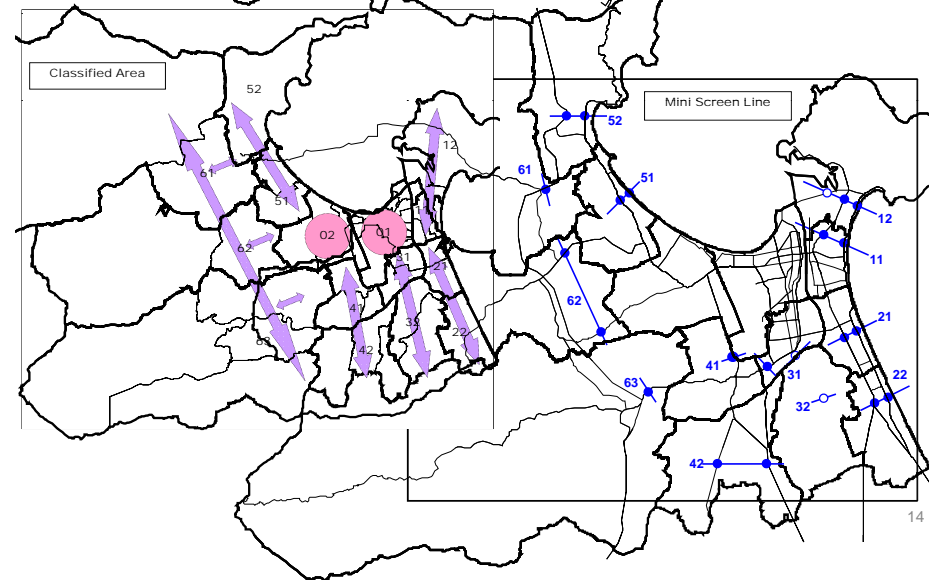
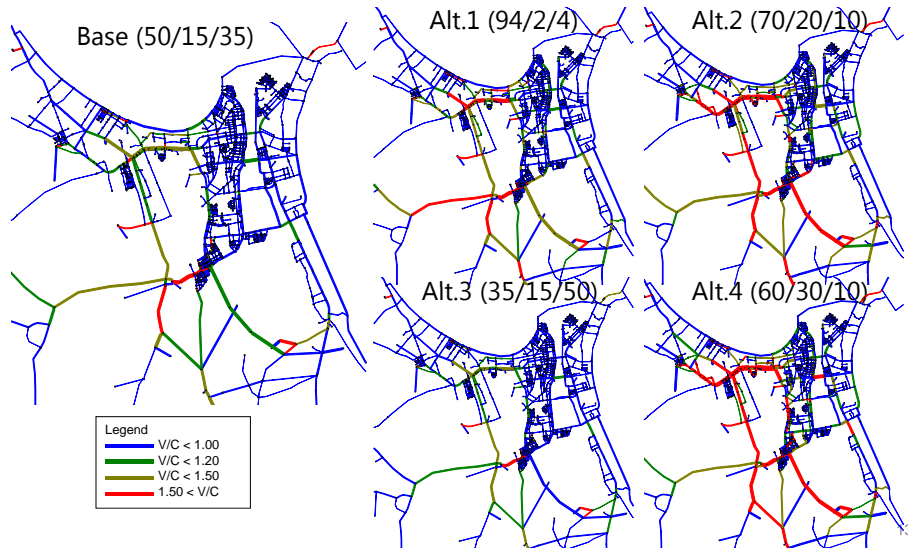


3. Chênh lệch cung - cầu trong mạng lưới đường

■ Phân vùng và các tuyến lọc nhỏ để phân tích



■ Mạng lưới đường có thực hiện đầu tư phát triển theo từng PA



3. Chênh lệch cung - cầu trong mạng lưới đường

■ Đánh giá theo từng khu vực

Hành lang/khu vực		Existing 2008 1)			Do-nothing 2025 1)/2)		Do-committed 2025 1)/2)/3)		
		Capacity (000 PCU-km)	Traffic Vol. (000 PCU-km)	V/C Ratio	Traffic Vol. (000 PCU-km)	V/C Ratio	Capacity (000 PCU-km)	Traffic Vol. (000 PCU-km)	V/C Ratio
CBD	01 Hai Chau	1,040	503	0.5	1,358	1.1	1,257	1,312	1.0
	02 Thanh Khe	375	223	0.6	860	1.7	689	851	1.2
1. Sơn Trà	11 Inner	361	122	0.3	395	1.0	477	394	0.8
	12 Outer	190	47	0.3	128	0.6	337	178	0.5
2. ĐVB NHTS	21 Inner	378	112	0.3	705	1.7	397	472	1.2
	22 Outer	308	83	0.3	542	1.4	433	437	1.0
3. TT NHS	31 Inner	338	156	0.5	727	1.3	574	668	1.2
	32 Outer	26	5	0.2	135	1.6	523	609	1.2
4. P. Nam QL1	41 Inner	341	158	0.5	711	2.1	342	686	2.0
	42 Outer	311	155	0.5	627	1.4	482	526	1.1
5. Liên Chiểu	51 Inner	434	128	0.3	429	0.9	563	358	0.6
	52 Outer	692	113	0.2	304	0.4	692	288	0.4
6. Nông thôn	61 HV North	779	14	0.0	450	0.5	823	401	0.5
	62 HV Central	657	46	0.1	405	0.6	691	392	0.6
	63 HV South	841	80	0.1	604	0.7	814	632	0.8
City Total		7,004	1,946	0.3	8,379	1.0	9,090	8,204	0.9

1) LL/NL được tính trung bình 12 giờ (7am-7pm).), giá định tỷ lệ ban ngày/ban đêm là 75%.
 2) Giá định tỉ lệ các loại xe (%) xe máy, ô tô và xe buýt: 50/15/35
 3) Không tính đường cao tốc

3. Chênh lệch cung - cầu trong mạng lưới đường

■ Đánh giá theo từng quảng đường

quảng đường			Số làn đường	Capacity (000 PCU)	Existing 2008 1)		Do-nothing 2025 1)/2)		Do-committed 2025 1)/2)/3)	
					Traffic vol. (000 PCU)	V/C Ratio	Traffic vol. (000 PCU)	V/C Ratio	Traffic vol. (000 PCU)	V/C Ratio
1. Sơn Trà	11 Inner (S)	Ngo Quyên SơnTra-DienNgoc	4	28.2	12.8	0.5	24.0	0.9	16.9	0.6
			4	28.2	1.3	10.7	0.4	12.1	0.4	
	12 Outer (N)	Ngo Quyên SơnTra-DienNgoc Thuan Phuoc Br.	4	28.2	9.5	0.3	13.4	0.5	14.7	0.5
			4	28.2	1.3	0.0	6.2	0.2	6.7	0.2
2. NHS Coastal	21 Inner (N)	Le Van Hien Yersin	4	28.2	12.2	0.4	87.1	3.1	47.5	1.7
			4	28.2	7.6	0.3	43.4	1.5	38.9	1.4
	22 Outer (S)	Le Van Hien Yersin	4	28.2	9.1	0.3	55.8	2.0	33.4	1.2
			4	28.2	7.6	0.3	43.4	1.5	38.9	1.4
3. NHS Central	31 Inner (N)	CMTT (NH14B)	4	28.2	18.1	0.6	54.1	1.9	41.4	1.5
		N. Huu Tho(PIIP)	6	42.5	-	-	-	-	68.4	1.6
	32 Outer (S)	N. Huu Tho(PIIP)	6	42.4	-	-	-	-	68.4	1.6
			4	28.2	14.1	0.5	60.5	2.2	54.7	1.9
4. NH1 South	41 Inner (N)	Truong Chinh (NH1)	4	28.2	12.6	0.4	60.5	2.2	46.2	1.6
		NH1A PR605	4	30.7	5.6	0.2	56.8	1.9	56.7	1.8
5. Lien Chieu	51 Inner (E)	N. Tat Thanh N.LuongBang(NH1)	4	28.2	0.3	0.0	16.7	0.6	9.8	0.3
			4	28.2	14.3	0.5	29.1	1.0	21.5	0.8
	52 Outer (W)	N. Van Cu NH1 (Haivan Tunnel)	4	27.8	0.0	0.0	0.9	0.0	0.9	0.0
			4	28.2	10.2	0.4	23.9	0.9	23.9	0.8
6. Rural	61 HV North	NH1A Bypass	4	21.6	0.2	0.0	8.6	0.4	12.5	0.6
		PR602	4	27.8	0.3	0.1	27.7	1.0	28.1	1.0
		Hoang Van Thai	2	19.6	0.0	0.0	6.5	0.3	2.8	0.3
	63 HV South	NH14B	4	28.2	10.0	0.4	47.2	1.7	53.9	1.9

1) LL/NL được tính trung bình 12 giờ (7am-7pm).), giá định tỷ lệ ban ngày/ban đêm là 75%.
 2) Giá định tỉ lệ các loại xe (%) xe máy, ô tô và xe buýt: 50/15/35
 3) Không tính đường cao tốc

3. Chênh lệch cung - cầu trong mạng lưới đường

Yêu cầu phát triển và các giải pháp

Corridor/Area		Existing Road		Required No. of Lanes 1), 2)	Possibility of Road Dev't 3)		Alternative Solutions 4)					
		No. of Roads	Total No. Lanes		Wide ning	New Road	Traffic Mgmt.		Road Development			UMRT
							Traffic Mgmt.	TDM	Wideni ng	New Road (at-grade)	New Road (elevat ed)	
CBD	01 Hai Chau 02 Thanh Khe	-	-	-	C	C	A	A	B	B	A	A
1. Son Tra	11 Inner 12 Outer	2 2	8 8	4 6	B B	B B	A B	B C	A B	B A	B C	A B
2. NHS Coastal	21 Inner 22 Outer	2 2	8 8	12 11	B B	B A	A B	B B	A B	B A	B C	A A
3. NHS Central	31 Inner 32 Outer	1 0	4 0	16 10	B B	A A	A B	B B	A B	B A	B C	A A
4. NH1 South	41 Inner 42 Outer	1 2	4 8	8 15	B B	B A	A B	C C	A B	A A	C C	B C
5. Lien Chieu	51 Inner 52 Outer	2 2	8 8	5 4	B B	B B	A B	B C	A B	B B	B C	B C
6. Rural	61 HV North 62 HV Central 63 HV South	1 2 1	4 6 4	2 5 6	B B B	B A A	B B B	C C C	B B B	B A C	C C C	C C C

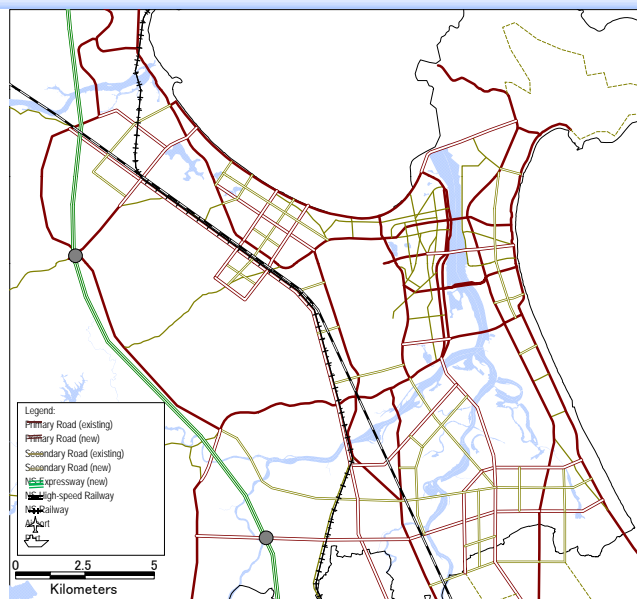
Ước tính căn cứ vào tình huống "có đầu tư pt", với giá định năng lực tiêu chuẩn là 7000 PCU/làn/12 giờ
 2) Giả định về tỷ phần (%): xe máy/xe con/xe buýt = 50/15/35, Hệ số chất tải: xe máy 1,3, xe con 2,0 và xe buýt 36
 3) Khả năng phát triển đường bộ: A – có thể, B – có thể nhưng có khó khăn, C – rất khó khăn
 4) Đánh giá về giải pháp: A – đề xuất thực hiện, B – cần nhắc thực hiện, C – không nên thực hiện

4. Mạng lưới giao thông đô thị đề xuất

Xây dựng mạng lưới giao thông đô thị theo định hướng GTCC là một thách thức của thành phố để thực hiện thành phố môi trường. Trên cơ sở cấu trúc đô thị tương lai, mạng lưới giao thông được quy hoạch với các đặc điểm sau:

- Giao thông liên tỉnh /thành tách khỏi giao thông đô thị nhưng vẫn duy trì mặt bằng giao thông như cũ.
- Mạng lưới giao thông đô thị sẽ được mở rộng về hướng nam với hành lang giao thông chính và sử dụng đất gắn kết
- Phân cấp đường đô thị sẽ rõ ràng hơn

4. Mạng lưới giao thông đô thị đề xuất



4. Mạng lưới giao thông đô thị đề xuất

Tác động của mạng lưới giao thông đô thị tương lai

	2008	2025			2025/2008			
		Do-nothing	Do-committ ed	Future Net (prov.)	Do-nothing	Do-committ ed	Future Net (prov.)	
Nhu cầu giao thông (triệu PCU)	424	1241	1241	1,241	2.9	2.9	2.9	
Cường độ lưu thông	PCU0km (mil.)	2,594	11172	10939	6,036	4.3	4.2	2.3
	PCU-hrs. (mil.)	59	473	368	154	8.0	6.2	2.6
Đặc điểm lưu thông	Ave. Travel Speed (kph)	44	24	30	39	0.5	0.7	0.9
	Ave. V/C Ratio	0.2	0.7	0.6	0.4	3.5	3.0	2.0
Chi phí (mil. US\$)	Vehicle Operation Cost	284	1,921	1,662	799	6.8	5.9	2.8
	Travel Time Cost	360	6,307	4,867	2,096	17.5	13.5	5.8
	Total Cost	644	8,228	6,529	2,895	12.8	10.1	4.5