túc xá: 2000 chỗ ở, sân bóng, khu thể thao và giải trí...			10°49'50.8"N 106°46'30.6"E	2.4		
36	6	Chùa Phong Linh	189 Đinh Phong Phú, phường Tăng Nhơn Phú B, Quận 9, TP.HCM	Chùa	Hơn 1000m ² . Trong tuần tối thứ 4, thứ 7 có khoảng hơn 100 phật tử đến tụng kinh.	Tối thứ 4, tối thứ 7 từ 06h00 - 07h00		10°50'05.2"N 106°46'58.3"E	3.4		Chùa tọa lạc ngay trên đường Tăng Nhơn Phú B. Cận là trạm Y tế Phước long B và công an phường Tăng Nhơn Phú B. Đối diện chùa là khu dân cư sinh sống.
37	6	Tu Viện Phanxico Thủ Đức	42 Đinh Phong Phú, Khu phố 2, phường Tăng Nhơn Phú B, Quận 9, TP.HCM	Tu Viện	Diện tích 30.600m ² . Đan viện có 6 phòng học gồm 1 trệt 1 lầu với 150 học sinh. Buổi tối có khoảng 60-70 người đến để học giáo lý. Vào những ngày sinh hoạt hội đoàn, lễ giáng sinh, lễ phục sinh có khoảng 300-400	Sáng từ 07h30 - 11h00		10°50'27.51"N1 06°46'53.57"E	4.3		Đối diện là Đan viện Thánh Clara và Nhà thờ Thánh Linh.

HỖ TRỢ ĐẶC BIỆT THỰC HIỆN DỰ ÁN (SAPI)
 CHO DỰ ÁN ĐƯỜNG SẮT ĐÔ THỊ TP. HỒ CHÍ MINH (ĐOẠN BẾN THÀNH – SUỐI TIÊN (TUYẾN 1))
 Bản thảo báo cáo cuối kỳ

STT	Tuyến	1. Thông tin chung về điểm nhạy cảm						2. Thông tin vị trí điểm nhạy cảm			
		a. Tên	b. Địa chỉ	c. Loại hình và thông tin chi tiết	d. Qui mô	e. Thời gian hoạt động	f. Các đặc điểm khác	a. Tọa độ GPS	b. Tại Km	c. Khoảng cách đến tuyến	d. Mô tả vị trí
					giáo dân đến đan viện.						
38	6	Đan Viện Thánh Clara	35 Đình Phong Phú, phường Tăng Nhơn Phú B, Quận 9, TP.HCM	Đan Viện	Diện tích 10.000 m ² có khoảng 40 đang tu tại đan viện.			10°50'27.51"N1 06°46'53.57"E	4.3		Bên cạnh là nhà thờ Thánh Linh.
39	6	Nhà Thờ Thánh Linh	1/6 Đình Phong Phú, phường Tăng Nhơn Phú B, Quận 9, TP.HCM	Nhà thờ	Gần 10.000m ² . Hằng ngày có khoảng gần 200 người đi lễ. Riêng Chủ nhật, nhà thờ có đến 5 lễ và 1 lễ có hơn 1000 giáo dân.	Lễ diễn ra lúc 04h00, 05h00, 07h00, 17h00, 18h00		10°50'27.51"N1 06°46'53.57"E	4.4		Gần ngã tư đèn xanh, đèn đỏ giáp với đường Lê văn Việt.
40	6	Bệnh viện Quân Dân Miền Đông	50 Lê Văn Việt, Phường Hiệp Phú, Quận 9, TP.HCM	Bệnh Viện (hạng 2)	500 giường bệnh nội trú. Diện tích khuôn viên trên 42.000m ²	24/24		10°50'46.29"N1 06°46'41.59"E	5		

STT	Tuyến	1. Thông tin chung về điểm nhạy cảm						2. Thông tin vị trí điểm nhạy cảm			
		a. Tên	b. Địa chỉ	c. Loại hình và thông tin chi tiết	d. Qui mô	e. Thời gian hoạt động	f. Các đặc điểm khác	a. Tọa độ GPS	b. Tại Km	c. Khoảng cách đến tuyến	d. Mô tả vị trí
41	6	Trường trung cấp quân y	50 Lê Văn Việt, Phường Hiệp Phú, Quận 9, TP.HCM	Trường Trung cấp	37,500m ² Với gần 2000 sinh viên mỗi năm; 28 phòng học lý thuyết; 36 phòng thực hành chuyên dùng;	Từ 08h00 - 22h00		10°50'46.68"N 106°46'39.53"E	5.1		
42	6	Trường Tiểu Học Hoàng Diệu	33 Lê Văn Chí, Phường Linh Trung, Quận Thủ Đức, TP.HCM	Trường học (Khánh thành 8/1993)	Diện tích khoảng 6400m ² . Có bể bơi, 30 phòng học. Hơn 1200 học sinh	Buổi sáng từ 06h30 - 11h00 Buổi chiều từ 13h50-16h10 Có 1 lớp ngoại trú.		10°51'19.99"N 106°46'25.93"E	6.5		Nằm cách đường chính hơn 100m, nằm sâu trong đường hẻm nhỏ.
43	6	Trường Tiểu Học Đỗ Tấn Phong	103 Lê Văn Chí, Phường Linh Trung, Quận Thủ Đức, TP.HCM	Trường học (Khánh thành ngày 2-2-2012)	4.560m ² (01 tầng trệt, 02 lầu với 25 phòng học và 15 phòng chức năng). Gần 1000 học sinh.	Buổi sáng từ 06h30 - 11h00 Buổi chiều từ 13h50-16h10		10°51'25.53"N 106°46'36.04"E	6.9		Nằm ngay trục đường chính, đối diện là khuôn viên nhà máy nước Thủ Đức.
44	6	Chùa Hào Quang	113 Lê Văn Chí, Phường Linh Trung, Quận Thủ Đức, TP.HCM	Chùa	Diện tích: 600m ² . Sáng chủ nhật hàng tuần với khoảng 180 – 200 Phật tử tham dự.			10°51'29.09"N 106°46'38.33"E	7.2		Bên cạnh chùa là cầu lạc bộ tennis, Trung tâm thể dục thể thao Phát Phước. Đối diện chùa là Công ty cổ phần dây cáp điện Cadivi.

HỖ TRỢ ĐẶC BIỆT THỰC HIỆN DỰ ÁN (SAPI)
 CHO DỰ ÁN ĐƯỜNG SẮT ĐÔ THỊ TP. HỒ CHÍ MINH (ĐOẠN BẾN THÀNH – SUỐI TIÊN (TUYẾN 1))
 Bản thảo báo cáo cuối kỳ

STT	Tuyến	1. Thông tin chung về điểm nhạy cảm						2. Thông tin vị trí điểm nhạy cảm			
		a. Tên	b. Địa chỉ	c. Loại hình và thông tin chi tiết	d. Qui mô	e. Thời gian hoạt động	f. Các đặc điểm khác	a. Tọa độ GPS	b. Tại Km	c. Khoảng cách đến tuyến	d. Mô tả vị trí
45	6	Bệnh Viện Đa Khoa Thủ Đức	64 Khu phố 1 Lê Văn Chí, Phường Linh Trung, Quận Thủ Đức, TP.HCM	Bệnh viện	Tổng diện tích 5,8ha. Gồm 1 trệt 2 tầng với 1000 giường bệnh và 10 phòng mổ. Hằng ngày bệnh viện tiếp nhận gần 1000 ca khám và chữa bệnh.	24/24		10°51'42.83"N 106°46'47.22"E	7.8		
46	7	Tu Viện Quảng Đức	33 Đặng Văn Bi, Phường Trường Thọ, Quận Thủ Đức, TP.HCM	Chùa - tu viện	3000m ²	18h00-19h00.		10°50'21.7"N 106°45'58"E	0,4	Nằm trên tuyến	
47	7	Trung tâm Y Tế Quận Thủ Đức	59 Đặng Văn Bi, Phường Trường Thọ, Quận Thủ Đức, TP.HCM	Trung tâm Y Tế							
48	7	ĐH Kiến Trúc TPHCM			Đang xây dựng			10°50'31"N 106°45'52"E			

STT	Tuyến	1. Thông tin chung về điểm nhạy cảm						2. Thông tin vị trí điểm nhạy cảm			
		a. Tên	b. Địa chỉ	c. Loại hình và thông tin chi tiết	d. Qui mô	e. Thời gian hoạt động	f. Các đặc điểm khác	a. Tọa độ GPS	b. Tại Km	c. Khoảng cách đến tuyến	d. Mô tả vị trí
49	7	Chùa Một cột Thủ Đức	10 Đặng Văn Bi, Phường Bình Thọ, Quận Thủ Đức, TP.HCM	Chùa	10.000m ²	18h00-19h00.		10°50'36.9"N 106°45'47.6"E			
50	7	Trường Mầm non Việt - Anh	Số 2 Dân Chủ, Phường Bình Thọ, Quận Thủ Đức, TP.HCM	Trường học	2000m ² . Gồm 20 phòng học với trang thiết bị hiện đại, # 350 em học sinh, 16 CBNV	Từ thứ 2-thứ 6: 07h00 đến 16h30		10°50'38"N 106°45'48"E			
51	7	Trường THPT Thủ Đức	166/24 Đặng Văn Bi, Phường Bình Thọ, Quận Thủ Đức, TP.HCM	Trường học	11.200m ² . Trường hiện có: 1 tầng hầm, tầng trệt và 3 lầu với trên 50 phòng	Thứ 2-thứ 6: Buổi sáng từ: 07h00-11h00 Buổi chiều: 13h30-16h30	Thành lập năm 1976	10°50'53.8"N 106°45'42.7"E		Nằm trên tuyến	
52	7	Chùa Huệ Nghiêm	204 Đặng Văn Bi, phường Bình Thọ, Quận Thủ Đức, TP.HCM	Chùa				10°50'56.2"N 106°45'34.6"E		Nằm trên tuyến	

HỖ TRỢ ĐẶC BIỆT THỰC HIỆN DỰ ÁN (SAPI)
 CHO DỰ ÁN ĐƯỜNG SẮT ĐÔ THỊ TP. HỒ CHÍ MINH (ĐOẠN BẾN THÀNH – SUỐI TIÊN (TUYẾN 1))
 Bản thảo báo cáo cuối kỳ

STT	Tuyến	1. Thông tin chung về điểm nhạy cảm						2. Thông tin vị trí điểm nhạy cảm			
		a. Tên	b. Địa chỉ	c. Loại hình và thông tin chi tiết	d. Qui mô	e. Thời gian hoạt động	f. Các đặc điểm khác	a. Tọa độ GPS	b. Tại Km	c. Khoảng cách đến tuyến	d. Mô tả vị trí
53	7	Trường CĐ Công Nghệ Thủ Đức	53 Võ Văn Ngân, Phường Linh Chiểu, Quận Thủ Đức, TP.HCM	Trường học	24.294m ² , gồm 57 phòng học. KTX có diện tích 252m ² , gồm 36 phòng, và số sinh viên ở ký túc 380 sinh viên. Tổng số giáo viên, cán bộ quản lý và nhân viên: 289 người, Sinh viên #5000.	Từ thứ 2-thứ 6: Buổi sáng: 07h00-11h00 Buổi chiều: 13h30-16h30		10°51'09.1"N 106°45'32.4"E		Nằm trên tuyến	Mặt đối diện với tuyến có tường rào, có nhiều cây xanh che phủ. Khoảng cách từ các giảng đường đến tuyến # 50m
54	7	Giáo Xứ Thủ Đức	51 Võ Văn Ngân, Phường Linh Chiểu, Quận Thủ Đức, TP.HCM	Giáo xứ	Diện tích 6468m ² . # 6200 giáo dân	Thứ 2 - thứ 7: 05h00 - 17h30 Chủ nhật: 05h00 – 19h00		10°51'06.8"N 106°45'25.8"E		Nằm trên tuyến	
55	7	Trường THCS Trương Văn Ngu	49 Võ Văn Ngân, Khu phố 2, Phường Linh Chiểu, Quận Thủ Đức, TP.HCM	Trường học	Diện tích # 700m ² , trường xây 1 trệt 2 lầu. Bao gồm 28 lớp học có 1104 học sinh. CBNV có 68 người.			10°51'05.5"N 106°45'23.7"E		Nằm trên tuyến	

STT	Tuyến	1. Thông tin chung về điểm nhạy cảm						2. Thông tin vị trí điểm nhạy cảm			
		a. Tên	b. Địa chỉ	c. Loại hình và thông tin chi tiết	d. Qui mô	e. Thời gian hoạt động	f. Các đặc điểm khác	a. Tọa độ GPS	b. Tại Km	c. Khoảng cách đến tuyến	d. Mô tả vị trí
56	7	Trường Tiểu Học Nguyễn Trung Trực	962 Kha Vạn Cân, Phường Linh Chiểu, Quận Thủ Đức, TP.HCM	Trường học	Diện tích trường # 4000m ² , có 39 phòng học, 41 lớp, 1739 em học sinh, 62 CBNV	Từ thứ 2-6: Buổi sáng từ: 07h00-11h00 Buổi chiều: 14h00-16h30	Trường hoạt động bán trú và không bán trú	10°51'06.7"N 106°45'18.5"E		Nằm trên tuyến	
57	7	Trường Tiểu học Linh Đông	170 Tô Ngọc Vân, Phường Linh Đông, Quận Thủ Đức, TP.HCM	Trường học	Đang xây dựng chưa khánh thành, trường gồm một trệt hai lầu, có khoảng hơn 20 phòng học.			10°51'19"N 106°45'03"E		Nằm trên tuyến	
58	7	Nhà Thờ Tam Hà	66 Đường Tam Hà, Phường Tam Phú, Quận Thủ Đức, TP.HCM	Nhà thờ	2.000m ² .Số giáo dân: #3000.	Giờ lễ: Chúa nhật: 04h00 - 07h00-16h00- 18h00. Ngày thường: 4h30 - 17h		10°51' 42"N 106° 44' 49"E		Nhà thờ nằm vị trí 2 mặt tiền, đường Tam Hà và đường số 4. Mặt tiếp xúc với tuyến xe buýt rộng # 50m, nhà thờ nằm chính giữa khu đất cách mặt tiền đường Tam Hà #20m.	
59	7	BV Quận Thủ Đức	29 Khu phố 5 Phú Châu, Phường Tam Phú, Quận Thủ Đức, TP.HCM	Bệnh viện	Bệnh viện có 8 phòng và 28 khoa. Trên 500 giường bệnh, thực hiện trên 3.000 lượt bệnh nhân ngoại trú/ngày. Đội ngũ nhân sự bệnh viện # hơn 1000	Từ 7h30 đến 17h, bệnh viện cấp cứu 24/24		10°51'51.7"N 106°44'43.4"E		Nằm trên tuyến, cổng chính cách 40m	

HỖ TRỢ ĐẶC BIỆT THỰC HIỆN DỰ ÁN (SAPI)
 CHO DỰ ÁN ĐƯỜNG SẮT ĐÔ THỊ TP. HỒ CHÍ MINH (ĐOẠN BẾN THÀNH – SUỐI TIÊN (TUYẾN 1))
 Bản thảo báo cáo cuối kỳ

STT	Tuyến	1. Thông tin chung về điểm nhạy cảm						2. Thông tin vị trí điểm nhạy cảm			
		a. Tên	b. Địa chỉ	c. Loại hình và thông tin chi tiết	d. Qui mô	e. Thời gian hoạt động	f. Các đặc điểm khác	a. Tọa độ GPS	b. Tại Km	c. Khoảng cách đến tuyến	d. Mô tả vị trí
					người.						
60	7	Giáo xứ Châu Bình	Số: 470/17 Tỉnh lộ 43, Phường Tam Phú, Quận Thủ Đức, TP.HCM	Nhà thờ	# 3.500m ² . Giáo dân: 1300 gia đình, # 5300 giáo dân	Từ thứ 2-thứ7: 05h00; 17h30 Chủ nhật: 05h00 - 07h15 - 16h30		10°51'48.4"N 106°44'43.1"E			Nhà thờ nằm đối diện với BV Thủ Đức, xung quanh có hàng rào sắt. Nhà thờ chính nằm chính giữa khu đất, cách tuyến xe buýt # 40m
61	7	Giáo xứ Tam Hải	180 Tam Châu, Khu Phố 2, Phường Tam Bình, Quận Thủ Đức, TP.HCM	Nhà thờ	diện tích # hơn 5000m ² . Giáo dân: 1500 gia đình, # 7000 giáo dân.	Giờ lễ: Chúa nhật: 05h00 - 07h00 - 10h00 - 16h00 - 17h30 - 19h30. Ngày thường: 05h00 - 18h00		10°52'18"N 106°44'34"E			
62	8	Trường ĐHSP Kỹ Thuật TPHCM	Số 01 Võ Văn Ngân, Phường Linh Chiểu, Quận Thủ Đức, TP.HCM	Trường Đại Học	170.000m ² . Trường hiện có trên 175 phòng học, 13 khoa với trên 25.000 sinh viên và 698 cán bộ viên chức.	Từ thứ 2-thứ 6: Buổi sáng từ 07h00 – 11h00 Buổi chiều từ 13h30-16h30		10°51'01.8"N 106°46'16.7"E	0,1	Nằm trên tuyến	Nằm ở cửa ngõ phía bắc Tp. Hồ Chí Minh, cách trung tâm thành phố khoảng 10 km, tọa lạc tại số 1 Võ Văn Ngân, Quận Thủ Đức.

STT	Tuyến	1. Thông tin chung về điểm nhạy cảm						2. Thông tin vị trí điểm nhạy cảm			
		a. Tên	b. Địa chỉ	c. Loại hình và thông tin chi tiết	d. Qui mô	e. Thời gian hoạt động	f. Các đặc điểm khác	a. Tọa độ GPS	b. Tại Km	c. Khoảng cách đến tuyến	d. Mô tả vị trí
63	8	Trường Mầm Non 20-11	237 Hoàng Diệu 2, Phường Linh Trung, Quận Thủ Đức, TP HCM	Trường mầm non	Diện tích # 200m ² . Trường có 08 CBNV, # 130 học sinh.	Từ thứ 2- thứ 6: Buổi sáng từ 6h45 đến 07h30.		10°51'15"N 106°46'22"E		Nằm trên tuyến	Trường nằm gần ngã ba đường Hoàng Diệu 2 và đường Lê Văn Chí, đối diện với KTX trường ĐH SPKT HCM.
64	8	Trường Tiểu Học Nguyễn Văn Triết	Số 57 Hoàng Diệu 2, phường Linh Trung, Quận Thủ Đức, TP. HCM	Trường học	Diện tích trường # 4000m ² , có 46 phòng học, 41 lớp, 1739 em học sinh, 60 CBNV	Từ thứ 2-thứ 6: Buổi sáng từ 07h00 – 11h00 Buổi chiều từ 13h30-16h30		10°51'30.5"N 106°45'50"E		Nằm trên tuyến	Trường nằm đối diện với trường ĐH Ngân Hàng
65	8	Đại học Ngân Hàng TPHCM	56 Hoàng Diệu 2, Phường Linh Chiểu, Quận Thủ Đức, TP. HCM	Trường Đại học	11 ha; có 75 giảng đường.Ký túc xá: đáp ứng chỗ ở tiện nghi cho 5.000 sinh viên.			10°51'27.6"N 106°45'41.7"E		Nằm trên tuyến	
66	8	Phòng khám Hoàn Hảo	26 Kha Vạn Cân, Phường Linh Trung, Quận Thủ Đức, Tp. HCM	Phòng khám y khoa	Diện tích khoảng 1,500m ² , nhiều phòng khám			10°52'06"N 106°45'45"E		Nằm trên tuyến	

HỖ TRỢ ĐẶC BIỆT THỰC HIỆN DỰ ÁN (SAPI)
 CHO DỰ ÁN ĐƯỜNG SẮT ĐÔ THỊ TP. HỒ CHÍ MINH (ĐOẠN BẾN THÀNH – SUỐI TIÊN (TUYẾN 1))
 Bản thảo báo cáo cuối kỳ

STT	Tuyến	1. Thông tin chung về điểm nhạy cảm						2. Thông tin vị trí điểm nhạy cảm			
		a. Tên	b. Địa chỉ	c. Loại hình và thông tin chi tiết	d. Qui mô	e. Thời gian hoạt động	f. Các đặc điểm khác	a. Tọa độ GPS	b. Tại Km	c. Khoảng cách đến tuyến	d. Mô tả vị trí
67	8	Trường THCS Linh Trung	Số 5 Linh Trung, Khu Phố 2, Phường Linh Trung, Quận Thủ Đức, Tp. HCM	Trường học	1.080m ² , gồm một trệt và 1 lầu. 33 lớp học và tổng số học sinh toàn trường là 1.439 em. Số lượng thầy cô giáo, cán bộ công nhân viên lên đến 75 người.	Từ thứ 2-thứ 6: Buổi sáng từ 07h00 – 11h00 Buổi chiều từ 13h30-16h30		10°51'48.9"N 106°45'44"E		80m	Trường nằm trên đường Linh Trung, cách đường Kha Vạn Cân # 80m. Phía tiếp giáp với đường Linh Trung rộng # 70m, vỉa hè trước trường có nhiều cây xanh.
68	8	Trường THCS Xuân Trường	Quốc lộ 1K, phường Linh Xuân, Quận Thủ Đức, Tp. HCM	Trường học	# 1000m ² , có 24 phòng học. Tổng số học sinh: 1.013 học sinh, số CBNV: 47 người	Buổi sáng từ 07h00 – 11h00 Buổi chiều từ 13h30-16h30	Trường có # 1/2 số lượng học sinh là bán trú	10°52'35.7"N 106°45'57.4"E		Nằm trên tuyến	
69	8	Trường Tiểu Học Xuân Hiệp	146 QL 1K, Linh Xuân	Trường học	Trường có diện tích # 1700m ² , có 233 phòng học, gồm một trệt một lầu. Tổng số học sinh: 1.463 HS, số CBNV: 62 người			10°52'44.4"N 106°46'05.5"E		70m	
70	8	Chùa Từ Quang	Số 68/5 ấp Xuân Hiệp 1, phường Linh Xuân, Quận Thủ Đức, TP. Hồ Chí Minh.	Chùa	Hơn 2000m ²	18h00-19h00,		10°53'05.3"N 106°46'20.8"E		Nằm trên tuyến	

STT	Tuyến	1. Thông tin chung về điểm nhạy cảm						2. Thông tin vị trí điểm nhạy cảm			
		a. Tên	b. Địa chỉ	c. Loại hình và thông tin chi tiết	d. Qui mô	e. Thời gian hoạt động	f. Các đặc điểm khác	a. Tọa độ GPS	b. Tại Km	c. Khoảng cách đến tuyến	d. Mô tả vị trí
71	9	Bệnh Viện Quân Dân Miền Đông	50 Lê Văn Việt, Phường Hiệp Phú, Quận 9, TP.HCM	Bệnh Viện	Diện tích khuôn viên trên 42.000m ² . 500 giường bệnh			10°50'46.29"N 106°46'41.59"E	1	Mặt tiền	Bên cạnh là trường trung cấp quân y 2
72	9	Trường Anh Ngữ Quốc Tế Úc Châu	182-184-186, Lê Văn Việt Phường Hiệp Phú, Quận 9, TP.HCM	Trường ngoại ngữ	Diện tích 200m ² . Gồm 1 trệt 3 lầu có 1 tầng hầm để xe. Khoảng hơn 10 phòng.			10°50'38.6"N 106°46'55.1"E	1.5	Mặt tiền	Gồm có hai mặt tiền
73	9	Trường THCS Trần Quốc Toản	381 đường Lê Văn Việt, Phường Tăng Nhơn Phú A, Quận 9, TP.HCM	Trường THCS (lớp 6-9)	Diện tích 15.268m ² có 23 phòng học và 6 phòng chức năng.			10°50'40.74"N 106°47'21.34"E	2.3	Mặt tiền	
74	9	Bệnh Viện Quận 9	387 Lê Văn Việt, khu phố 2, Phường Tăng Nhơn Phú A, Quận 9, TP. HCM	Bệnh viện trực thuộc UBND quận 9	Khuôn viên 6500m ² , 14 khoa, 100 giường bệnh.			10°50'41"N 106°47'24"E	2.5	Mặt tiền	

HỖ TRỢ ĐẶC BIỆT THỰC HIỆN DỰ ÁN (SAPI)
 CHO DỰ ÁN ĐƯỜNG SẮT ĐÔ THỊ TP. HỒ CHÍ MINH (ĐOẠN BẾN THÀNH – SUỐI TIÊN (TUYẾN 1))
 Bản thảo báo cáo cuối kỳ

STT	Tuyến	1. Thông tin chung về điểm nhạy cảm						2. Thông tin vị trí điểm nhạy cảm			
		a. Tên	b. Địa chỉ	c. Loại hình và thông tin chi tiết	d. Qui mô	e. Thời gian hoạt động	f. Các đặc điểm khác	a. Tọa độ GPS	b. Tại Km	c. Khoảng cách đến tuyến	d. Mô tả vị trí
75	9	Trung tâm Anh Ngữ Quốc Tế Planet	431-431B, Đường Lê Văn Việt, Phường Tăng Nhơn Phú, Quận 9, TP. HCM	Trường ngoại ngữ	500 m ² , 20 phòng học; khoảng 200 học viên			10°50'41.96"N 106°47'29.37"E	2.7	Mặt tiền	
76	9	ĐH GTVT Cơ sở 2	450-451 Lê Văn Việt, Phường Tăng Nhơn Phú A, Quận 9, TP.HCM	Trường đại học	Khuôn viên 14,5ha. Số phòng 63 phòng; gần 8000 sinh viên.			10°50'47.40"N 106°47'41.03"E	3.1	Mặt tiền	Bao quanh trường là khu KTX sinh viên, nhà khách của trường, khu tập thể của cán bộ CNV.
77	9	Trường Trung học Kỹ thuật Thực hành	484 Lê Văn Việt, Phường Tăng Nhơn Phú A, Quận 9, TP.HCM	Trường trung cấp	Khuôn viên 44.408 m ² . 9.440 m ² diện tích phòng học và hệ thống xưởng. Trường hiện đạt gần 1.000 học sinh/năm.			10°50'44.27"N 106°47'44.41"E	3.2	Mặt tiền	
78	9	Trường Mầm Non Tuổi Hồng	Đường Man Thiện, Khu phố 5 Phường Tăng Nhơn Phú A, Quận 9. TP.HCM	Mầm non Tư thục	Nhận 150 bé			10°51'07.7"N 106°47'40.7"E	4.4	Mặt tiền	

STT	Tuyến	1. Thông tin chung về điểm nhạy cảm						2. Thông tin vị trí điểm nhạy cảm			
		a. Tên	b. Địa chỉ	c. Loại hình và thông tin chi tiết	d. Qui mô	e. Thời gian hoạt động	f. Các đặc điểm khác	a. Tọa độ GPS	b. Tại Km	c. Khoảng cách đến tuyến	d. Mô tả vị trí
79	9	Học Viện Chính trị Quốc Gia		Học viện	15 ha, bao gồm 259 người			10°51'00.7"N 106°47'09.6"E	5.7	Mặt tiền	
80	9	Học Viện Công Nghệ Bưu Chính Viễn Thông Cơ sở TP. Hồ Chí Minh		Học viện	Khuôn viên hơn 3.3 ha là cơ sở 2.hàng năm trường có chỉ tiêu tuyển sinh đầu vào là khoảng 1200 sinh viên.			10°50'51.4"N 106°47'12.7"E	6	Mặt tiền	
81	9	Trường Tiểu Học Lê Văn Việt	Đường Man Thiện, Phường Hiệp Phú, Quận 9, TP. HCM	Trường học	Diện tích 10.400m ² với 1 trệt 2 lầu với 40 phòng trong đó 30 lớp học, với khoảng 1200 học sinh.			10°50'47.5"N 106°47'13.3"E	6.2	Mặt tiền	
82	11	Công Viên Giải Trí Suối Tiên	120 Xa lộ Hà Nội, Phường Tân Phú, Quận 9, TP HCM	Công Viên	105ha.	Ngày thường: 07h00 - 17h00 Thứ 7, chủ nhật: 7h - 18h00 Lễ tết: 7h00 - hết khách		10°51'57"N 106°48'07"E	0	Nằm trên tuyến	Khu giải trí Suối Tiên nằm ngay trên trục đường XLHN, cổng suối tiên cách đường # 40m.

HỖ TRỢ ĐẶC BIỆT THỰC HIỆN DỰ ÁN (SAPI)
 CHO DỰ ÁN ĐƯỜNG SẮT ĐÔ THỊ TP. HỒ CHÍ MINH (ĐOẠN BẾN THÀNH – SUỐI TIÊN (TUYẾN 1))
 Bản thảo báo cáo cuối kỳ

STT	Tuyến	1. Thông tin chung về điểm nhạy cảm						2. Thông tin vị trí điểm nhạy cảm			
		a. Tên	b. Địa chỉ	c. Loại hình và thông tin chi tiết	d. Qui mô	e. Thời gian hoạt động	f. Các đặc điểm khác	a. Tọa độ GPS	b. Tại Km	c. Khoảng cách đến tuyến	d. Mô tả vị trí
83	11	Giáo xứ Minh Đức	Số 10 đường 154, Ấp Cây Dầu, Phường Tân Phú Quận 9, TP.HCM	Nhà thờ		Giờ lễ: Chúa nhật: 04h45 – 7h15 - 17h30. Ngày thường: 04h45 – 7h15		10°52'02.2"N 106°48'25"E	0,9	Nằm trên tuyến	
84	11	Trường Mầm Non Mai Hoa	79 Đường 154, Khu phố 3, Phường Tân Phú, Quận Thủ Đức, TP.HCM	Trường học, tiếp nhận nuôi dạy 500 bé	3.673m ² gồm một trệt hai lầu gồm 14 phòng học và các phòng chức năng; 500 cháu.	Thứ 2-thứ 6: 07h00 đến 16h30	Khánh thành ngày 24/01/2014	10°51'53"N 106°48'48"E	0,9	Nằm trên tuyến	
85	11	Trường Mầm Non Tân Phú	Đường Hoàng Hữu Nam, Khu phố 3, Phường Tân Phú, Quận 9. TP. HCM	Trường học	Diện tích # 3000 m ² gồm một trệt một lầu với 11 phòng học và các phòng chức năng; 330 em học sinh và 43 CBNV	Từ thứ 2- thứ 6: 07h00 đến 16h30		10°51'53"N 106°48'48"E		Nằm trên tuyến	
86	11	Từ An Ni Thất	Cầu xây, Quận 9. TP. HCM	Chùa	Diện tích #120m ² , thớt #40m ²			10°51'20"N 106°48'45"E			

STT	Tuyến	1. Thông tin chung về điểm nhạy cảm						2. Thông tin vị trí điểm nhạy cảm			
		a. Tên	b. Địa chỉ	c. Loại hình và thông tin chi tiết	d. Qui mô	e. Thời gian hoạt động	f. Các đặc điểm khác	a. Tọa độ GPS	b. Tại Km	c. Khoảng cách đến tuyến	d. Mô tả vị trí
87	11	Trường Tiểu học Nguyễn Minh Quang	Số 284 Hoàng Hữu Nam, Phường Long Thạnh Mỹ, Quận 9, TP. HCM	Trường học	17770m ² . Trường có 33 giáo viên, 33 lớp học với hơn 1000 em học sinh.	Từ thứ 2- thứ 6: Buổi sáng từ 07h00 - 11h00 Buổi chiều từ: 14h00 -16h30		10°51'45.1"N 106°48'52.5"E		Nằm trên tuyến	
88	11	Học Viện Thanh Thiếu Niên VN - Phân viện MN	Số 261 Hoàng Hữu Nam, Phường Tân Phú, Quận 9, TP. HCM	Trường học	1558 học viên; Số lượng sinh viên nội trú: 50% Số giảng viên: 50 – 60 người.	Từ thứ 2- thứ 6: Buổi sáng từ 07h00 - 11h00 Buổi chiều từ: 13h30 -16h30		10°51'46.4"N 106°48'45.8"E		Nằm trên tuyến	
89	11	Trường THCS Tân Phú	Số 119 Nam Cao, Tân Phú, Quận 9, TP. HCM	Trường học	#4000m ² , trường xây 1 trệt 1 lầu. Bao gồm 37 lớp học có 1263 học sinh. CBNV có 68 người.	Từ thứ 2- thứ 6: Buổi sáng từ 07h00 - 11h00 Buổi chiều từ: 14h00 -16h30		10°51'31.9"N 106°48'05.7"E		Nằm trên tuyến	
90	11	TT Y Tế Dự Phòng	82 Nam Cao, Tân Phú, Tân Phú, Quận 9, TP. HCM	Trạm Y Tế	Hơn 500m ²					Nằm trên tuyến	

HỖ TRỢ ĐẶC BIỆT THỰC HIỆN DỰ ÁN (SAPI)
 CHO DỰ ÁN ĐƯỜNG SẮT ĐÔ THỊ TP. HỒ CHÍ MINH (ĐOẠN BẾN THÀNH – SUỐI TIÊN (TUYẾN 1))
 Bản thảo báo cáo cuối kỳ

STT	Tuyến	1. Thông tin chung về điểm nhạy cảm						2. Thông tin vị trí điểm nhạy cảm			
		a. Tên	b. Địa chỉ	c. Loại hình và thông tin chi tiết	d. Qui mô	e. Thời gian hoạt động	f. Các đặc điểm khác	a. Tọa độ GPS	b. Tại Km	c. Khoảng cách đến tuyến	d. Mô tả vị trí
91	12	Trường đại học công nghệ thông tin, ĐHQG	Khu phố 6, Phường Linh Trung, Quận Thủ Đức, TP. HCM	Trường đại học	12,3ha. Hằng năm tuyển khoảng 800 sinh viên			10°52'10.59"N 106°48'14.26"E	0.4	100m	
92	12	Đại học Khoa học tự nhiên (cơ sở 2), ĐHQG	Khu phố 6, Phường Linh Trung, Quận Thủ Đức, TP. HCM	Trường đại học	Năm 2009, Trường đã khánh thành nhà điều hành cao 10 tầng. Tòa nhà được xây dựng trên diện tích 1.928 m ² , nằm trong khuôn viên rộng 34ha.			10°52'31.82"N 106°47'56.45"E	2.1	Mặt tiền	
93	12	Đại học quốc tế (ĐHQG)	Khu phố 6, Phường Linh Trung, Quận Thủ Đức, TP. HCM	Trường đại học	4000 Sinh viên; Khuôn viên 5.39ha trong khu vực Làng Đại học của Đại học Quốc gia TP.HCM.			10°52'38.28"N 106°48'9.76"E	2.7	Mặt tiền	
94	13	Công Viên Giải Trí Suối Tiên	120 Xa lộ Hà Nội, Phường Tân Phú, Quận 9, TP. HCM	Công Viên	105ha	Ngày thường: 07h00 - 17h00. Thứ 7, chủ nhật: 7h - 18h00. Lễ tết: 7h00 - hết khách		10°51'42.5"N 106°48'08.6"E	0	Nằm trên tuyến	Khu giải trí Suối Tiên nằm ngay trên trục đường XLHN, cổng chính cách đường #40m.

STT	Tuyến	1. Thông tin chung về điểm nhạy cảm						2. Thông tin vị trí điểm nhạy cảm			
		a. Tên	b. Địa chỉ	c. Loại hình và thông tin chi tiết	d. Qui mô	e. Thời gian hoạt động	f. Các đặc điểm khác	a. Tọa độ GPS	b. Tại Km	c. Khoảng cách đến tuyến	d. Mô tả vị trí
95	13	Trường ĐH Công Nghệ Thông Tin HCM	Khu phố 6, Phường Linh Trung, Quận Thủ Đức, TP. HCM	Đại học	12,3ha Tổng số giảng viên: 142 người Tổng số sinh viên: 3.698	Từ thứ 2-thứ 6: Buổi sáng 07h30 - 11h30 Buổi chiều: 13h30 - 16h30		10°52'10.59"N 106°48'14.26"E			
96	13	Nghĩa Trang Liệt sĩ TPHCM	Số 7 Xa lộ Hà Nội, Phường Linh Trung, Quận Thủ Đức, TP.HCM	Nghĩa trang	Với diện tích tổng thể hơn 30ha	Các ngày lễ tết	Đây là nơi yên nghỉ của 14.000 Liệt sĩ mà chủ yếu là Liệt sĩ có quê tại TP Hồ Chí Minh.	10°52'24.4"N 106°48'41.3"E			
97	13	Trạm Y Tế Bình Thắng	Khu phố Quyết Thắng, Phường Bình Thắng, TX Dĩ An, tỉnh Bình Dương	Trạm y tế	Tổng diện tích # 650m ² , bao gồm 8 phòng chức năng, 13 giường bệnh, 11 CBNV	Sáng: 7h30 – 11h30 Chiều: 13h00 – 17h00 Buổi trưa chỉ nhận bệnh cấp cứu		10°53'56"N 106°48'28"E			Mặt tiền đường # 30m, có tường rào bao quanh
98	13	Đình Tân Phú - Trương Công Định		Đình	Hoạt động cộng đồng xã hội, thờ Trương Công Định						

HỖ TRỢ ĐẶC BIỆT THỰC HIỆN DỰ ÁN (SAPI)
 CHO DỰ ÁN ĐƯỜNG SẮT ĐÔ THỊ TP. HỒ CHÍ MINH (ĐOẠN BẾN THÀNH – SUỐI TIÊN (TUYẾN 1))
 Bản thảo báo cáo cuối kỳ

STT	Tuyến	1. Thông tin chung về điểm nhạy cảm						2. Thông tin vị trí điểm nhạy cảm			
		a. Tên	b. Địa chỉ	c. Loại hình và thông tin chi tiết	d. Qui mô	e. Thời gian hoạt động	f. Các đặc điểm khác	a. Tọa độ GPS	b. Tại Km	c. Khoảng cách đến tuyến	d. Mô tả vị trí
99	13	Trường Tiểu Học Trần Văn Ôn	Khu phố 5, Phường Bửu Hòa, Thành phố Biên Hòa, tỉnh Đồng Nai.	Trường Học	Trường có diện tích #9000m ² , gồm một trệt một lầu. Trường có 27 lớp, hơn 900 học sinh, 38 CBNV	Từ thứ 2-thứ 6: Sáng: 07h00-11h00 Chiều: 14h00-16h30		10°55'27"N 106°49'25"E			Vị trí các lớp học cách tuyến #40m, cổng trường cao 4m có cây xanh che phủ
100	13	Trường THCS Ngô Gia Tự	Khu phố 5, Đường Bùi Hữu Nghĩa, Phường Bửu Hòa, TP. Biên Hòa, tỉnh Đồng Nai	Trường Học	Trường có diện tích # 5000m ² , gồm một trệt một lầu. Trường có 27 lớp, hơn 900 học sinh, 38 CBNV	Từ thứ 2-thứ 6: Sáng: 07h00-11h00 Chiều: 14h00-16h30		10°55'26"N 106°49'22"E			Vị trí các lớp học cách tuyến # 25m, mặt đối diện với tuyến có tường bao cao # 1,5m, phía đối diện với tuyến có nhiều cây xanh cao che phủ.

Phụ lục F: Biên bản họp với Nhóm công tác

F PHỤ LỤC F: BIÊN BẢN HỌP VỚI NHÓM CÔNG TÁC

F.1 Nội dung họp Nhóm công tác

Bảng F.1.1 - Biên bản họp Nhóm công tác lần 1

Họp Nhóm Công tác Lần 1	
Ngày/ Giờ	9:00 - 10:50 ngày 29 tháng 8 năm 2013
Địa điểm	Phòng họp tầng trệt, Văn phòng NJPT, TP.HCM
Chủ đề	Thảo luận về Báo cáo khởi đầu
Thành phần tham dự	(BQLĐSĐT) Hoàng Như Cương, Trần Đăng Thành, Bùi Nhật Nam (Sở GTVT) Trịnh Tuấn Hùng, Trần Lưu Nguyễn (Sở KHĐT) Phạm Duy Hanh (Sở QHKT) Nguyễn Thái Thành (TTQLĐHVTHKCC) Bùi Trung Phương, Đông Thị Hoài Phương (Đoàn nghiên cứu JICA) Takagi, Seki, Matsumura, Matsui, Imada, Horie, Kametani, Minami, Makimura, Thư, Trang, Tuấn (NJPT) Masuzawa
<ul style="list-style-type: none">Ông Cương thông báo rằng để thực hiện dự án SAPI, UBND TP.HCM đã đồng ý thành lập Nhóm Công tác Phát triển Nhà ga gồm các thành viên đến từ BQLĐSĐT và các cơ quan có liên quan. Ông Cương là Nhóm trưởng và Ông Huy, Phó giám đốc dự án ĐSĐT Tuyến 1, là Nhóm phó. Ông Huy tuy vắng mặt tại cuộc họp, nhưng có thể trực tiếp liên lạc với Đoàn SAPI kể từ bây giờ.Giới thiệu thành viên của Phía Việt Nam và Đoàn nghiên cứu JICAÔng Takagi trình bày Báo cáo khởi đầu. Nội dung gồm: (1) Giới thiệu, (2) Kế hoạch chung và phạm vi công việc, (3) Tổ chức nghiên cứu, (4) Phương pháp nghiên cứu, (5) Đánh giá sơ bộ và (6) Yêu cầu từ Đoàn Nghiên cứu JICA. Trong phần (6), Đoàn nghiên cứu JICA yêu cầu phía Việt Nam: Cung cấp những dữ liệu/thông tin có liên quan được liệt kê trong “Danh mục dữ liệu/thông tin yêu cầu”, Cho phép khảo sát thực địa, Thành lập “Nhóm công tác phát triển nhà ga ĐSĐT”, và Họp với Ban cố vấn vào ngày 19 tháng 9.Ông Cương cho ý kiến như sau: Đề nghị tổ chức một cuộc họp khác để tổ công tác có thời gian xem xét kỹ lưỡng và sẽ có ý	

kiến đóng góp, bổ sung, thảo luận sâu hơn về Báo cáo khởi đầu.

Về cuộc họp với Ban cố vấn, thời gian cuộc họp cần được xác định rõ để Ông Cương chuẩn bị thư mời gửi tới các tổ chức có liên quan.

Về vấn đề thu thập thông tin: Phía Việt Nam sẽ rà soát tài liệu và cố gắng cung cấp đầy đủ những tài liệu được yêu cầu. Anh Thành và anh Nam sẽ kết hợp làm việc với đoàn JICA về vấn đề này.

Về vấn đề áp dụng thẻ IC card chung cho hệ thống xe buýt và Metro: cần nghiên cứu sâu về các loại thẻ sẽ áp dụng, và xem xét liên hệ với Trung tâm bù trừ về việc thanh toán như thế nào để cân bằng lợi nhuận giữa công ty vận hành ĐS và công ty vận hành xe buýt.

Về vấn đề phát triển đô thị khu vực nhà ga, cần xem xét nghiên cứu cả 2 bên Xa lộ Hà Nội và QL 1.

Về công trình liên phương thức, cần đưa ra được những quy định, phương thức tiêu chuẩn xây dựng các công trình.

Do đặc thù của Việt Nam khác với Nhật Bản, người dân sử dụng xe cá nhân nhiều, cần xây dựng bãi đậu xe cả 2 bánh và 4 bánh. Cần nghiên cứu đưa ra mức phí gửi xe phù hợp.

Cần nghiên cứu 2 loại xe buýt trung chuyển: Metro Bus và City Bus. Metro Bus đưa hành khách từ khu vực dân cư gần đó tới nhà ga và sẽ được quản lý bởi công ty vận hành ĐSĐT.

Cần nghiên cứu đưa ra mức giá Metro Bus thích hợp để thu hút người dân sử dụng, hạn chế lượng xe cá nhân chạy tới ga. City Bus thì sẽ được quản lý bởi TTQLĐHVTHKCC. Cần đưa ra đề xuất rõ ràng về các loại bus tới ga để trình cho UBNDTP áp dụng trong tương lai.

Về quảng trường ga, nghiên cứu tìm ra những ga thích hợp để xây dựng quảng trường.

Nghiên cứu này nên kết hợp chặt chẽ với nghiên cứu khu vực trung tâm, khu vực Bến Thành và Nhà hát lớn của Ông Nikken Sekkei.

Cần nghiên cứu kỹ khu vực nhà ga Ba Son có nhiều tiềm năng phát triển, có khả năng tiến hành dự án PPP.

Dọc theo xa lộ Hà Nội cũng có nhiều ga tiềm năng, cần nghiên cứu kỹ để có thể đầu tư trong tương lai.

- Các cuộc họp thường xuyên giữa Đoàn nghiên cứu JICA và phía Việt Nam sẽ được tổ chức 1 hoặc 2 lần mỗi tháng. Tài liệu chương trình cuộc họp nên gửi trước cho phía Việt Nam trước 3 ngày và phải ghi chú phần quan trọng cần lưu ý cho mỗi đơn vị liên quan.
- Ông Minami đề cập đến vấn đề thu hồi đất và Ông Cương nói rằng phía Nhật Bản có thể liên hệ với anh Thụy bên Trung tâm thông tin quy hoạch hiện đang quy hoạch dọc tuyến xa lộ Hà Nội để thảo luận chi tiết.
- Ông Seki nói rằng Đoàn nghiên cứu JICA sẽ sớm gửi công văn xin khảo sát giao thông tới BQLĐSĐT. Ông Cương nói rằng BQLĐSĐT sẽ hợp tác hỗ trợ cuộc khảo sát.
- Ông Masuzawa phát biểu như sau:

Dịch vụ ĐSDT cần sự hỗ trợ của các công trình liên phương thức và dịch vụ xe buýt, tuy nhiên dự án xây dựng ĐSDT không bao gồm các công trình đó. Việc thực hiện chương trình hỗ trợ đặc biệt thực hiện dự án là cần thiết. Chương trình này được nghiên cứu là để thực hiện, chứ không phải chỉ là lý thuyết. Vì vậy, cần phải làm rõ các vấn đề sau: ai là người đầu tư, ai là người thực hiện và ai có quyền phê duyệt dự án này.

- Cuộc họp Nhóm Công tác đầu tiên sẽ diễn ra vào ngày 04 tháng 9.

Tài liệu thu thập	
Nhận xét	

Bảng F.1.2 – Biên bản họp Nhóm công tác lần 2

Họp Nhóm Công tác Lần 2	
Ngày/ Giờ	14:00 - 16:30 ngày 4 tháng 9 năm 2013
Địa điểm	Phòng họp tầng trệt, Văn phòng NJPT, TPHCM
Chủ đề	Thảo luận và góp ý về báo cáo khởi đầu Thảo luận về kế hoạch và chương trình làm việc chi tiết
Thành phần tham dự	(BQLĐSDT) Hoàng Như Cương, Nguyễn Đức Huy, Bùi Nhật Nam (Sở KHĐT) Phạm Duy Hanh (TTQLĐHVTHKCC) Bùi Trung Phương, Đông Thị Hoài Phương (Đoàn nghiên cứu JICA) Takagi, Seki, Matsumura, Matsui, Horie, Minami, Makimura, Thư, Trang, Tuấn
	<ul style="list-style-type: none"> • Ông Takagi tóm tắt biên bản cuộc họp khởi động ngày 29 tháng 8 và thông báo rằng Đoàn NC JICA đã gửi văn bản chính thức cho BQLĐSD về cuộc họp với Ban cố vấn Nhật Bản. • Ông Takagi phải rời cuộc họp để đi công tác ngoài Hà Nội nên ông Cương chủ trì cuộc họp. • Ông Huy, Tổ phó Tổ công tác đề xuất rằng cuộc họp thường xuyên nên được tổ chức 2 lần mỗi tháng, vào thứ 5 mỗi 2 tuần. • Ông Seki trình bày kế hoạch và chương trình làm việc chi tiết đánh giá và dự báo nhu cầu giao thông và phát triển mạng lưới xe buýt trung chuyển.. • TTQLĐHVTHKCC góp ý cho phần trình bày của ông Seki như sau: Các tuyến xe buýt chia làm 2 loại, ảnh hưởng trực tiếp và ảnh hưởng gián tiếp của tuyến ĐSDT số 1. Các tuyến ảnh hưởng trực tiếp: 6, 10, 19, 30, 50, 52, 53, 55, 56, 104, 150. Các tuyến thu gom ảnh hưởng gián tiếp: 8, 29, 33, 43, 57, 76, 88, 89, 99, 141. TT QLĐHVTHKCC sẽ cung cấp những quy định, quy trình điều chỉnh phê duyệt tuyến xe buýt. JICA sẽ gửi thư đề xuất tuyến chính thức để bên trung tâm có cơ sở ban hành văn bản cho các Hợp tác xã. Ông Thành sẽ làm việc với bên trung tâm về vấn đề này. Về quy định hệ thống xe buýt mới, bên Trung tâm đề nghị Đoàn SAPI nghiên cứu quyết định 16. Theo quy định này, để áp dụng đề xuất cho tuyến xe buýt mới thì phải đấu thầu (các công ty tư nhân khác tham gia), cần phải xem xét việc để công ty xe buýt Metro quản lý khai thác. Về quy trình thu thập thông tin trên tuyến 1, BQLĐSD sẽ cung cấp những nghiên cứu trước đây của các nhà tư vấn Nhật Bản cho SAPI tham khảo. Nếu SAPI muốn khảo sát nhu cầu giao thông dọc tuyến, BQLĐSD sẽ có văn bản hỗ trợ cho bộ phận phỏng vấn của SAPI (gửi cho các địa phương dọc tuyến). Về thẻ IC, Bộ GTVT có ban hành tiêu chuẩn do JICA hỗ trợ nghiên cứu, sẽ cung cấp cho

SAPI tham khảo. BQLĐS đề nghị SAPI đưa ra những giải pháp để tương lai có thể sử dụng chung một thẻ IC. Cần nghiên cứu đề xuất trang bị cho xe buýt để có thể đọc được thẻ IC. Cần nghiên cứu đưa ra giải pháp, chi phí mua card như thế nào để người dân nghèo có thể sử dụng. Tiến sĩ Phước Việt Hùng của trường ĐH Việt Đức đã có nghiên cứu rất sâu về IC card, có thể mời ông tư vấn cho vấn đề này.

Về kế hoạch chi tiết thì phía Việt Nam thống nhất, tuy nhiên các cơ quan bên phía Việt Nam chỉ hỗ trợ phối hợp chứ không phải là người thực hiện.

Trong cuộc họp tới, đề nghị làm rõ sản phẩm đầu ra của nghiên cứu, nội dung và giá trị của báo cáo như thế nào để ông Cương có cơ sở báo cáo với cơ quan.

- Ông Matsui trình bày kế hoạch và chương trình làm việc chi tiếp phát triển công trình liên phương thức (CTLPT)
- Ông Cương góp ý như sau:
Sau nghiên cứu của SAPI, chúng tôi sẽ nghiên cứu sau về một hoặc hai nhà ga để đề nghị đầu tư phát triển khu vực nhà ga trong tương lai.
Thông tin về hạ tầng kỹ thuật (1.3 Bảng 1.1) hiện nay không có quy hoạch nào, tài liệu nào. Về quỹ đất (3.1 Bảng 1.1), phạm vi khu vực đường thì do Sở GTVT quản lý, BQLĐS chỉ quản lý 11m dọc đường sắt.
BQLĐS không thể trả lời ngay câu hỏi rằng cơ quan nào chịu trách nhiệm thảo luận về kế hoạch của mỗi ga (3.3 Bảng 1.1) vì UBNDTP chưa ban hành quy định hay văn bản chính thức nào.
Cơ chế tài chính phải được đề cập trong phạm vi của nghiên cứu này.
Cần phải làm rõ nhà ga nào có thể phát triển được CTLPT. Một hoặc hai nhà ga nên được tập trung thiết kế và dự toán chi phí.
- Ông. Huy góp ý như sau:
Có khoảng 5 nhà ga khác dự kiến sẽ phát triển trong tương lai (vị trí của những nhà ga này vẫn chưa xác định cụ thể). Mục tiêu cần được mở rộng.
JICA đã từng tiến hành một nghiên cứu tương tự về vấn đề này năm 2006. Cần rà soát lại những thành quả và những hạn chế để rút kinh nghiệm.
Không có quy định cụ thể về kinh phí của các công trình kết nối, nhưng thời gian vừa qua đã có một số nhà đầu tư đề nghị kết nối tòa nhà của họ với nhà ga và họ tự chịu chi phí xây dựng công trình kết nối này.
- Ông Matsumura nói rằng Đoàn NC JICA sẽ cố gắng đề cập tới 5 nhà ga dự kiến này nhưng sẽ không nói sâu về nó bởi vì không có kế hoạch cụ thể và dự báo nhu cầu cho các nhà ga này.

- Ông. Matsumura trình bày kế hoạch và chương trình làm việc chi tiết về quy hoạch đô thị.
- Ông Cương nhận xét như sau:
UBNDTP đã thành lập viện nghiên cứu phát triển đô thị. Viện này sẽ làm việc về các vấn đề quy định phát triển đô thị. Tiến sĩ Hoan là giám đốc của viện.
Về các bản đồ địa hình và địa chính, BQLĐS sẽ gửi văn bản chính thức cho Sở TNMT và các quận có liên quan.
Về đề nghị cuộc họp với các chính quyền địa phương, sẽ hiệu quả và thuận lợi hơn nếu đề nghị với Sở QHKT.
- Ông Huy góp ý như sau:
Về hiện trạng của các dự án phát triển đô thị (1.4 Bảng 1.1), cần làm rõ dự án nào đã được phê duyệt.
Về cơ chế quản lý của mỗi dự án, cần nghiên cứu các cơ chế để quản lý và cập nhật thông tin. Cần có một hệ thống quy hoạch phù hợp để thực hiện hoặc điều chỉnh các dự án cũ.
- Ông. Seki thông báo rằng ngày mai Đoàn NC JICA sẽ thảo luận với trụ sở chính JICA về chương trình chi tiết cuộc họp với Ban cố vấn.
- Ông Cương nói rằng sẽ tốt hơn nếu có cơ hội sang thăm Nhật Bản để học hỏi kinh nghiệm vì các cơ quan ban ngành TP, bao gồm cả cơ quan quyết định phê duyệt dự án như Bộ GTVT hay Sở QHKT đều không có kinh nghiệm về phát triển nhà ga.

Tài liệu thu thập	
Nhận xét	

Bảng F.1.3 – Biên bản họp Nhóm công tác lần 3

Họp Nhóm Công tác Lần 3	
Ngày/ Giờ	9:00 - 11:30 ngày 03 tháng 10 năm 2013
Địa điểm	Phòng họp tầng trệt, VP NJPT, TPHCM
Chủ đề	Báo cáo tiến độ các công tác nghiên cứu
Thành phần tham dự	(BQLĐSDT) Hoàng Như Cương, Nguyễn Đức Huy, Bùi Nhật Nam (Sở KHĐT) Nguyễn Đăng Anh Tú (TTQLĐHVTHKCC) Bùi Trung Phương, Phan Thành Tân (Đoàn Nghiên cứu JICA) Seki, Matsui, Imada, Urata, Makimura, Thư, Tuấn
<ul style="list-style-type: none"> • Ông Seki chân thành cảm ơn Nhóm Công tác đã tham dự cuộc họp với Ban cố vấn Nhật Bản và giải thích rằng vì hiện tại ông Takagi không có mặt tại TP.HCM, nên ông Seki và ông Matsui sẽ đảm nhận việc báo cáo tiến độ các công tác nghiên cứu. • Ông Seki báo cáo về tiến độ khảo sát giao thông và những ý kiến phác thảo về quy hoạch mạng lưới xe buýt trung chuyển. • Ông Cương góp ý về phần báo cáo của ông Seki như sau: Đối với Khu A, ý tưởng về cơ bản là hợp lý. Nên xem xét điều chỉnh các tuyến xe buýt hiện có. Đối với Khu B, nên chú trọng xem xét tuyến Metro Bus tới ga Thảo Điền và An Phú vì khu vực phía Đông ga Rạch Chiếc vẫn còn chưa phát triển. Đối với khu Rạch Chiếc, nên tập trung vào tuyến đi phà Cát Lái thông qua Đại lộ Đông-Tây; việc kết nối giữa trạm dừng xe buýt và nhà ga với cầu vượt cho người đi bộ. Không cần thiết phải có tuyến xe buýt mới. Đối với Khu C, hiện nay xung quanh ga Phước Long là các bãi container và các nhà máy, nhưng đây là khu vực tiềm năng cho phát triển khu dân cư. Quy hoạch mạng lưới xe buýt trung chuyển phải phù hợp với quy hoạch chi tiết của Sở QHKT-TTTTQH. Theo Quy hoạch đô thị quận Thủ Đức, sẽ tiến hành phát triển khu dân cư xung quanh ga Bình Thái trong tương lai, nên xem xét về vấn đề này. Cần phải thảo luận với TTQLĐHVTHKCC về việc thay đổi lộ trình các tuyến xe buýt hiện có. • Phía đối diện nhà ga là ranh giới giữa quận 2 và quận 9. Sẽ hợp lý nếu kết nối các khu dân cư mới với nhà ga thông qua hệ thống Metro Bus. Phía đối diện ga Thủ Đức đang tiến hành phát triển khu chung cư, nên có thể sẽ tốt hơn nếu di dời các điểm dừng xe buýt xung quanh ga Thủ Đức. Đối với khu D, trong khu Công nghệ cao, nên cung cấp dịch vụ xe buýt nội bộ kết nối các ga. Khu Công nghệ cao hiện đang cung cấp dịch vụ xe buýt đưa đón nhân viên tới trung tâm thành phố. Có một khu vực tiềm năng phía sau khu Công nghệ cao nhưng hiện nay vẫn chưa có dịch vụ xe buýt nào kết nối giữa khu vực đó với KCNC. Mặc dù hiện nay KCNC vẫn chưa phát triển mạnh nhưng đây là khu vực tiềm năng. Có thể xem xét phát triển đô thị theo mô 	

hình hợp tác công tư (PPP). Vấn đề quan trọng là kết nối giữa ĐHQG với ga Suối Tiên. Theo ông Cương được biết, hiện có một dự án quy hoạch xe buýt trung chuyển trong khu vực ĐHQG, có thể liên hệ với TS Tuấn để biết thêm thông tin. Đối với Trạm đầu mối Suối Tiên, cũng có một Nghiên cứu khả thi theo mô hình PPP khác của JICA. Theo quy hoạch hiện tại, không có cầu vượt cho người đi bộ trên Quốc lộ kết nối phía Dĩ An (Bình Dương) với nhà ga. Nghiên cứu khả thi PPP này nên xem xét xây dựng cầu vượt.

- Ông Thành góp ý như sau:

Nghiên cứu NJPT trước đây cũng đưa ra kết quả về lượng hành khách lên xuống mỗi ga. Sau khi dự báo nhu cầu, nên so sánh kết quả nghiên cứu này với kết quả nghiên cứu NJPT đó.

- TS. Tuấn giải thích về kết quả khảo sát giao thông với ông Thành.

- Ông Phương góp ý như sau:

Tại nhiều khu vực, không nên chỉ cung cấp các tuyến trực tiếp mà còn cung cấp các tuyến gián tiếp đi qua nhiều địa điểm khác nhau.

Có một vài khu dân cư bên trong KCNC, cần phải nắm bắt được tình hình chuyển đi trong đó. Quanh ga Suối Tiên, khu dân cư không chỉ nằm dọc theo QL1 mà còn nằm cách xa một khoảng.

Có những khu vực chỉ có đường nhỏ hẹp. Ví dụ, tuyến 76 kết nối một số khu dân cư nhỏ, nhiều khu trong đó nằm trên những con đường nhỏ hẹp. Cho nên cũng cần phải xem xét cả về kích thước của xe buýt trung chuyển.

Khi ĐSĐT Tuyến 1 đi vào hoạt động, nhiều tuyến xe buýt (vd. Tuyến 6) sẽ ngưng hoạt động. Nên xem xét có biện pháp giải quyết đối với những tuyến xe buýt đó.

- Ông Tân góp ý như sau:

Có nhiều khu dân cư nằm ở phía Nam ga Suối Tiên, do đó cần phải cung cấp một tuyến xe buýt trung chuyển tại đó. Có thể xem xét xây dựng một tuyến xe buýt kết nối với KCNC.

Đối với ga Thảo Điền, tuyến xe buýt nếu chỉ kết nối nhà ga với khu vực Thảo Điền thì quá ngắn. Xây dựng tuyến xe buýt kết nối cả với các khu nông thôn và khu An Phú cũng là một ý tưởng hợp lý.

TTQLĐHVTHKCC sẽ xem xét thêm về kế hoạch của Đoàn SAPI và sau đó sẽ đóng góp những ý kiến bổ sung và những kế hoạch khác sau.

- Ông Matsui báo cáo tiến độ về phát triển CTLPT và trình bày dự thảo kế hoạch bố trí.

- Ông Cương góp ý về phần báo cáo của ông Matsui như sau:

Nên xây dựng các công trình LPT ngoài phạm vi đường, vì có thể Sở GTVT sẽ không đồng ý với các kế hoạch xây dựng CTLPT trong phạm vi đường. Mặt khác, vì chúng ta đã thực hiện thu hồi đất một lần để xây dựng các công trình đường sắt, nên cũng khó để thu hồi thêm một

lần nữa; chúng ta nên tránh việc thu hồi đất tư nhân càng nhiều càng tốt. Tuy nhiên, ông cũng nghĩ rằng có khả năng là Sở GTVT sẽ đồng ý xây dựng CTLPT trong phạm vi đường nếu như nó không ảnh hưởng tới lòng đường.

Hiện tại ông Cương đồng ý với đề xuất của Đoàn SAPI; cần tiếp tục nghiên cứu và xem xét về cơ chế và hệ thống thu hồi đất.

Về các thủ tục cấp phép phát triển CTLPT, nên trình dự án đầu tư lên UBND phê duyệt để tiến hành thực hiện thu hồi đất.

Nếu như Chính phủ tài trợ CTLPT, nên có 2 đề xuất, về nguồn vốn và về công tác thực hiện. Nếu JICA tài trợ, nên tuân theo chương trình ODA quốc gia. Trong trường hợp này, dự án sẽ được xem xét lại bởi các Bộ có liên quan.

Về quy hoạch chi tiết cho khu vực Bến Thành, tại thời điểm hiện tại vẫn chưa thực hiện xong. Theo dự kiến, nó sẽ được hoàn tất vào tháng 8 hoặc tháng 9 năm 2014. Tài liệu và thông tin có thể được cung cấp vào cuối dự án. Nếu tại thời điểm đó Nghiên cứu vẫn tiếp tục, có thể yêu cầu cung cấp các tài liệu sau khi được phê duyệt, nhưng lúc đó thì hơi trễ so với Nghiên cứu.

- Ông Seki báo cáo tiến độ quy hoạch đô thị.
- Ông Cương góp ý về phần báo cáo của ông Seki như sau:
Về thủ tục phê duyệt phát triển nhà ga, nên trình một bản báo cáo sơ lược dự án cho UBNDTP. Bản báo cáo phải bao gồm nghiên cứu chi tiết về việc thu hồi đất, vấn đề tài chính và các vấn đề liên quan. UBNDTP sẽ yêu cầu cơ quan cấp phép tiến hành thẩm định và kiểm tra. Vì dự án này là một dạng nghiên cứu quy hoạch, nên hợp tác chặt chẽ với Sở QHKT.
Về việc hợp tác với tỉnh Bình Dương, ông Cương cho rằng sẽ tốt hơn nếu như Đoàn SAPI liên hệ trực tiếp.
Tài chính dự án thuộc quyền quản lý của Sở KHĐT, công trình ga và đường vào ga thuộc quyền quản lý của Sở GTVT. Nếu làm việc chặt chẽ với họ, việc phê duyệt sẽ đạt được dễ dàng hơn. Khi tiến hành nghiên cứu sâu hơn, nên có một buổi họp với các cơ quan này để trình bày kết quả nghiên cứu.
- Ông Seki báo cáo sơ lược về tiến độ đánh giá tác động môi trường xã hội, ông Minami cũng đã báo cáo với BQLĐS về vấn đề này trong cuộc họp lần trước (ngày 30 tháng 9).

Tài liệu thu thập	
Nhận xét	

Bảng F.1.4 – Biên bản họp Nhóm công tác lần 4

Họp Nhóm Công tác Lần 4	
Ngày/ Giờ	9:00 - 12:00 ngày 24 tháng 10 năm 2013
Địa điểm	Phòng họp tầng trệt, Văn phòng NJPT, TPHCM
Chủ đề	Báo cáo tiến độ các công tác nghiên cứu
Thành phần tham dự	(BQLĐSDT) Nguyễn Đức Huy, Bùi Nhật Nam, Trần Đăng Thành (Sở KHĐT) Nguyễn Đăng Anh Tú (Sở GTVT) Trần Lưu Nguyễn (TTQLĐHVTHKCC) Bùi Trung Phương, Phan Thành Tân (Sở QHKT) Nguyễn Thái Thành (Đoàn nghiên cứu JICA) Seki, Matsumura, Matsui, Imada, Thư, Trang, Tuấn
<ul style="list-style-type: none"> • Ông Huy giải thích rằng do ông Cương hiện đang có cuộc họp quan trọng với UBNDTP nên ông Huy sẽ thay mặt ông Cương chủ trì cuộc họp. • Ông Seki giới thiệu nội dung cuộc họp. • Ông Seki báo cáo tiến độ dự báo nhu cầu giao thông và phát triển mạng lưới xe buýt trung chuyển. • Ông Thành góp ý về phần báo cáo của ông Seki như sau: Về tổng quan, chỉ đưa ra 2 kịch bản như vậy là chưa đầy đủ vì nó không bao gồm được hết tất cả các trường hợp, cần giải thích rõ tại sao lại loại bỏ các kịch bản khác. Hình đầu tiên trong kịch bản số 1, tổng phần trăm các lựa chọn nhỏ hơn 100%, cần phải điều chỉnh lại. • Ông Nguyễn góp ý về phần báo cáo của ông Seki như sau: Khi tuyến Metro 2 đi vào hoạt động thì hiện trạng giao thông sẽ xảy ra hiện tượng tập trung, cần nghiên cứu các phương tiện chuyển giao từ Metro2 để đi tới các khu vực xung quanh. Trong vòng bán kính 500m, hành khách có thể đi bộ, 500m – 1000m thì họ có thể đi xe ôm hoặc xe buýt điện. Nên đề xuất những loại Metro bus phục vụ đưa đón trong phạm vi ngắn như: xe 4-7 chỗ, 7-15 chỗ, 15-20 chỗ, và trên 20 chỗ, đề xuất cơ chế riêng cho những loại xe này. • Ông Huy sẽ cung cấp tài liệu nghiên cứu về thể chế, quy chế phát triển CTLPT của dự án Phát triển giao thông đô thị bền vững mà UBNDTP vừa thông qua cho đoàn SAPI tham khảo. Trong đó có đề cập tới các loại xe nhỏ nói trên. • Ông Thành chỉ ra thêm một số lỗi sai về số liệu tính toán, ông Seki nói rằng đoàn NC sẽ xem xét điều chỉnh lại số liệu chính xác. Về phần kết luận sau 2 kịch bản, ông Thành cho rằng sự chênh lệch số liệu giữa 2 kịch bản 	

còn quá ít để có thể kết luận rằng việc cung cấp Metro bus sẽ thu hút nhiều hành khách sử dụng tuyến 1 hơn. Nên lập bảng so sánh số liệu giữa 2 kịch bản để có thể thấy rõ được sự chênh lệch.

Về khảo sát chi phí gửi xe sẵn lòng trả, cần phải làm rõ khái niệm “willing to pay” để tránh hiểu lầm.

Ông Tú góp ý về phương pháp thu hút sử dụng tuyến số 1, về cung cấp các tiện ích cho người tàn tật. Nếu như Đoàn NC không phỏng vấn những người tàn tật mà chỉ phỏng vấn người dân thông thường thì kết quả này không đáng tin cậy, không thể khẳng định được là phương pháp này sẽ thu hút nhiều người sử dụng tuyến metro. Yêu cầu cung cấp đính kèm bảng câu hỏi và các dữ liệu thô trong các báo cáo sau này để dễ đánh giá hơn.

“Người tàn tật” nên đổi lại thành “người khuyết tật” vì đã có luật quy định rõ. Các nghị định, luật về người khuyết tật đều có quy định về xây dựng các công trình, cơ sở hạ tầng GTVT phục vụ người khuyết tật. Tới 2015 tất cả các CSHT phải đáp ứng được quy định này, nên tham khảo cập nhật các quy định này vào báo cáo. Sẽ gửi qua email.

- Ông Matsui báo cáo tiến độ phát triển công trình liên phương thức (CTLPT)

- Ông Huy góp ý như sau:

Gói thầu xây dựng 17km cầu cảng và các nhà ga trên cao, cơ bản đã hoàn tất các thiết kế, dù chưa chính thức được phê duyệt bởi BQLĐSDT nhưng nếu cần có thể cung cấp file tham khảo.

Về thu hồi đất để phát triển QT ga: có những trường hợp các đơn vị quản lý không đồng thuận với đề nghị của BQLĐSDT, cần cơ quan có thẩm quyền cao hơn để thực hiện. Vì vậy, cần hoàn tất đề xuất này sớm để họ có cơ sở đề xuất với các cơ quan có thẩm quyền, nếu không được phê duyệt thì sẽ sửa đổi điều chỉnh.

Về phương án khu An Phú, 2 bên tuyến Metro có khả năng đụng chạm vào đường ống, đặc biệt đường ống cũ phía bên ngoài XLHN. Do đó, việc xây dựng phát triển cần phải xây dựng cầu để cách ly đường ống. Nếu có thể, cần đưa ra thêm phương án khác không ảnh hưởng tới đường ống.

Về tiêu chuẩn xây dựng quảng trường ga của Nhật Bản, nếu có thể, cung cấp cho BQLĐSDT bản tiếng Anh để nghiên cứu trước. Ông Matsui nói rằng sẽ cung cấp bản hướng dẫn tiếng Anh của JICA dựa trên bản hướng dẫn tiếng Nhật.

Về vấn đề thu hồi đất, liên hệ với các cơ quan hoặc các công ty có liên quan như Saigon Tourist, Metro An Phú, KCNC... để thảo luận.

BQLĐSDT sẽ hỗ trợ đoàn NC liên hệ với Saigon Tourist và sẽ thông báo khi có kết quả.

Tài liệu thu thập	
Nhận xét	

Bảng F.1.5 – Biên bản họp Nhóm công tác lần 5

Họp Nhóm Công tác Lần 5	
Ngày/Giờ	9:00 - 11:30 ngày 07 tháng 11 năm 2013
Địa điểm	Phòng họp tầng trệt, Văn phòng NJPT, TPHCM
Chủ đề	Báo cáo tiến độ các công tác nghiên cứu
Thành phần tham dự	(BQLĐS) Nguyễn Đức Huy, Bùi Nhật Nam (Sở KHĐT) Nguyễn Đặng Anh Tú (Sở QHKT) Nguyễn Thái Thành (TTQLĐHVTHKCC) Đông Thị Hoài Phương, Phan Thành Tân (Đoàn nghiên cứu JICA) Takagi, Seki, Matsui, Horie, Thu, Trang
<ul style="list-style-type: none"> • Ông Huy cảm ơn mọi người đã tới tham dự cuộc họp, đồng thời giải thích rằng ông Cương hiện đang công tác tại Nhật nên vắng mặt trong cuộc họp. • Ông Takagi giải thích biên bản cuộc họp trước và giới thiệu nội dung cuộc họp này. • Ông Seki và ông Matsui báo cáo Quy hoạch sơ bộ khu vực Quận 2. • Ông Huy góp ý như sau: BQLĐS muốn xác nhận những quy hoạch phát triển của SAPI là quy hoạch hiện hữu hay chỉ là quy hoạch ý tưởng. Về bãi đậu xe trong phạm vi nhà ga ở slide 18, nếu thiết kế bãi đậu xe bên dưới nhà ga thì không gian rất chật hẹp, vì có 24 cột của trụ cầu cách nhau theo chiều dọc là 12m, chiều ngang là 10m. BQLĐSĐT sẽ gửi bản vẽ thiết kế để SAPI xem xét và góp ý xem có cần bố trí chống va đập hay không. • Anh Tân góp ý như sau: UBND Q.2 yêu cầu có 1 tuyến xe buýt phía Nam khu An Phú – An Khánh để phục vụ cho khu trung tâm hành chính Q2. Tuy nhiên, với khoảng cách ngắn như vậy thì yêu cầu này rất khó tại thời điểm hiện tại. Vì vậy, anh Tân đề xuất với SAPI sau này quy hoạch tuyến xe buýt gom khách có thể xem xét bố trí đi qua khu hành chính Q2. Về khu vực Thảo Điền, theo đề nghị của Q2, TTQLĐHVTHKCC dự định sẽ hình thành tuyến xe buýt đi từ Q4 - hầm Thủ Thiêm - An Phú-An Khánh - Thảo Điền vào quý 2 năm 2014. Sẽ cắt ngắn một số đoạn (ví dụ như bằng cách đi qua hầm 76) vì lộ trình quá dài, tuy nhiên một số đường quá hẹp không phù hợp lưu thông xe buýt, cần xem xét các tuyến đường sẽ mở rộng để điều chỉnh cho phù hợp. • Anh Thành góp ý như sau: Slide 19: Hành lang lưới điện phía Nam An Phú, cần làm việc với cơ quan có liên quan để thảo luận. 	

Slide 18: Giải thích sự khác biệt giữa trạm dừng xe buýt cách ly và trạm dừng xe buýt.

Nên cung cấp danh sách làm rõ các khái niệm, định nghĩa như thế này để mọi người phân biệt.

Cung cấp danh sách các đơn vị cần liên hệ về các vấn đề có liên quan (vd: đường điện cao thế...) để MAUR giúp đỡ, hỗ trợ liên hệ.

- Ông Seki và ông Matsui báo cáo Quy hoạch sơ bộ quận Thủ Đức và quận 9.

- Ông Huy góp ý như sau:

Trạm trung chuyển càng xa ngoại thành về phía Tây thì nhu cầu gửi xe càng nhiều, cần chú ý xây dựng bãi gửi xe buýt xe máy với diện tích lớn để đáp ứng nhu cầu.

Về ngắn hạn, lưu ý những vị trí nằm trên hành lang ống nước chính của đường ống, các công trình xây dựng phải xây dựng cầu cách ly để không ảnh hưởng tới đường ống. Và các kết cấu này phải có thể tháo dỡ được để bảo trì, sửa chữa đường ống khi cần thiết.

- Ông Seki và ông Matsui báo cáo Quy hoạch sơ bộ Khu CNC và ĐHQG

- Ông Huy nói rằng những góp ý về kết cấu trong phần trước có thể áp dụng với cả phần này.

Vừa qua, ĐHQG có văn bản gửi UBNDTP đề nghị 2 vấn đề: 1. Đổi tên ga Suối Tiên thành ga ĐHQG và 2. Các công trình kết nối giao thông khu ĐHQG với ga Suối Tiên

Ông Huy sẽ gửi cho SAPI văn bản mà BQLĐSĐT trả lời ĐHQG để tham khảo thông tin.

KCNC bản khoản về phương thức quản lý sau này vì sở hữu đất là của KCNC nhưng quyền khai thác lại là của đơn vị khác, hiện vẫn chưa có phương án hợp lý. Dựa vào kinh nghiệm của mình, SAPI có thể đề xuất với MAUR nếu có phương án.

- Các vấn đề cần thảo luận.

- Ông Huy góp ý như sau:

Về tuyến Metro số 5, có một số khó khăn trong việc triển khai dự án, đợi có thông tin số liệu chính thức từ BQLĐS thì sẽ cung cấp thông tin tình hình dự án cho đoàn SAPI.

Về Tân Cảng, Ông Thành đã có ý kiến qua email cho ông Huy, sẽ forward cho đoàn SAPI xem trước, cuộc họp sau sẽ thảo luận thêm.

Ông Tân sẽ gửi cho đoàn SAPI vị trí quy hoạch cụ thể của bến xe Văn Thánh.

Tài liệu thu thập

Nhận xét

Bảng F.1.6 – Biên bản họp Nhóm công tác lần 6

Họp Nhóm Công tác Lần 6	
Ngày/Giờ	9:00 - 11:30 on 03 December 2013
Địa điểm	Phòng họp Lầu 3, Văn phòng NJPT, TP HCM
Nội dung	Báo cáo tiến độ các công tác nghiên cứu
Thành phần tham dự	(BQLĐSDT) Nguyễn Đức Huy, Trần Đăng Thành (TTQLĐHVTHKCC) Bùi Trung Phương, Phan Thành Tân (Đoàn Nghiên cứu JICA) Seki, Takata, Matsumura, Urata, Imada, Tajima, Makimura, Thu, Trang
<ul style="list-style-type: none"> • Ông Huy giải thích rằng do Ông Cương phải tham dự một cuộc họp quan trọng cho nên sẽ tới tham dự muộn và một số thành viên khác sẽ vắng mặt trong buổi họp này. • Ông Seki giới thiệu nội dung cuộc họp và tiến độ dự kiến như sau: Họp Nhóm Công tác Lần 7 (Ngày 19 tháng 12) Nộp Báo cáo Giữa kỳ (vào khoảng giữa tháng 1) Họp/ Hội thảo về Báo cáo Giữa kỳ (một tuần sau khi nộp BCGK, trước Tết) • Ông Seki trả lời ý kiến của Ông Thành gửi cho Đoàn Nghiên cứu ngày 22 tháng 11 như sau: - Như Ông Thành đã chỉ ra, khu vực Ga Rạch Chiếc nên được phân loại là “Khu vực đang phát triển B tại Quận 2”. - Đối với sự lo ngại của ông Thành về sự phức tạp của tình trạng giao thông đặc biệt là tại Ga Tân Cảng, Đoàn Nghiên cứu sẽ tiến hành phân tích kỹ hơn về vấn đề này. Đoàn Nghiên cứu hiện đang giả định hai kịch bản cho dự báo nhu cầu giao thông: một là dựa theo khung kinh tế xã hội đã được phê duyệt trong các quy hoạch chung và hai là dựa trên sự xem xét các xu hướng của các năm. Sau khi dự báo nhu cầu, Nhóm Công tác có thể tiến hành phân tích chi tiết hơn. • Ông Seki đề cập đến sự cần thiết phải phối hợp giữa các tuyến ĐSDT số 1, số 5 (kết nối với tuyến ĐSDT số 1 tại Tân Cảng) và Tuyến buýt nhanh BRT số 1 (kết nối với tuyến ĐSDT số 1 tại Rạch Chiếc). Ông cũng yêu cầu các thông tin mới nhất về quy hoạch cho tuyến ĐSDT số 5 và BRT số 1. Đối với tuyến BRT, ông Seki nghĩ rằng trước hết BQLĐSDT nên xác nhận với Sở GTVT về dự án và sau đó Đoàn Nghiên cứu SAPI sẽ xem xét làm thế nào để hợp tác với Đoàn Nghiên cứu BRT. • Ông Seki xin thêm những ý kiến góp ý của các thành viên Phía Việt Nam về những đề xuất trong cuộc họp Nhóm công tác lần trước. • Ông Huy góp ý như sau: Về cơ bản, ông Huy đồng ý với tiến độ Báo cáo Giữa kỳ và sẽ thông báo cho Ông Cương về dự định của Đoàn Nghiên cứu về tổ chức một buổi hội thảo về BCGK. 	

Về sự phối hợp với Tuyến 5 và dự án BRT, BQLĐS yêu cầu Đoàn Nghiên cứu gửi văn bản chính thức nêu rõ các yêu cầu cụ thể.

Theo quy hoạch GT công cộng của thành phố, tuyến BRT số 1 ban đầu dự kiến là tuyến xe điện mặt đất TRAMWAY, sau này đổi thành tuyến BRT. Trong tương lai, vẫn ưu tiên đổi thành xe điện.

- Ông Matsumura trình bày khung kinh tế xã hội dọc theo hành lang Tuyến 1. Trong việc thiết lập khung KTXH này, Đoàn Nghiên cứu tôn trọng các dự báo dân số trong các quy hoạch đã được chính thức phê duyệt và chỉ có một số điều chỉnh nhỏ cho phù hợp với thực tế.
- Ông Thành góp ý như sau:
Trong tài liệu, khung dân số thiết lập cho năm 2040 nên được trình bày chi tiết cũng như năm 2020.
Trong việc thiết lập khung dân số dự kiến, ngoài việc xem xét các xu hướng hiện tại nên xem xét các yếu tố KTXH khác như tái định cư dân số...
- Ông Matsumura trả lời góp ý của Ông Thành rằng các xu hướng dân số hiện tại chỉ được áp dụng cho tương lai gần là năm 2020 và Đoàn Nghiên cứu hết mực tôn trọng các chính sách và dự báo dân số được phê duyệt.
- Ông Seki giải thích lý do tại sao việc thiết lập khung dân số của tài liệu này không phù hợp với các tài liệu trước trong các cuộc họp Nhóm công tác, đó là vì Đoàn Nghiên cứu đã sửa đổi số liệu sau cuộc họp với trụ sở JICA tại Tokyo.
- Ông Huy góp ý như sau:
Ông Huy hiểu những khó khăn trong việc nghiên cứu các dự báo này.
Nên trao đổi thêm với Viện Quy hoạch phát triển thành phố để có những số liệu chính xác. Nếu Đoàn Nghiên cứu cần BQLĐSĐT hỗ trợ, có thể gửi văn bản yêu cầu.
- Ông Matsumura trình bày các ý tưởng Phát triển dựa vào giao thông trong khu vực ga lấy ga Phước Long làm trường hợp ví dụ.
- Ông Huy góp ý như sau:
Sẽ rất khó để thực hiện hoàn toàn theo ý tưởng này, ví dụ như đề nghị nâng cấp cầu bộ hành trên XLHN vì các thông số đường sắt như chiều rộng sân ga, mật độ chạy tàu... đã được cố định.
Nếu muốn thay đổi phải có đề xuất sớm, tính toán kinh phí và thiết kế chi tiết để có đề xuất với các cơ quan liên quan.
- Ông Seki trả lời góp ý của Ông Huy như sau:
Có một số ga có khả năng mở rộng cầu bộ hành. Có thể thảo luận về những ga mà việc mở rộng là cần thiết trong Báo cáo Giữa kỳ, và nếu cả hai phía Việt Nam và phía Nhật Bản đồng ý phân tích sâu hơn, thì sẽ tiến hành dự toán chi phí bổ sung.
- Ông Huy trả lời rằng nếu Đoàn Nghiên cứu cần thêm thông tin về công trình đường sắt thì cuộc

hợp sau BQLĐSD có thể mời đơn vị thiết kế cầu đoạn trên cao (Gói thầu 2) tham gia thảo luận.

- Ông Huy có câu hỏi như sau:
Nếu Đoàn Nghiên cứu có bất kỳ thông tin góp ý nào về thiết kế kỹ thuật của Gói thầu 2 mà BQLĐSDT đã gửi cho Đoàn NC thì xin vui lòng cho biết để BQLĐSDT sẽ yêu cầu đơn vị thầu phụ có những điều chỉnh sửa đổi cho phù hợp.
- Ông Seki hỏi về những quy định trong việc xây dựng các công trình thương mại như cửa hàng hoặc quán cà phê tại ga hoặc quảng trường ga.
- Ông Huy trả lời câu hỏi của Ông Seki rằng hiện tại chưa có quy định cụ thể nào, tuy nhiên, đối với các dự án đầu tư thì có đề cập tới nguồn vốn và chi phí đầu tư.
- Ông Thành cho biết hiện tại chưa có ý tưởng về các công trình thương mại nên nếu SAPI có ý tưởng góp ý về các công trình này có thể đề xuất để họ điều chỉnh xem xét.
- Ông Seki hỏi về người có thẩm quyền phê duyệt cho những công trình thương mại này.
- Ông Huy trả lời rằng quyết định của UBNDTP cho dự án đầu tư chỉ phê duyệt kết cấu chính, và không đề cập tới các công trình thương mại hoặc các kết cấu nhỏ; BQLĐSDT có thể xem xét và đề xuất kế hoạch cho các công trình thương mại.
- Ông Thành cho biết Công ty O&M cũng đã đề xuất kinh doanh quầy vé.

- Ông Seki thay mặt cho Ông Minami trình bày ngắn gọn về tiến độ đánh giá tác động môi trường xã hội. Về quỹ đất để phát triển CT LPT trong KCNC và KDL Suối Tiên, Ông Seki mong BQLĐSDT có thể sắp xếp cuộc họp với hai tổ chức này.
- Ông Huy góp ý như sau:
Trước khi họp với các tổ chức, ông Huy muốn Đoàn SAPI làm rõ hai vấn đề. Đầu tiên là quy mô phát triển CT LPT (diện tích / cơ sở, vv) và thứ hai là cơ chế quản lý.
- Ông Seki trả lời rằng về hai ga này, Đoàn Nghiên cứu muốn làm rõ tình trạng quy hoạch đô thị sau đó sẽ thảo luận đề xuất quảng trường ga.
- Ông Huy góp ý rằng trước hết Đoàn Nghiên cứu và BQLĐSDT nên có cuộc họp thống nhất ý kiến, sau đó sẽ họp với các bên liên quan, và ông yêu cầu Đoàn Nghiên cứu cung cấp quy hoạch chi tiết các CTLPT cho 2 ga này.
- Ông Seki tiếc rằng việc chuẩn bị cho các cuộc họp này sẽ tốn nhiều thời gian và sẽ cung cấp Quy hoạch CT LPT của ga Suối Tiên sau khi Ông Matsui bắt đầu nhiệm vụ kế tiếp (ngày 20 tháng 12).
- TTQLĐHVTHKCC góp ý rằng cần phải có quy hoạch chi tiết hơn về xe buýt gom khách bao gồm cả lượng hành khách ước tính.
- Ông Seki trả lời rằng dự báo nhu cầu xe buýt gom khách đang được tiến hành và quy hoạch chi tiết sẽ bao gồm trong Báo cáo Giữa kỳ.
- Dựa trên thông tin từ Phòng Quản lý GT đô thị 2, ông Huy cho rằng nên có biên bản cho mỗi

cuộc họp để tránh hiểu lầm giữa các bên.

- Ông Thành đã sắp xếp một cuộc họp với một cán bộ phụ trách dự án BRT. Cuộc họp sẽ diễn ra vào 9h sáng ngày 10 tháng 12.
- Cuộc Họp Nhóm Công tác kế tiếp sẽ vào ngày 19 tháng 12.
- Ông Seki đề xuất hội thảo về Báo cáo Giữa kỳ vào ngày 23 tháng 1 nhưng vẫn chưa xác định vì ngày đó các thành viên Phía Việt Nam sẽ khá là bận rộn chuẩn bị cho dịp Tết.

Tài liệu thu thập	
Nhận xét	

Bảng F.1.7 – Biên bản họp Nhóm công tác lần 7

Họp Nhóm Công tác Lần 7	
Ngày/Giờ	8:30 - 11:00 ngày 19 tháng 12 năm 2013
Địa điểm	Phòng họp tầng trệt, Văn phòng NJPT, TPHCM
Chủ đề	Báo cáo tiến độ các công tác nghiên cứu
Thành phần tham dự	(BQLĐSDT) Hoàng Như Cương, Nguyễn Đức Huy, Trần Đăng Thành, Bùi Nhật Nam (Sở KHĐT) Nguyễn Đặng Anh Tú (Sở QHKT) Nguyễn Thái Thành (TTQLĐHVTHKCC) Bùi Trung Phương, Phan Thành Tân (Đoàn Nghiên cứu JICA) Seki, Takata, Urata, Kametani, Makimura, Tuấn, Thư, Trang
<ul style="list-style-type: none"> • Ông Seki chân thành cảm ơn các thành viên Nhóm Công tác đã tới tham dự cuộc họp sớm hơn thường lệ và giới thiệu nội dung cuộc họp. • Ông Seki trình bày nghiên cứu về việc xây dựng cầu vượt quay xe và nâng cấp cầu vượt bộ hành trên XLXH. • Ông Seki bổ sung thông tin về chi phí xây dựng như sau: Theo điều kiện STEP, một cặp cầu vượt quay xe trị giá 240 tỉ đồng (12 triệu đô la Mỹ). Chi phí tăng thêm để nâng cấp cầu vượt bộ hành là 74 tỉ đồng (phương án 1), 38 tỉ đồng (phương án 2) và 25 tỉ đồng (phương án 3). • Ông Kametani giải thích rằng nếu việc xây dựng này tách biệt khỏi Gói thầu 2 thì chi phí sẽ được giảm. • Ông Seki cho rằng khi Đoàn SAPI thảo luận vấn đề với trụ sở JICA thì việc đưa ra hai phương án là hợp lý; một là tuân theo điều kiện STEP và hai là áp dụng tiêu chuẩn của Việt Nam; và cũng có thể công trình này sẽ làm cho khu vực xung quang hấp dẫn các nhà đầu tư hơn, do đó khi Đoàn SAPI thảo luận với các nhà đầu tư có thể trình bày các phương án này. • Ông Kametani giải thích rằng chi phí của lối đi bộ di động được tính dựa trên giá thị trường, tuy nhiên giá của các phương tiện khác như thang máy, thang cuốn và cầu bộ hành thì dựa trên giá Gói thầu 2; giá của lối đi bộ di động bao gồm cả chi phí gia cố cầu bộ hành. • Ông Cương cho biết Sở GTVT hiện có kế hoạch xây dựng cầu vượt quay xe xung quanh khu vực Ga An Phú và cũng đang tiến hành nghiên cứu xây dựng cầu vượt quay xe và đường hầm gần khu vực Cầu Sài Gòn. Đoàn SAPI có thể liên hệ với Sở GTVT và UTMD2 để biết thêm thông tin chi tiết. 	

- Ông Cương góp ý như sau:
Phải lập một báo cáo chi tiết về cầu vượt quay xe để kết hợp với những nghiên cứu về cầu vượt trên XLHN của Sở GTVT. Trong báo cáo phải làm rõ về mặt chi phí, nêu rõ 2 phương án vay JICA hay đầu tư bằng vốn ngân sách của thành phố.
Phải làm rõ mục tiêu của cầu vượt quay xe, cụm dân cư nào sẽ được hưởng lợi ích từ cầu vượt quay xe đó...từ đó có thể đưa ra phương án đầu tư như thế nào.
Phía trước Ga KCNC có một dự án đầu tư nên lưu lượng giao thông dự kiến sẽ tăng lên. Vì vậy cần xem xét khi xây dựng cầu vượt quay xe tránh tắc nghẽn giao thông tại nút giao Trạm 2. Cần xem xét nghiên cứu cầu vượt quay xe cho xe tải sau nút giao Bình Thái.
- Ông Seki trả lời rằng đối với các giải pháp để giảm thiểu ùn tắc xe tải, Đoàn SAPI chỉ có thể đề xuất nghiên cứu thêm vì vấn đề lưu lượng xe tải khác với các vấn đề Đoàn SAPI đang nghiên cứu.
- Ông Cương góp ý như sau:
Đối với cầu bộ hành, lập báo cáo chi tiết phải nêu rõ lưu lượng hành khách dự kiến và sự kết nối với Ga BRT. Theo đó, SAPI có thể đề xuất tăng chiều rộng, vì chiều rộng 3m không thể đáp ứng nhu cầu trong tương lai. Nên lập báo cáo nghiên cứu và đề xuất chi phí phát sinh để xin ý kiến UBNDTP.
- Ông Seki trình bày về tái định tuyến buýt và quy hoạch tuyến buýt gom khách.
Đoàn SAPI sẽ họp với Sở GTVT thứ 2 tuần tới sau đó sẽ điều chỉnh đề xuất.
- Ông Cương hỏi rằng tại sao Đoàn SAPI chỉ nghiên cứu tuyến xe buýt gom từ Tân Cảng đến Suối Tiên.
- Ông Seki trả lời rằng các tuyến buýt hiện có sẽ đóng vai trò tuyến buýt gom, từ khu vực Bến Thành tới CV Văn Thánh.
- TTQLĐHVTHKCC yêu cầu làm rõ phương án đề xuất trong 3 phương án đã nêu.
- Ông Seki trả lời rằng tới năm 2020 thì phương án 2 là hợp lý nhất và trong tương lai xa sẽ là phương án 3, vì phương án 3 cần một số biện pháp bổ sung như hệ thống vé mới hay sự phối hợp chặt chẽ giữa mạng lưới xe buýt và đường sắt.
- TTQLĐHVTHKCC hỏi rằng tại sao chỉ điều chỉnh 3 tuyến buýt trong khi nhiều tuyến khác có đoạn trùng lặp lớn hơn 5km hoặc 50 % độ dài tuyến.
- Ông Seki trả lời rằng Quy hoạch tổng thể về Vận tải hành khách công cộng cũng đã đề xuất giữ lại các tuyến buýt dự phòng thay thế trong trường hợp đường sắt ngưng hoạt động.
- Về tính toán doanh thu, chi phí cho các tuyến buýt mới, nên tham khảo đơn giá của Quyết định 23.
- Ông Cương góp ý như sau:

Ông Cương đề nghị nên thảo luận kỹ với Sở GTVT và TTQLĐHVTHKCC.

Đối với quy hoạch dọc tuyến, về nguyên tắc chính nếu không phù hợp thì có thể đề xuất thay đổi chứ không cần thiết phải tuân thủ một các cứng nhắc theo Quy hoạch tổng thể GTCC. Nên tham khảo kinh nghiệm của Bangkok, tránh việc cạnh tranh lẫn nhau giữa ĐSĐT và các tuyến buýt hiện hữu dẫn đến tình trạng tắc nghẽn giao thông nặng vẫn còn tồn tại.

Ông Cương đề xuất nên hạn chế tình trạng trùng lặp khi tuyến Metro đi vào hoạt động và xem xét giảm thêm một số tuyến. Chỉ giữ lại những tuyến mang tính chất đặc biệt, phục vụ riêng hoặc liên tỉnh.

Về hoạt động của tuyến buýt dự phòng cho ĐSĐT, nên nghiên cứu kỹ về đơn vị khai thác tuyến buýt này, vì hoạt động của nó chỉ là tạm thời nên việc xác định ai là đơn vị khai thác rất quan trọng.

Xây dựng các bãi đậu xe tại ga ĐSĐT và cả các trạm đầu mối xe buýt để phục vụ hành khách chuyển tiếp từ phương tiện giao thông cá nhân sang xe buýt gom khách.

Ga Tân Cảng sẽ là điểm trung chuyển quan trọng cho Tuyến 1, Tuyến 5 và xe buýt do đó việc xây dựng bãi đậu xe là cần thiết.

Có thể nghiên cứu các tuyến buýt giữa Tân Cảng và Bến Thành trong thời gian đoạn đầu Tuyến 1 đi vào hoạt động.

Nên nghiên cứu đưa ra các chủng loại xe buýt gom khách tùy thuộc vào lưu lượng hành khách ước tính và quy mô đường.

- Ông Cương đề xuất hội thảo về Báo cáo Giữa kỳ vào giữa tháng Giêng.
- Ông Seki trả lời rằng sẽ xác nhận lại với Ông Takagi về thời gian hội thảo.

Tài liệu thu thập	
Nhận xét	

Bảng F.1.8 – Biên bản họp Nhóm công tác lần 8

Họp Nhóm Công tác Lần 8	
Ngày/Giờ	9:00 - 11:30 ngày 09 tháng 01 năm 2014
Địa điểm	Phòng họp tầng trệt, Văn phòng NJPT, TPHCM
Chủ đề	Báo cáo tiến độ các công tác nghiên cứu
Thành phần tham dự	(BQLĐSDT) Hoàng Như Cương, Nguyễn Đức Huy, Trần Đăng Thành, Bùi Nhật Nam (Sở KHĐT) Nguyễn Đặng Anh Tú (Sở QHKT) Nguyễn Thái Thành (TTQLĐHVTHKCC) Bùi Trung Phương, Phan Thành Tân (Đoàn Nghiên cứu JICA) Matsui, Imada, Frits, Kametani, Thu, Trang
<ul style="list-style-type: none"> • Ông Matsui chân thành cảm ơn các thành viên Nhóm Công tác đã tới tham dự cuộc họp và giới thiệu ông Frits, thành viên Đoàn Nghiên cứu JICA phụ trách mảng quản lý, tổ chức và thể chế. • Ông Imada trình bày nghiên cứu cầu vượt quay đầu xe để cải thiện khả năng tiếp cận nhà ga. • Ông Cương góp ý về phần trình bày của ông Imada như sau: Đoàn SAPI cần nghiên cứu chi tiết hơn về mặt kỹ thuật của cầu vượt quay đầu và đăng ký họp với Sở GTVT để được góp ý thêm, vì vấn đề này ảnh hưởng tới mặt cắt ngang và cảnh quan của XLHN. Kết cấu cầu vượt phải đảm bảo không ảnh hưởng xấu đến cảnh quan XLHN. Cần xem xét phương án đúc dầm tại chỗ hay đúc sẵn, đảm bảo dầm thanh mảnh và có thể giúp hạ thấp độ cao của cầu. Có thể tham khảo dầm chữ U của tuyến đường sắt Metro. Về dự toán sơ bộ, không nên ước tính chi phí dựa trên đơn giá của Gói thầu 2 Tuyến Metro để tránh hiểu lầm đây là phần phát sinh của Gói thầu 2, mà nên dựa vào giá thị trường hiện tại để sau này nếu các nhà đầu tư bỏ vốn thực hiện thì họ có thể làm theo giá thị trường nội địa. • Ông Kametani cho rằng nếu áp dụng theo đơn giá của Gói thầu 2 thì có thể làm việc trực tiếp với nhà thầu, tiết kiệm được thời gian, còn theo đơn giá thị trường thì phải mất nhiều thời gian và phát sinh thêm nhiều chi phí. • Ông Cương giải thích rằng do ngân sách của thành phố thì có hạn trong khi gói thầu thì rất nhiều, nên các cơ quan cấp trên phải xem xét phân bổ ngân sách sao cho hợp lý, phải ưu tiên những gói thầu quan trọng hơn, do đó việc tính chi phí này và chi phí dự phòng của Gói thầu 2 là rất khó đề xuất. • Ông Matsui nói rằng về mặt ngân sách thì ông phải thảo luận thêm với JICA. • Ông Cương nghĩ rằng chỉ nên đưa ra một phương án về mức giá để tránh những so sánh không hay giữa hai mức giá. Và theo ông Cương thì nên tính theo giá thị trường Việt Nam. 	

- Ông Kametani giải thích rằng đây mới chỉ là dự toán sơ bộ, sau khi hoàn tất báo cáo giữa kỳ, các chuyên gia sẽ đi vào nghiên cứu chi tiết hơn.
- Ông Huy góp ý như sau:
Về cầu vượt quay xe, cần phải chuẩn bị kỹ khi làm việc với Sở GTVT để đạt được thỏa thuận với họ về vấn đề này.
Về giá công trình nên dự toán lại theo giá Việt Nam, nên tính toán cụ thể hơn phần “super structure”. Ông Huy sẽ gửi mail giải thích thêm.
- Ông Phương góp ý như sau:
Khái niệm “vai đường” nên đổi thành “làn phụ”.
Theo Slide 13, cầu có 2 trụ kẹp 2 bên đường ống nước, do đó khi thi công cần phải có biện pháp xử lý bảo vệ đường ống nên sẽ làm tăng chi phí, cần phải tính toán chi phí cụ thể hơn.
- Ông Imada trình bày nghiên cứu cầu vượt bộ hành để cải thiện khả năng tiếp cận nhà ga.
- Ông Cương góp ý như sau:
Hiện tại, SCC vẫn chưa thực hiện thiết kế, cần xem xét công trình nào không bao gồm trong hợp đồng của SCC thì mới thực hiện. Việc thiết kế và lắp đặt thang máy thuộc trách nhiệm của SCC vì trong hồ sơ mời thầu của Gói thầu 2 có nêu rõ nhà thầu phải đảm bảo các tiện ích cho người khuyết tật.
- Ông Kametani trình bày dự toán chi phí sơ bộ cho các công trình liên phương thức.
- Ông Cương góp ý như sau:
Việc thu hồi đất trong phạm vi XLHN phải được hoàn thành trong năm nay. Đối với các quảng trường ga cần thu hồi đất ngoài lộ giới XLHN, hiện tại chưa có nghiên cứu về vấn đề này. Trong nghiên cứu chi tiết cho từng quảng trường ga, nên nêu rõ diện tích đất cần thu hồi, chi phí bao nhiêu và thực hiện thu hồi đất trong một lần chứ không nên kéo dài nhiều giai đoạn.
Về giá thu hồi đất, mỗi dự án có thể thuê một công ty thẩm định giá để họ khảo sát và đưa ra mức giá cho từng khu vực.
Đối với ga Bình Thạnh sẽ không xây dựng trạm dừng xe buýt vì đã có bãi xe buýt ngầm.
Đối với ga Nhà hát Lớn, không xây dựng bãi xe buýt vì sau này đường Lê Lợi và đường Nguyễn Huệ sẽ chuyển thành đường phố đi bộ nên cần giảm lưu lượng giao thông ở khu vực này. Tuy nhiên có thể xây dựng trạm xe buýt ở khu vực lân cận cách ga khoảng 100 – 200m, người dân vẫn có thể đi bộ tới ga.
Về bãi đậu xe hơi, cần phải tiến hành nghiên cứu ngay từ bây giờ vì tuyến Metro sau 4-6 năm nữa mới đi vào hoạt động, khi đó kinh tế Việt Nam đổi khác và người dân có thể sẽ sử dụng xe hơi nhiều hơn.
Về những quảng trường ga đã sẵn sàng xây dựng, nên có một nghiên cứu riêng và thực hiện

thu hồi đất ngay, không nên kéo dài nhiều giai đoạn giá đất sẽ tăng lên khó thu hồi.

- Ông Tân cho biết theo phương án quy hoạch xe buýt tới năm 2025 thì ga Văn Thánh sẽ là nơi tập hợp của 10 tuyến xe buýt, do đó cần xem xét xây dựng bãi đậu xe buýt tại khu vực này.
- Ông Frits trao đổi với Nhóm Công tác một số vấn đề về cơ chế điều hành quản lý hoạt động xe buýt trung chuyển và điều chỉnh các tuyến xe buýt.
- Ông Cương cho biết hoạt động GTVT công cộng tại TP. HCM hiện nay không tập trung. Ông Cương hy vọng rằng ông Frits sẽ dựa trên việc nghiên cứu tình hình TP. HCM hiện tại để đề xuất thể chế, cơ chế chung cho hoạt động vận tải công cộng, hoặc có thể đề xuất việc thành lập 1 cơ quan pháp lý chung quản lý hoạt động GTVT công cộng như LRT tại Singapore. Các thành viên Nhóm Công tác sẽ phối hợp làm việc hiệu quả với ông Frits để nghiên cứu này sớm được hoàn thành.
- Thời gian cuộc họp về Báo cáo Giữa kỳ dự kiến vào sáng ngày 13 tháng 2 năm 2014.

Tài liệu thu thập	
Nhận xét	

Bảng F.1.9 – Biên bản họp Nhóm công tác lần 9

Họp Nhóm Công tác Lần 9	
Ngày/Giờ	9:00 - 11:00 ngày 06 tháng 03 năm 2014
Địa điểm	Phòng họp tầng trệt, Văn phòng NJPT, TPHCM
Chủ đề	Báo cáo tiến độ các công tác nghiên cứu
Thành phần tham dự	(BQLĐSDT) Nguyễn Đức Huy, Trần Đăng Thành, Bùi Nhật Nam (Sở KHĐT) Nguyễn Đăng Anh Tú (Sở QHKT) Nguyễn Thái Thành (TTQLĐHVTHKCC) Bùi Trung Phương, Phan Thành Tân (Đoàn Nghiên cứu JICA) Takagi, Seki, Imada, Urata, Horie, Kametani, Thu, Trang, Tuấn
<ul style="list-style-type: none"> • Ông Huy giải thích rằng do ông Cương hiện đang có cuộc họp quan trọng với UBNDTP nên ông Huy sẽ thay mặt ông Cương chủ trì cuộc họp. • Ông Seki giới thiệu nội dung cuộc họp. • Ông Seki trình bày về Quy trình phê duyệt thiết kế ý tưởng đề xuất về phát triển khu vực ga. • Ông Thành (DPA) góp ý như sau: Theo ông Thành, sẽ rất khó nếu đề xuất Sở QHKT thành lập Hội đồng KTQH về quy hoạch đô thị phát triển quảng trường ga ngay từ đầu, do đó trước tiên chúng ta nên đệ trình báo cáo lên UBND TP.HCM, rồi sau đó mới đề xuất thành lập Hội đồng KTQH. Hiện nay, Việt Nam chưa có thủ tục pháp lý cụ thể quy định về vấn đề phê duyệt thiết kế ý tưởng này, do đó ông Thành sẽ thảo luận thêm với các bộ phận liên quan trong Sở QHKT để tìm ra một quy trình thủ tục pháp lý phù hợp nhất. • Ông Seki đề nghị Ông Thành liên hệ với Ông Kiên – Trưởng phòng Quản lý QH trung tâm để xác nhận quy trình cụ thể. • Ông Thành đề nghị Đoàn NC gửi văn bản đề xuất cho Sở QHKT để có được thông tin về quy trình chính xác nhất. • Ông Huy góp ý như sau: Đoàn NC chắc chắn phải có một buổi báo cáo với Hội đồng KTQH về vấn đề này, do đó nên chuẩn bị trước nội dung báo cáo và thông báo sớm để ông Huy đăng ký trước với Sở QHKT liên hệ mời các thành viên liên quan tham dự. • Ông Seki trình bày về các tuyến buýt gom khách cho ĐSDT và điều chỉnh các tuyến buýt thường. • Ông Thành (MAUR) góp ý như sau: Về ý thứ 3 trong phần phương pháp luận: “Chỉ các tuyến xe buýt gom khách có cự ly ngắn đến ga 	

ĐSĐT sẽ do Công ty O&M ĐSĐT khai thác, nhìn chung giới hạn ở bán kính 5 km đến nhà ga”, Đoàn NC đã thảo luận với các cơ quan liên quan hay chưa, và tại sao rất nhiều tuyến như MRT 3, MRT 9, MRT 10... nằm ngoài bán kính 5km, lại được vận hành bởi Công ty ĐSĐT.

Về ý thứ 5 trong phần phương pháp luận, các đơn vị khai thác ký hợp đồng với thành phố khai thác các tuyến xe buýt hiện tại và đang được trợ giá, nếu như họ ký hợp đồng khai thác các tuyến buýt gom với Công ty ĐSĐT thì việc trợ giá sẽ giải quyết như thế nào.

Ông Thành đề nghị Đoàn NC xem lại phần phương pháp luận này và thảo luận kỹ với TT QLĐHVTHKCC về vấn đề này.

- Ông Seki giải thích rằng Đoàn NC đưa ra những phương án khác nhau về đơn vị vận hành, những ưu điểm và nhược điểm của các phương án và sẽ thảo luận thêm với bên TT QLĐHVTHKCC.
- Ông Thành đề nghị đoàn SAPI giải thích rõ hơn về tuyến HLS và vị trí của các tuyến này.
- Ông Seki giải thích rằng, để tăng lượng khách cho tuyến 1 thì việc điều chỉnh các tuyến buýt rất quan trọng, vì vậy Đoàn Nghiên cứu đề xuất các tuyến HLS, các tuyến này có hướng tuyến giống như các tuyến buýt thường nhưng sẽ nâng cấp về chất lượng dịch vụ.
- Ông Thành góp ý đối với Bảng 6, Đoàn SAPI nên giải thích rõ về các phương án và lý do tại sao phương án đó được đưa ra nhằm tăng thêm tính thuyết phục.
- Ông Huy nghĩ rằng đối với những góp ý trong cuộc họp này, Đoàn NC nên ghi nhận và cập nhật để thảo luận với TT QLĐHVTHKCC trong cuộc họp lần tới. Trong cuộc họp với TT lần tới, MAUR cũng sẽ cử ông Thành cùng tham dự do vấn đề điều chỉnh các tuyến buýt này là vô cùng quan trọng.
- Ông Seki trình bày Thủ tục cần thiết và kế hoạch thực hiện Nghiên cứu khả thi về Phát triển Công trình LPT.
- Ông Huy góp ý như sau:
Hiện nay thiết kế Gói thầu 2 đã bắt đầu trình phê duyệt phần “super structure”, và khoảng 2 tháng nữa sẽ hoàn thành phê duyệt, sau đó sẽ chuyển sang bước kế tiếp là thiết kế cầu bộ hành và nhà ga. Do đó sự phối hợp giữa NC SAPI và Gói thầu 2 nên sớm tiến hành.
Nhà thầu Gói thầu 2 đã gửi thiết kế cầu bộ hành, ông Huy sẽ gửi file cho Đoàn SAPI xem xét, nếu có đề xuất sửa đổi gì Đoàn SAPI nên đề xuất sớm để kịp thời chỉnh sửa.
- Ông Seki trả lời rằng sẽ xem xét tài liệu và đề xuất vị trí nào nên mở rộng, vị trí nào nên lắp đặt thang máy, thang cuốn. Về phần thiết kế thì tới tháng 4 mới hoàn thành và mới có thể đưa ra đề xuất.
- Ông Huy nghĩ rằng Đoàn NC cũng nên đề xuất về bãi đậu xe (diện tích cần thiết) sớm để không ảnh hưởng đến tiến độ của Gói thầu 2. Nếu có thể thì nên gửi những đề xuất cho ông Huy trước ngày 15 tháng này.

- Cuộc Họp Nhóm Công tác lần tới sẽ được rời lại vì ông Cương và ông Huy bận việc công tác. Về thời gian cụ thể sẽ được thông báo sau.

Tài liệu thu thập	
Nhận xét	

Bảng F.1.10 – Biên bản họp Nhóm công tác lần 10

Họp Nhóm Công tác Lần thứ 10	
Ngày/Giờ	9:00 - 11:00 ngày 20 tháng 03 năm 2014
Địa điểm	Phòng họp tầng trệt, Văn phòng NJPT, TPHCM
Chủ đề	Báo cáo tiến độ các công tác nghiên cứu
Thành phần tham dự	(BQLĐSĐT) Nguyễn Đức Huy, Trần Đăng Thành, Bùi Nhật Nam (TTQLĐHVTHKCC) Bùi Trung Phương (Đoàn Nghiên cứu JICA) Takagi, Seki, Matsui, Imada, Tajima, Makimura, Trang
<ul style="list-style-type: none"> • Ông Huy giải thích rằng ông Cương hiện đang đi công tác nên ông Huy sẽ thay mặt ông Cương chủ trì cuộc họp. • Ông Seki giới thiệu nội dung cuộc họp. • Ông Seki trình bày về Kế hoạch thực hiện phát triển công trình liên phương thức và trách nhiệm Phát triển, vận hành và bảo dưỡng các công trình này. • Ông Huy góp ý như sau: Về thủ tục phê duyệt báo cáo đầu tư và thời gian cần thiết cho việc phê duyệt, hiện nay Việt Nam chưa có quy định cụ thể về vấn đề này. Do đó ông Huy sẽ làm việc thêm với các cơ quan liên quan như Sở GTVT hay Sở KHĐT để tìm ra thủ tục phù hợp nhất. Về bảng kế hoạch thực hiện, việc thi công trong giai đoạn 1 đòi hỏi một số bước liên quan như xây dựng kế hoạch đấu thầu để trình cơ quan có thẩm quyền phê duyệt, xây dựng hồ sơ mời thầu... và các bước này sẽ mất thời gian khoảng 4-5 tháng để hoàn thành. Chi tiết cụ thể ông Huy sẽ thông báo vào cuộc họp sau. Theo quy định của Việt Nam, để báo cáo đầu tư được phê duyệt cần phải có kế hoạch vốn, tuy nhiên theo quy trình của Phái đoàn FF Nhật Bản, phải có báo cáo đầu tư phê duyệt thì họ mới cung cấp nguồn vốn. Vì vậy, trong cuộc họp FF sắp tới, nên mời các cơ quan của Việt Nam có liên quan tham dự. Trong MOU của FF phải thể hiện được khả năng cung cấp vốn để báo cáo đầu tư có khả năng được phê duyệt cao hơn. Trước cuộc họp FF, Đoàn SAPI nên có dự toán chính xác để thảo luận trong cuộc họp. Về vai trò của các cơ quan liên quan trong việc phát triển, vận hành, bảo dưỡng các CTLPT, về cơ bản ông Huy thống nhất với các đề xuất của Đoàn SAPI. Đối với bãi đậu xe, cầu vượt bộ hành, các công trình dịch vụ bên trong nhà ga, nên do công ty O&M quản lý. Tuy nhiên phần bổ sung nếu có của các công trình này có thể do MAUR chịu trách nhiệm. • Ông Seki hỏi rằng vậy việc thiết kế và xây dựng các công trình này cũng do công ty O&M hay MAUR phụ trách. Ông Huy trả lời rằng các công ty O&M chỉ phụ trách vận hành bảo dưỡng còn việc thiết kế xây dựng sẽ được thực hiện bởi MAUR. • Đối với các công trình khác là Quảng trường ga, trạm dừng bus/taxi, đường tiếp cận thì ông 	

Huy cần thảo luận thêm với ông Cương để đề xuất xin ý kiến của thành phố xem nên giao cho chủ đầu tư nào là phù hợp.

- Ông Seki nói rằng Đoàn SAPI sẽ sửa lại Bảng 1, Bảng 2 và sẽ gửi lại cho MAUR để ông Huy dựa vào đó thảo luận thêm với ông Cương.
- Ông Seki hỏi về vấn đề ngân sách để phát triển các công trình LPT, sẽ dùng ngân sách dự trữ của Tuyến 1 hay là ngân sách hỗ trợ từ JICA.
- Ông Huy trả lời rằng hiện nay chi phí của tuyến 1 đã vượt quá tổng vốn đầu tư do các chi phí phát sinh khi thực hiện xây dựng đoạn ngầm. Vì vậy, hiện nay họ đang chuẩn bị thủ tục xin hỗ trợ thêm vốn đầu tư bổ sung cho đoạn trên cao. Ông Huy nghĩ rằng có thể kết hợp với việc xin hỗ trợ vốn phát triển các CTLPT, tuy nhiên thủ tục có thể sẽ khá phức tạp. Nếu như Đoàn SAPI có phương án nào đơn giản thì xin vui lòng đề xuất.
- Ông Seki hỏi về tiến độ xin hỗ trợ vốn đầu tư bổ sung.
- Ông Huy giải thích rằng hiện nay họ vẫn đang tính toán cân đối lại chi phí để tính phần chi phí vượt mức. Theo như tính toán sơ bộ (chưa chính xác) thì phần chi phí vượt mức khoảng 3,5% so với tổng vốn đầu tư ban đầu.
- Ông Seki báo cáo kết quả các buổi họp làm việc với các cơ quan liên quan.
- Ông Huy góp ý như sau:
Đối với cuộc họp với CP2, ông Huy đã nhận được văn bản Đoàn SAPI gửi cho MAUR và có một số ý kiến giải quyết như sau: Thứ nhất, đề nghị CP2 cung cấp các kết cấu vượt để xem xét sau này lắp đặt thêm các tấm pin năng lượng mặt trời và các hạng mục khác cho phù hợp, và thứ hai là đề nghị CP2 cung cấp giá trị tải trọng cho thiết kế nền để xem xét xây dựng bãi đậu xe như thế nào cho phù hợp.
Hiện nay do đã trễ tiến độ, CP2 đang rất khẩn trương trong việc thực hiện thiết kế và xây dựng, do đó họ sẽ cung cấp cho Đoàn SAPI những thiết kế hiện tại để chúng ta điều chỉnh cho phù hợp.
Đoàn SAPI nên tiếp tục làm việc và cố gắng đạt được sự đồng thuận của các chủ đất liên quan để hợp tác với họ đưa ra những giải pháp khả thi nhất.
- Ông Huy góp ý thêm về Phụ lục 1:
Đối với Slide 8, các ga trên cao dọc XLHN có chiều rộng là 22m, trong đó 6m là dành cho hành lang an toàn đường ống nước chính của thành phố, 6m là đường song hành của XLHN vì vậy chỉ còn 10m là có thể sử dụng để xây dựng bãi đậu xe. Việc mở rộng ra đường song hành là không thể, tuy nhiên nếu muốn mở rộng vào hành lang an toàn đường ống thì cần có một số thủ tục và chi phí để xây dựng các cấu trúc bảo vệ đường ống.
- Cuộc họp kết thúc lúc 10h30.

Tài liệu thu thập	
Nhận xét	

Bảng F.1.11 - Biên bản họp Nhóm công tác lần 11

Họp Nhóm Công tác Lần thứ 11	
Ngày/Giờ	9:00 - 11:00 ngày 03 tháng 04 năm 2014
Địa điểm	Phòng họp tầng trệt, Văn phòng NJPT, TPHCM
Chủ đề	Báo cáo tiến độ các công tác nghiên cứu
Thành phần tham dự	(BQLĐSĐT) Hoàng Như Cương, Nguyễn Đức Huy, Trần Đăng Thành, Bùi Nhật Nam (DPI) Nguyễn Đăng Anh Tú (TTQLĐHVTHKCC) Bùi Trung Phương (Đoàn Nghiên cứu JICA) Seki, Tajima, Takata, Thu, Trang
<ul style="list-style-type: none"> • Ông Seki chân thành cảm ơn các thành viên Nhóm Công tác đã tới tham dự cuộc họp. • Ông Seki giới thiệu nội dung cuộc họp. • Ông Seki trình bày các phương án về Kế hoạch thực hiện phát triển CTLPT. • Ông Cương góp ý về phần trình bày của ông Seki như sau: Các hạng mục có thể đưa vào dự án phát sinh của Tuyến 1 là bãi đậu xe phía dưới ga, bãi đậu xe phía dưới cầu cạn và cầu vượt bộ hành mở rộng trong giai đoạn 1. Những hạng mục khác như quảng trường ga, đường tiếp cận... không nằm trong quản lý của BQLĐSĐT. Do đó, Đoàn Nghiên cứu nên thực hiện một nghiên cứu gồm tất cả các hạng mục và một nghiên cứu riêng cho 3 hạng mục này. BQLĐSĐT sẽ thảo luận với SCC thiết kế 3 hạng mục này trước, còn việc đầu tư xây dựng sẽ được xem xét sau khi đấu thầu xong tất cả các gói thầu của Tuyến 1 và cân đối lại ngân sách dự phòng. Nếu ngân sách còn dư, sẽ phát triển 3 hạng mục này như là dự án phát sinh của Tuyến 1. Nếu ngân sách thâm hụt, sẽ thực hiện theo một dự án mới cùng với các hạng mục còn lại sau này xin JICA tài trợ. Tuy nhiên, phải mất tối thiểu đến năm sau mới có thể cân đối lại ngân sách dự phòng. • Ông Seki hỏi về những thủ tục cần thiết để BQLĐSĐT có thể là đơn vị quản lý chính của dự án này. • Ông Cương trả lời rằng trong giai đoạn này không nhất thiết phải làm rõ ai là chủ đầu tư mà chỉ cần báo cáo UBNDTP đề xuất dự án bổ sung, sau này UBNDTP sẽ quyết định giao cho cơ quan nào làm chủ đầu tư. • Ông Seki muốn xin ý kiến của Sở GTVT vì họ hiện đang phụ trách phát triển CTLPT cho Tuyến ĐSĐT Số 2. • Ông Cương cho biết dự án phát triển CTLPT của Tuyến 2 không nằm trong dự án Tuyến 2 mà là dự án riêng giao cho Sở GTVT làm chủ đầu tư, và hiện nay mới chỉ trong giai đoạn nghiên cứu. Dự án này chủ yếu là về Tuyến xe buýt và bãi đậu xe nên giao cho Sở GTVT là phù hợp. 	

Còn dự án CTLPT của chúng ta gồm rất nhiều hạng mục khác nên có thể do BQLĐSDT quản lý trong tương lai. BQLĐSDT sẽ đề xuất xin làm dự án này, tuy nhiên quyết định cuối cùng vẫn là do UBNDTP.

- Ông Seki nói rằng sau cuộc họp này sẽ tách 3 hạng mục bãi đậu xe dưới nhà ga, bãi đậu xe dưới cầu cạn và cầu vượt bộ hành mở rộng giai đoạn 1, và sẽ báo cáo với JICA về những nội dung trong cuộc họp này.
- Ông Cương góp ý rằng trong nghiên cứu của SAPI có thể đề xuất 3 hạng mục này là phần phát sinh của Tuyến 1. Tuy nhiên theo ông Cương vẫn nên thực hiện theo Phương án 2.
- Ông Seki trình bày về điều chỉnh quy hoạch xe buýt gom khách và Kế hoạch khai thác.
- Ông Cương muốn biết Đoàn SAPI có nghiên cứu về phần chi phí quy hoạch xe buýt trung chuyển và điều chỉnh các tuyến buýt hiện hữu hay không.
- Ông Seki trả lời rằng hiện tại đoàn SAPI đang nghiên cứu về chi phí vận hành, điều hành và cả chi phí đầu tư đặc biệt là bãi đậu xe.
- Anh Thành có một số góp ý về tài liệu, về các hình vẽ và các phương án hoạt động của các tuyến buýt gom khách. Đề nghị đoàn SAPI xem lại kỹ về những vấn đề này để thảo luận hiệu quả hơn với MOCPT trong cuộc họp lần tới.
- Ông Seki cho biết Ông Katsurai – đại diện của JICA ở Việt Nam sẽ sang Việt Nam vào tuần tới, ông Seki sẽ bố trí cuộc họp với MAUR và đại diện JICA để thảo luận kỹ hơn về các vấn đề này.
- Cuộc họp kết thúc lúc 11:00.

Tài liệu thu thập	
Nhận xét	

Bảng F.1.12 - Biên bản họp Nhóm công tác lần 12

Họp Nhóm Công tác Lần thứ 12	
Ngày/Giờ	14:00 -17:30 ngày 24/04/2014
Địa điểm	Phòng họp tại Văn phòng BQLĐSDT
Nội dung	Phối hợp các CTLPT và Kế hoạch thực hiện
Thành phần tham dự	(BQLĐSDT) Nguyễn Đức Huy, Trần Đăng Thành (Sở GTVT) Trần Lưu Nguyễn (Sở KHĐT) Nguyễn Đăng Anh Tú (TT QLĐHVTHKCC) Lê Hoàn (Refico) Nguyễn Sơn Hà (Đoàn Nghiên cứu JICA) Matsui, Imada, Minami, Kametani, Matsumura, Frits, Thu
<p><1> Thông tin về cuộc họp với Khu CN cao và ĐH Quốc gia</p> <ul style="list-style-type: none"> - Quy hoạch chi tiết tỉ lệ 1/2000 của ĐHQG đã được Thủ tướng Chính phủ phê duyệt vào Tháng 3 năm 2014 và một phần của khu vực với diện tích 1,5 ha trong Khu Công nghệ phần mềm ĐHQG tiếp giáp với Ga Suối Tiên có thể được sử dụng để phát triển các CTLPT. Vào Thứ Hai tới, các chuyên gia môi trường và xã hội sẽ làm việc chi tiết với ĐHQG về tiến độ/kế hoạch thu hồi đất trong khu vực 1,5 ha để xác định giai đoạn phát triển các CTLPT. - Ông Huy cho biết Ga Suối Tiên hiện đã được đổi tên thành Ga ĐHQG. Đoàn Nghiên cứu JICA đề nghị BQLĐSDT cung cấp quyết định/văn bản chính thức về việc đổi tên nhà ga này. <p><2> Về Thiết kế Thẻ chế cho các tuyến buýt gom khách phục vụ Tuyến ĐSDT Số 1 và các tác động của mức dịch vụ và chi phí</p> <p>Sau phần trình bày của Ông Frits, Ông Thành có ý kiến như sau:</p> <ul style="list-style-type: none"> - Theo quy định pháp luật hiện hành tại Điều 10 – Quyết định Số 16 của UBND TPHCM, “cơ chế trợ giá cho các tuyến xe buýt được quy định như sau: ...Thực hiện cơ chế đấu thầu, đặt hàng khai thác tuyến xe buýt theo kế hoạch của Sở Giao thông vận tải. Các tuyến xe buýt mới mở phải thực hiện đấu thầu khai thác tuyến xe buýt khi mở tuyến...” - Ngoài ra, Ông Hoàn/TTQLĐHVTHKCC góp ý rằng nếu Công ty O&M ĐSDT là đơn vị khai thác duy nhất của 13 tuyến buýt gom mà không cần thông qua đấu thầu thì cần phải có một cơ chế đặc biệt ban hành bởi UBND TPHCM. Theo các quy định hiện hành, TT QLĐHVTHKCC cho rằng nên tránh cụm từ “thầu phụ” bởi vì TTQLĐHVTHKCC/ Sở GTVT là đơn vị đặt hàng khai thác tuyến xe buýt. Vì vậy, Ông Hoàn đề xuất rằng Công ty O&M ĐSDT có thể phối hợp liên doanh với các đơn vị khai thác tư nhân khác. Ông Frits bày tỏ sự lo ngại 	

của mình về cơ chế hợp tác liên doanh giữa ĐSĐT và các đơn vị khai thác tư nhân khác và chất lượng dịch vụ.

- Ông Hoàn sẽ sắp xếp một buổi họp giữa Sở GTVT và TTQLĐHVTHKCC với ông Frits để thảo luận nhằm hiểu rõ hơn quan điểm của TTQLĐHVTHKCC. Thời gian cuộc họp sẽ được thông báo vào ngày mai 25 tháng 4 năm 2014.

<3> Về các CTLPT tại Ga Tân Cảng, Sở GTVT có góp ý như sau:

Nhìn chung, Sở GTVT đồng ý với quy hoạch ý tưởng tại Ga Tân Cảng, và có một số góp ý như sau:

- Về khu vực bên dưới cầu, Sở GTVT cho biết có một dự án xanh (trồng cây) trong khu vực này. Đoàn SAPI nên liên hệ với Phòng Quản lý GT Đô thị Số 2 (DOT) để biết thêm thông tin chi tiết về quy mô và vị trí chính xác của dự án.
- Ngoài ra, về việc xây dựng bãi đậu xe bên dưới cầu Sài Gòn, Sở GTVT góp ý rằng Đoàn SAPI nên nghiên cứu Nghị định Số 11/2010/NĐ-CP ngày 24/2/2010 quy định về quản lý và bảo vệ kết cấu hạ tầng giao thông đường bộ và Nghị định Số 100/2013/NĐ-CP ngày 3/9/2013 về việc sửa đổi và bổ sung một số điều của Nghị định Số 11/2010/NĐ-CP quy định về quản lý và bảo vệ kết cấu hạ tầng giao thông đường bộ. Nghị định Số 100 không ngăn cấm việc xây dựng bãi đậu xe bên dưới cầu. Tuy nhiên, cầu Sài Gòn là một cây cầu lớn và Sở GTVT cho rằng không nên xây dựng bãi đậu xe tại vị trí này vì lý do an toàn (phòng hỏa hoạn).
- Đối với sự hoạt động thông suốt của 13 tuyến buýt gom, nếu Đoàn SAPI có bất kỳ đề xuất nào trong việc mở rộng vỉa hè (trong phạm vi đường) nhằm đảm bảo khả năng tiếp cận của người đi bộ và các xe buýt gom khách thì nên gửi thông tin đề xuất sớm.
- Đối với đề xuất của SAPI về việc thiết kế một cửa hàng tiện lợi bên dưới cầu cạnh của ga, Ông Huy cho rằng không nên đưa đề xuất này vào Nghiên cứu SAPI vì BQLĐSĐT hiện nay đang làm việc với Sở Cảnh sát PCCC về việc quy hoạch các công trình bên dưới cầu cạnh, và đề xuất của SAPI về cửa hàng tiện lợi sẽ làm xáo trộn quá trình thảo luận hiện có.
- Trong khu vực Ga Tân Cảng, thành phố cũng có một quy hoạch về việc xây dựng một bãi đậu xe ngầm trong khu vực này. Đoàn SAPI có thể liên hệ với Quận Bình Thạnh để biết thêm thông tin chi tiết về vị trí quy hoạch nhằm tránh trùng lặp giữa quy hoạch quận và đề xuất của SAPI. Ngoài ra, Sở GTVT cũng đã yêu cầu/chỉ dẫn các quận huyện có liên quan bố trí dành ra một khu vực khoảng 3 -5 ha để phát triển các CTLPT và các khu đô thị xung quanh nhà ga. Vì vậy, Đoàn SAPI có thể liên hệ với các quận huyện địa phương để thảo luận về khả năng sử dụng các khu vực đó theo chỉ dẫn/yêu cầu của Sở GTVT.
- Quy hoạch ý tưởng của Đoàn SAPI nên được hiển thị với tọa độ VN2000 theo quy định của Việt Nam (với diện tích sử dụng thực tế)

<4> Về đánh giá tác động môi trường và xã hội:

Sau khi trình bày tiến độ đánh giá các tác động về môi trường và xã hội và công tác thầu phụ của CBD, Ông Minami muốn đề nghị BQLĐSDT hỗ trợ cho CBD trong việc thực hiện khảo sát và liên hệ với các bên liên quan nếu CBD cần giúp đỡ.

Ông Huy góp ý rằng công tác đánh giá tác động môi trường đã được thực hiện đối với dự án Metro Tuyến 1, vì vậy có thể xem xét sử dụng kết quả này để giảm thiểu công tác đánh giá tác động môi trường xã hội đối với dự án SAPI được hay không?

Ông Minami phản hồi rằng công tác đánh giá tác động môi trường của Dự án Metro Tuyến 1 đã được thực hiện mà không xem xét đến các tác động có thể gây ra bởi các tuyến buýt trung chuyển và các công trình LPT có liên quan (như quảng trường ga, bãi đậu xe...). Vì vậy, các báo cáo đánh giá tác động môi trường EIA và đánh giá tác động môi trường sơ bộ IEE sẽ được thực hiện theo Hướng dẫn của JICA và chúng sẽ là cơ sở pháp lý để áp dụng cho vay và các thủ tục khác trong tương lai. Tuy nhiên, việc đánh giá mức độ EIA sẽ chỉ được thực hiện cho Ga Công viên Văn Thánh. Đối với các ga khác sẽ áp dụng đánh giá mức độ IEE. Đoàn Nghiên cứu sẽ yêu cầu đơn vị thầu phụ tư vấn địa phương (CBD) gửi cho BQLĐSDT một văn bản trong đó trình bày tất cả các vấn đề sẽ được thảo luận trong các cuộc họp tham vấn các bên liên quan tại Phường 22 Quận Bình Thạnh.

Tài liệu thu thập	1) Quyết định/ văn bản chính thức về việc đổi tên Ga Suối Tiên. 2) Dự toán chi phí Tuyến ĐSDT Số 1 .
Nhận xét	

Bảng F.1.1 - Biên bản họp Nhóm công tác lần 13

Họp Nhóm Công tác Lần thứ 13	
Ngày/Giờ	2:00 - 4:30 ngày 15 tháng 05 năm 2014
Địa điểm	Phòng họp tầng trệt, Văn phòng NJPT, TPHCM
Chủ đề	Báo cáo tiến độ các công tác nghiên cứu
Thành phần tham dự	(BQLĐSDT) Nguyễn Đức Huy, Trần Đăng Thành, Bùi Nhật Nam (Sở GTVT) Trần Lưu Nguyễn (Sở KHĐT) Nguyễn Đặng Anh Tú (Sở QHKT) Nguyễn Thái Thành (TTQLĐHVTHKCC) Bùi Trung Phương (Đoàn Nghiên cứu JICA) Seki, Matsui, Minami, Takata, Makimura, Ngai, Thu, Trang, Tuấn
<p>1) Ông Seki giới thiệu nội dung cuộc họp:</p> <ul style="list-style-type: none"> ○ Phần 1: Phát triển công trình liên phương thức ○ Phần 2: Đánh giá tác động môi trường và xã hội ○ Phần 3: Kế hoạch chương trình tham quan khảo sát tại Nhật Bản. <p>• Dựa theo ý kiến đề xuất của ông Cương trong buổi họp trước rằng nên phát triển các CTLPT dưới dạng một dự án mới, Đoàn SAPI đã lập kế hoạch thực hiện phát triển các CTLPT tại các phương án 2 và 3. Ông Seki cũng đã tham khảo ý kiến của ông Katsurai về tiến độ bên phía JICA. Tuần tới khi ông Katsurai tới TP. HCM, văn phòng JICA Việt Nam sẽ gửi công văn yêu cầu bố trí cuộc họp giữa BQLĐSDT và ông Katsurai để thảo luận cụ thể hơn về vấn đề này.</p> <p>2) Ông Seki và ông Matsui trình bày về kế hoạch thực hiện phát triển các CTLPT.</p> <p>3) Ông Minami trình bày về đánh giá tác động môi trường và xã hội.</p> <p>4) Ông Seki trình bày về kế hoạch chương trình tham quan Nhật Bản. Đoàn SAPI đã gửi công văn cho BQLĐSDT về việc cử cán bộ đi tham quan các CTLPT tại Nhật Bản. Ông Seki mong rằng BQLĐSDT có thể phụ trách quản lý việc lựa chọn cán bộ và gửi danh sách cho SAPI vào cuối tháng này.</p> <p>5) Ông Huy góp ý sau phần báo cáo của Đoàn SAPI như sau:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Qua cuộc họp với ông Hoàng Song Hà – Phó Chủ tịch UBND Quận Bình Thạnh, ông Huy nhận thấy có một số vấn đề Đoàn SAPI cần phải xem xét lại như sau: <ul style="list-style-type: none"> ○ Một trong những nguyên tắc quan trọng của Luật Xây dựng Việt Nam là dự án phải phù hợp với quy hoạch nhà nước phê duyệt. Vì vậy, như đã góp ý trong những cuộc họp trước, Đoàn SAPI phải rà soát lại những quy hoạch đô thị hiện có vì đó là cơ sở pháp lý quan trọng để chúng ta tiếp 	

tục phát triển những nghiên cứu có liên quan (không những đối với quận Bình Thạnh mà đối với tất cả các quận còn lại).

- o Liên quan đến Ga Văn Thánh, hiện nay CP2 đang liên hệ với Sở GTVT để xin ý kiến về việc lắp hồ Văn Thánh để xây dựng tầng trệt của nhà ga. Ngoài ra, CP2 cũng hỏi Sở GTVT về mức độ chứa nước của hồ hiện hữu để bố trí hệ thống cống thoát nước cho phù hợp và sẽ gửi thông tin cho SAPI tham khảo khi có phản hồi chính thức từ Sở GTVT.
 - o Liên quan đến vấn đề đất công do Nhà nước quản lý, để có thể xây dựng các công trình trong khu vực này, cần phải được Chủ tịch UBND TP làm thủ tục chuyển giao đất xây dựng.
 - o Ga Tân Cảng cũng có các vấn đề tương tự như Ga Văn Thánh về san lấp không gian dưới gầm nhà ga và về vấn đề thu hồi đất công. Về khu đất tam giác phía Nam đường Điện Biên Phủ đã đề cập đến trong cuộc họp ngày hôm trước, ông Huy nhận thấy đề xuất của SAPI là phù hợp vì việc xây dựng không gian tiếp cận nhà ga là cần thiết. Tuy nhiên, Đoàn SAPI cần phải phân tích những khó khăn của khu vực này trong việc kết nối với ga do khoảng cách xa. Ngoài ra, Đoàn SAPI cũng cần xem xét diện tích mảng không gian xanh dưới chân ga Tân Cảng.
- Về phát triển CTLPT, dựa trên điều kiện hiện tại về nguồn vốn ngân sách của dự án Metro Tuyến 1 và thời gian thực hiện phát triển các CTLPT, ông Huy cho rằng nên lựa chọn Phương án 1-2 (thực hiện dưới dạng gói thầu mới của dự án Metro với nguồn vốn bổ sung). Ngoài ra, ông Huy đề nghị Đoàn SAPI cung cấp dự toán tạm thời về phát triển các CTLPT để thảo luận thêm với ông Cương nhằm đưa ra những phương án thực hiện phù hợp.
 - Về kế hoạch chuyến tham quan Nhật Bản, ông Huy đề nghị SAPI gửi văn bản chính thức cho UBND TP/ BQLĐSĐT để thành phố phê duyệt để tiến hành cử cán bộ tham gia chuyến đi này.
 - Về vấn đề đánh giá tác động môi trường, ông Huy góp ý rằng hiện nay, nhiều nhà thầu tư vấn dự án cũng thực hiện những đánh giá tác động môi trường như nhà thầu SCC, Đoàn SAPI có thể liên hệ tham khảo. Ngoài ra, cần xem xét tác động của ĐSĐT đối với người dân trước và sau khi đi vào hoạt động.
Ông Minami trả lời rằng nghiên cứu SAPI chỉ đánh giá tác động môi trường xã hội của các CTLPT như đường tiếp cận, bãi đậu xe, quảng trường ga..., còn tác động của ĐSĐT nằm ngoài phạm vi của nghiên cứu SAPI.
 - Về văn bản góp ý của TT QLĐHVTHKCC về các tuyến xe buýt, có một số điểm Đoàn Nghiên cứu SAPI cần phải làm rõ. Ví dụ, nếu các tuyến buýt 99,76, 53 không ngưng hoạt động theo góp ý của TT thì các Tuyến gom 4,5,6,8,13 có còn hoạt động hay không, điều đó cần được làm rõ.
Ông Seki trả lời rằng Đoàn SAPI đồng ý với góp ý của TT, và do chức năng của 2 loại xe buýt này là

khác nhau nên các tuyến gom sẽ vẫn được giữ lại. Đoàn SAPI sẽ giải thích rõ hơn trong tài liệu.
Ông Huy góp ý rằng Đoàn SAPI nên cập nhật tài liệu và gửi cho TT, đồng thời có văn bản trả lời giải thích rõ về các phương án thay đổi.

- Về vấn đề thể chế xe buýt, hiện ông Frits đang tiến hành điều chỉnh dựa trên những ý kiến góp ý của các buổi họp trước và sẽ báo cáo lại với Nhóm Công tác trong cuộc họp lần tới.
- 6) Ông Nam đề nghị rằng sau khi hoàn tất và nộp báo cáo cuối kỳ vào tháng 7, cần phải có một giai đoạn để tiếp tục theo dõi và kiểm tra việc triển khai dự án.
- 7) Ông Huy tóm tắt lại những vấn đề cần lưu ý như sau:
- Cập nhật các quy hoạch đô thị đã được phê duyệt có liên quan.
 - Cung cấp dự toán chính xác nhất có thể về phát triển các CTLPT.
 - Sớm hoàn tất những nghiên cứu có liên quan đến các tuyến buýt dựa trên những góp ý của ông Thành.
 - Gửi kế hoạch chính thức cho thành phố về chuyến tham quan tại Nhật Bản.
- 8) Ngoài ra, ông Huy cho biết, hiện bên tư vấn thiết kế của SCC phụ trách thiết kế xây dựng kiến trúc không gian liên quan đến nhà ga là CISTRA, và họ có những ý tưởng khá hay, nếu Đoàn SAPI có thời gian thì có thể sắp xếp họp với họ để tham khảo các ý tưởng.
Ông Seki trả lời rằng Đoàn SAPI có thể sắp xếp cuộc họp với CISTRA vào thứ 2, thứ 3 hoặc thứ 4 tuần sau.
Ông Huy sẽ hỗ trợ Đoàn SAPI liên hệ và thời gian cuộc họp cụ thể sẽ được thông báo sau.
- 9) Cuộc họp kết thúc vào lúc 4:30 chiều.

Tài liệu thu thập	
Nhận xét	

Bảng F.1.2 – Biên bản họp Nhóm công tác lần 14

Họp Nhóm Công tác Lần 14	
Ngày/Giờ	9:00 - 10:30 ngày 10 tháng 06 năm 2014
Địa điểm	Phòng họp tầng trệt, Văn phòng NJPT, TPHCM
Chủ đề	Báo cáo tiến độ các công tác nghiên cứu
Thành phần tham dự	(BQLĐSDT) Nguyễn Đức Huy, Bùi Nhật Nam (Sở GTVT) Trịnh Quốc Hùng, Trần Lưu Nguyễn (Sở KHĐT) Nguyễn Đặng Anh Tú (TTQLĐHVTHKCC) Lê Hoàn, Đông Thị Hoài Phương, Đoàn Xuân Bích (Đoàn Nghiên cứu JICA) Matsui, Thu, Trang
<p>10) Ông Matsui giới thiệu nội dung cuộc họp và báo cáo tiến độ các công tác nghiên cứu:</p> <ul style="list-style-type: none">• Phần 1: Nội dung Báo cáo đầu tư dự án• Phần 2: Công tác thu hồi đất để phát triển các CTLPT• Phần 3: Tiến độ soạn thảo Bản thảo Báo cáo Cuối kỳ <p>Về tiến độ soạn thảo Báo cáo Cuối kỳ, ông Matsui cho biết SAPI sẽ hoàn thành Bản thảo báo cáo vào tuần tới. Sau khi trình JICA xét duyệt nội dung, SAPI sẽ gửi cho Nhóm Công tác xem xét và sau đó sẽ tiến hành Họp thảo luận về BCCK vào ngày 26/06.</p> <p>11) Nhóm Công tác góp ý như sau:</p> <ul style="list-style-type: none">• Về cuộc họp thảo luận BCCK, ông Hùng cho biết, Sở GTVT sẽ cần ít nhất là 10 ngày để nghiên cứu và góp ý cho Bản thảo BCCK. Vì vậy, Đoàn SAPI nên cố gắng gửi tài liệu sớm để họ có thời gian nghiên cứu và góp ý. <p>Ông Huy nói rằng sẽ cố gắng sắp xếp cuộc họp BCCK trong tháng 6, về thời gian cụ thể của cuộc họp thì ông Huy sẽ xem xét và trả lời vào ngày mai.</p> <ul style="list-style-type: none">• Đối với việc thu hồi đất trong Khu CN cao, ông Huy hỏi về tiến độ làm việc giữa SAPI và nhà đầu tư của Khu CN cao là ACENDAS sau buổi họp lần trước. <p>Ông Matsui trả lời rằng hiện tại SAPI đã nhận được thiết kế cơ bản của ACENDAS, và nó không khác biệt nhiều lắm với thiết kế cơ bản của SAPI. Chỉ có một vài khác biệt nhỏ như về vị trí lối vào quảng trường ga, ông Matsui nghĩ rằng hai bên có thể thảo luận thêm để thống nhất với nhau và sẽ hoàn thành trong thiết kế chi tiết.</p>	

Ông Huy cho biết, trong cuộc họp giữa BQLĐSDT với Khu CN cao lần trước, thì Khu CN cao đã bày tỏ quan điểm rằng họ vẫn muốn nắm quyền sử dụng đất của khu đất dự kiến phát triển quảng trường ga trong Khu CN cao, và BQLĐSDT chỉ có quyền khai thác phát triển quảng trường ga trên khu đất đó trên cơ sở kết nối với các công trình khác xung quanh Khu CN cao. Do đó, để thuận tiện hơn khi thảo luận với Khu CN cao, chúng ta cần phải đạt được thỏa thuận trước với các nhà tư vấn có liên quan. Vì vậy, ông Huy đề nghị SAPI sớm xúc tiến làm việc với ACENDAS để đạt được sự thống nhất với họ.

Ông Nam sẽ liên hệ sắp xếp họp với ACENDAS trước khi ông Matsui sẽ trở về Nhật vào ngày 12/6.

- Liên quan đến cấu trúc cầu bộ hành, hiện SAPI đang thực hiện thiết kế cơ bản của cầu bộ hành bao gồm việc nối dài cầu. Tuy nhiên, theo như thiết kế cấu trúc mà SAPI nhận được từ NJPT và CISTRA, thì rất khó để có thể nối dài cầu bộ hành vào kết cấu dầm của họ. SAPI sẽ thảo luận sớm với NJPT và CISTRA về vấn đề này.

Ông Huy yêu cầu SAPI gửi nội dung thiết kế của NJPT và CISTRA để xem xét.

- Đối với công văn trả lời về góp ý của TTQLĐHVTHKCC về các tuyến xe buýt, ông Hoàn cho biết do hiện nay ông Điểm đi công tác nên TT vẫn chưa nhận được văn bản này. Ông Hoàn đề nghị đoàn SAPI gửi văn bản chính thức cho TT.
- Ông Huy hỏi về tiến độ thực hiện thiết kế của Công ty Tư vấn Hưng Nghiệp phụ trách thực hiện thiết kế cơ bản cho SAPI.

Ông Matsui trả lời rằng Hưng Nghiệp hầu như đã hoàn thành thiết kế đầy đủ các hạng mục công trình cho một nhà ga và hiện đang thực hiện cho các nhà ga còn lại, tuần tới họ sẽ gửi cho SAPI bản thảo của các bản vẽ kỹ thuật.

- Về tiến độ báo cáo đầu tư, ông Matsui cho biết SAPI sẽ hoàn thành bản thảo báo cáo đầu tư vào cuối tháng này.

Ông Huy cho biết thêm rằng, vì Hưng Nghiệp là đơn vị tư vấn phụ trách soạn thảo Báo cáo đầu tư, cho nên để làm thủ tục phê duyệt báo cáo đầu tư trong tương lai, thì trước tiên phải làm thủ tục xin phê duyệt Hưng Nghiệp làm đơn vị thực hiện Báo cáo đầu tư.

- Ông Nam góp ý rằng Bản thảo Báo cáo Cuối kỳ thiếu phần chi phí đầu tư.

- Ông Nam đã sắp xếp cuộc họp với ACENDAS vào lúc 3h chiều tại Văn phòng ACENDAS.

12) Cuộc họp kết thúc vào lúc 10h30 sáng.

Tài liệu thu thập	
Nhận xét	

Phụ lục G: Chi tiết Lợi ích để Đánh giá Dự án

Phục lục G: Chi tiết Lợi ích để đánh giá dự án

Tổng (Lợi ích '000 USD/năm)

1 năm= 365 ngày

VOT= 1.52 USD/giờ in 2014

Tên Ga	Công trình	Người thụ hưởng	GD	Lợi ích	Đơn giá (GD l/ll)	VOT (US\$/giờ)			Nhu cầu (Số người thụ theo phương thức hành khách/ ngày)		Tổng lợi ích mang lại (US\$/year)		Tổng lợi ích mang lại ('000 US\$/year)	
						2019	2020	2040	2020	2040	2020	2040	2020	2040
4 Ga Văn Thánh											239,058	1,015,467	239	1,015
	Quảng trường ga	Tất cả đối tượng sử dụng nhà ga	2	WTP	315 VND				13,000	30,000	71,053	163,969	71	164
				tiết kiệm thời gian	0 min				4,193	9,582	0	0	0	0
	Trạm dừng xe buýt	Người đi xe buýt	-	tiết kiệm thời gian	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
	Trạm dừng taxi	Người đi xe taxi	1	tiết kiệm thời gian	0 min	1.90	4.22	218	531	0	0	0	0	
	Bãi đỗ xe máy	Người đi xe máy	1	tiết kiệm thời gian	3 min	1.90	4.22	4,455	10,156	154,481	782,184	154	782	
	Bãi đỗ xe đạp	Người đi xe đạp	1	tiết kiệm thời gian	3 min	1.90	4.22	390	900	13,523	69,314	14	69	
	Bãi đỗ xe con	Người đi xe con	-	tiết kiệm thời gian	-	-	-	-	-	-	-	-	-	
Cầu bộ hành	Người đi bộ	-	tiết kiệm thời gian	-	-	-	-	-	-	-	-	-		
5 Tân Cảng											1,026,269	3,720,998	1,026	3,721
	Quảng trường ga	Tất cả đối tượng sử dụng nhà ga	1	WTP	315 VND				44,000	77,000	240,488	420,854	240	421
				tiết kiệm thời gian	3 min	1.90	4.22	10,068	18,917	349,120	1,456,921	349	1,457	
	Trạm dừng xe buýt	Người đi xe buýt	1	tiết kiệm thời gian	0 min	1.90	4.22	22,401	35,811	0	0	0	0	
	Trạm dừng taxi	Người đi xe taxi	1	tiết kiệm thời gian	0 min	1.90	4.22	243	535	0	0	0	0	
	Bãi đỗ xe máy	Người đi xe máy	1	tiết kiệm thời gian	3 min	1.90	4.22	9,264	17,932	321,217	1,381,004	321	1,381	
	Bãi đỗ xe đạp	Người đi xe đạp	1	tiết kiệm thời gian	3 min	1.90	4.22	1,980	3,465	68,657	266,857	69	267	
	Bãi đỗ xe con	Người đi xe con	-	tiết kiệm thời gian	-	-	-	-	-	-	-	-	-	
Cầu bộ hành	Người đi bộ	1	tiết kiệm thời gian	0 min	1.90	4.22	2,024	3,805	46,788	195,361	47	195		
6 Thảo Điền											635,308	4,189,884	636	4,190
	Quảng trường ga	Tất cả đối tượng sử dụng nhà ga	1	WTP	315 VND				29,000	101,000	158,503	552,029	159	552
				tiết kiệm thời gian	3 min	1.90	4.22	5,625	19,240	195,038	1,481,750	195	1,482	
	Trạm dừng xe buýt	Người đi xe buýt	1	tiết kiệm thời gian	0 min	1.90	4.22	15,247	53,616	0	0	0	0	
	Trạm dừng taxi	Người đi xe taxi	1	tiết kiệm thời gian	0 min	1.90	4.22	241	900	0	0	0	0	
	Bãi đỗ xe máy	Người đi xe máy	1	tiết kiệm thời gian	3 min	1.90	4.22	4,688	15,864	162,565	1,221,784	163	1,222	
	Bãi đỗ xe đạp	Người đi xe đạp	1	tiết kiệm thời gian	3 min	1.90	4.22	1,305	4,545	45,251	350,033	45	350	
	Bãi đỗ xe con	Người đi xe con	-	tiết kiệm thời gian	-	-	-	-	-	-	-	-	-	
Cầu bộ hành	Người đi bộ	1	tiết kiệm thời gian	2 min	1.90	4.22	3,199	11,380	73,950	584,287	74	584		
7 An Phú											112,781	1,070,483	113	1,070
	Quảng trường ga	Tất cả đối tượng sử dụng nhà ga	3	WTP	0 VND				7,000	15,000	0	0	0	0
				tiết kiệm thời gian	0 min	1.90	4.22	2,791	6,021	0	463,718	0	464	
	Trạm dừng xe buýt	Người đi xe buýt	1	tiết kiệm thời gian	0 min	1.90	4.22	592	1,313	0	0	0	0	
	Trạm dừng taxi	Người đi xe taxi	1	tiết kiệm thời gian	0 min	1.90	4.22	87	169	0	0	0	0	
	Bãi đỗ xe máy	Người đi xe máy	1	tiết kiệm thời gian	3 min	1.90	4.22	2,875	6,212	99,674	478,406	100	478	
	Bãi đỗ xe đạp	Người đi xe đạp	1	tiết kiệm thời gian	3 min	1.90	4.22	378	810	13,107	62,382	13	62	
	Bãi đỗ xe con	Người đi xe con	-	tiết kiệm thời gian	-	-	-	-	-	-	-	-	-	
Cầu bộ hành	Người đi bộ	1,3	tiết kiệm thời gian	0 min	1.90	4.22	655	1,285	0	65,976	0	66		
8 Rạch Chiếc											328,457	4,543,859	329	4,544
	Quảng trường ga	Tất cả đối tượng sử dụng nhà ga	3	WTP					37,000	102,000	0	0	0	0
				tiết kiệm thời gian	0 min	1.90	4.22	8,453	23,133	0	1,781,600	0	1,782	
	Trạm dừng xe buýt	Người đi xe buýt	1	tiết kiệm thời gian	0 min	1.90	4.22	14,592	41,296	0	0	0	0	
	Trạm dừng taxi	Người đi xe taxi	1	tiết kiệm thời gian	0 min	1.90	4.22	360	1,000	0	0	0	0	
	Bãi đỗ xe máy	Người đi xe máy	1	tiết kiệm thời gian	3 min	1.90	4.22	7,918	21,606	274,572	1,663,975	275	1,664	
	Bãi đỗ xe đạp	Người đi xe đạp	1	tiết kiệm thời gian	3 min	1.90	4.22	1,554	4,284	53,885	329,932	54	330	
	Bãi đỗ xe con	Người đi xe con	3	tiết kiệm thời gian	0 min	1.90	4.22	422	1,163	0	0	0	0	
Cầu bộ hành	Người đi bộ	1,3	tiết kiệm thời gian	0 min	1.90	4.22	5,677	14,965	0	768,353	0	768		

Phục lục G: Chi tiết Lợi ích để đánh giá dự án

Tổng (Lợi ích '000 USD/năm)

VOT= 1.52 USD/giờ in 2014

1 năm= 365 ngày

Tên Ga	Công trình	Người thụ hưởng	GD	Lợi ích	Đơn giá (GD I/II)		VOT (US\$/giờ)		Nhu cầu (Số người thụ theo phương thức hành khách/ ngày)		Tổng lợi ích mang lại (US\$/year)		Tổng lợi ích mang lại ('000 US\$/year)	
					2019	2020	2040	2020	2040	2020	2040	2020	2040	
9 Phước Long	Quảng trường ga	Tất cả đối tượng sử dụng nhà ga	2	WTP	315 VND			29,000	64,000	770,077	3,244,791	769	3,245	
				tiết kiệm thời gian	3 min	1.90	4.22	6,870	14,812	158,503	349,800	159	350	
	Trạm dừng xe buýt	Người đi xe buýt	1	tiết kiệm thời gian	0 min	1.90	4.22	12,245	28,625	238,205	1,140,716	238	1,141	
	Trạm dừng taxi	Người đi xe taxi	1	tiết kiệm thời gian	0 min	1.90	4.22	308	673	0	0	0	0	
	Bãi đỗ xe máy	Người đi xe máy	1	tiết kiệm thời gian	3 min	1.90	4.22	4,762	10,047	165,134	773,800	165	774	
	Bãi đỗ xe đạp	Người đi xe đạp	1	tiết kiệm thời gian	3 min	1.90	4.22	2,349	5,184	81,452	399,246	81	399	
	Bãi đỗ xe con	Người đi xe con	1	tiết kiệm thời gian	3 min	1.90	4.22	446	985	15,476	75,857	15	76	
	Cầu bộ hành	Người đi bộ	1,2	tiết kiệm thời gian	2 min	1.90	4.22	4,815	9,843	111,307	505,372	111	505	
10 Bình Thái	Quảng trường ga	Tất cả đối tượng sử dụng nhà ga	1	WTP	315 VND			37,000	73,000	1,048,454	4,277,310	1,048	4,278	
				tiết kiệm thời gian	3 min	1.90	4.22	9,018	18,434	202,228	398,991	202	399	
	Trạm dừng xe buýt	Người đi xe buýt	1	tiết kiệm thời gian	0 min	1.90	4.22	12,462	21,972	312,701	1,419,705	313	1,420	
	Trạm dừng taxi	Người đi xe taxi	1	tiết kiệm thời gian	0 min	1.90	4.22	360	1,000	0	0	0	0	
	Bãi đỗ xe máy	Người đi xe máy	1	tiết kiệm thời gian	3 min	1.90	4.22	7,540	15,727	261,448	1,211,205	261	1,211	
	Bãi đỗ xe đạp	Người đi xe đạp	1	tiết kiệm thời gian	3 min	1.90	4.22	2,257	4,453	78,261	342,948	78	343	
	Bãi đỗ xe con	Người đi xe con	1	tiết kiệm thời gian	3 min	1.90	4.22	506	999	17,551	76,910	18	77	
	Cầu bộ hành	Người đi bộ	1	tiết kiệm thời gian	2 min	1.90	4.22	7,625	16,118	176,265	827,552	176	828	
11 Thủ Đức	Quảng trường ga	Tất cả đối tượng sử dụng nhà ga	3	WTP				43,000	65,000	349,418	2,791,884	349	2,793	
				tiết kiệm thời gian	0 min	1.90	4.22	9,865	14,660	0	1,129,068	0	1,129	
	Trạm dừng xe buýt	Người đi xe buýt	1	tiết kiệm thời gian	0 min	1.90	4.22	19,935	30,949	0	0	0	0	
	Trạm dừng taxi	Người đi xe taxi	1	tiết kiệm thời gian	0 min	1.90	4.22	450	664	0	0	0	0	
	Bãi đỗ xe máy	Người đi xe máy	1	tiết kiệm thời gian	3 min	1.90	4.22	6,465	9,439	224,172	726,916	224	727	
	Bãi đỗ xe đạp	Người đi xe đạp	1	tiết kiệm thời gian	3 min	1.90	4.22	3,612	5,460	125,246	420,502	125	421	
	Bãi đỗ xe con	Người đi xe con	1,3	tiết kiệm thời gian	1.5 min	1.90	4.22	662	1,000	0	38,521	0	39	
	Cầu bộ hành	Người đi bộ	1,3	tiết kiệm thời gian	0 min	1.90	4.22	6,285	9,288	0	476,877	0	477	
12 Khu CNC	Quảng trường ga	Tất cả đối tượng sử dụng nhà ga	1	WTP	315 VND			24,000	26,000	561,908	1,178,343	562	1,178	
				tiết kiệm thời gian	3 min	1.90	4.22	5,791	6,268	131,175	142,106	131	142	
	Trạm dừng xe buýt	Người đi xe buýt	2	tiết kiệm thời gian	0 min	1.90	4.22	13,110	14,189	200,790	482,759	201	483	
	Trạm dừng taxi	Người đi xe taxi	2	tiết kiệm thời gian	0 min	1.90	4.22	262	295	0	0	0	0	
	Bãi đỗ xe máy	Người đi xe máy	1,2	tiết kiệm thời gian	3 min	1.90	4.22	3,667	3,967	127,166	305,490	127	305	
	Bãi đỗ xe đạp	Người đi xe đạp	1,2	tiết kiệm thời gian	3 min	1.90	4.22	2,184	2,366	75,730	182,217	76	182	
	Bãi đỗ xe con	Người đi xe con	-	tiết kiệm thời gian	-	-	-	-	-	-	-	-	-	
	Cầu bộ hành	Người đi bộ	1,2	tiết kiệm thời gian	2 min	1.90	4.22	1,170	1,281	27,047	65,771	27	66	
13 ĐHQG	Quảng trường ga	Tất cả đối tượng sử dụng nhà ga	2	WTP	315 VND			19,000	21,000	546,832	1,187,520	547	1,188	
				tiết kiệm thời gian	3 min	1.90	4.22	5,296	5,842	103,847	114,778	104	115	
	Trạm dừng xe buýt	Người đi xe buýt	1,2	tiết kiệm thời gian	0 min	1.90	4.22	7,405	8,430	183,648	449,919	184	450	
	Trạm dừng taxi	Người đi xe taxi	1,2	tiết kiệm thời gian	0 min	1.90	4.22	205	254	0	0	0	0	
	Bãi đỗ xe máy	Người đi xe máy	1,2	tiết kiệm thời gian	3 min	1.90	4.22	2,840	3,123	98,468	240,520	98	241	
	Bãi đỗ xe đạp	Người đi xe đạp	1,2	tiết kiệm thời gian	3 min	1.90	4.22	2,470	2,730	85,647	210,251	86	210	
	Bãi đỗ xe con	Người đi xe con	-	tiết kiệm thời gian	-	-	-	-	-	-	-	-	-	
	Cầu bộ hành	Người đi bộ	1,2	tiết kiệm thời gian	2 min	1.90	4.22	3,254	3,351	75,222	172,052	75	172	
Tổng									5,618,561	27,220,539	5,618	27,222		