

CỘNG HÒA XÃ HỘI CHỦ NGHĨA VIỆT NAM
Độc lập – Tự do – Hạnh phúc
----- ∞ ★ ∞ -----

**THUYẾT MINH
DỰ ÁN ĐẦU TƯ XÂY DỰNG**

TRẠM DỪNG CHÂN GIA LAI



CHỦ ĐẦU TƯ :
ĐỊA ĐIỂM : TỈNH GIA LAI

Gia Lai – Tháng 10 năm 2012

CỘNG HÒA XÃ HỘI CHỦ NGHĨA VIỆT NAM
Độc lập – Tự do – Hạnh phúc
----- ∞ ★ ∞ -----

THUYẾT MINH
DỰ ÁN ĐẦU TƯ XÂY DỰNG

TRẠM DỪNG CHÂNGIA LAI

CHỦ ĐẦU TƯ

ĐƠN VỊ TƯ VẤN
CÔNG TY CP TƯ VẤN ĐẦU TƯ
THẢO NGUYÊN XANH

NGUYỄN VĂN MAI

Gia Lai - Tháng 10 năm 2012

MỤC LỤC

CHƯƠNG I: TỔNG QUAN CHUNG VỀ DỰ ÁN	5
I.1. Giới thiệu về chủ đầu tư	5
I.2. Mô tả sơ bộ thông tin dự án.....	5
I.3. Căn cứ pháp lý xây dựng dự án.....	5
CHƯƠNG II: BỐI CẢNH VÀ CĂN CỨ CỦA DỰ ÁN.....	8
II.1. Căn cứ xác định sự cần thiết và tính cấp thiết của dự án	8
II.1.1. Phân tích môi trường vĩ mô.....	8
II.1.2. Chính sách phát triển.....	8
II.2. Các điều kiện và cơ sở của dự án.....	9
II.2.1. Ngành.....	9
II.2.2. Môi trường thực hiện dự án.....	13
II.3. Kết luận về sự cần thiết đầu tư.....	14
CHƯƠNG IV: ĐỊA ĐIỂM XÂY DỰNG	16
IV.1. Vị trí xây dựng.....	16
IV.2. Điều kiện tự nhiên	16
IV.3. Cơ sở hạ tầng của khu vực.....	17
IV.4. Kết luận.....	17
CHƯƠNG V: QUY MÔ VÀ PHƯƠNG ÁN KỸ THUẬT	18
V.1. Quy mô xây dựng.....	18
V.2. Phương án kỹ thuật	18
V.2.1. Tiêu chuẩn chung.....	18
V.2.2. Tiêu chí xây dựng trạm dừng chân	18
V.2.3. Tiêu chuẩn thiết kế mặt bằng	19
V.3. Định hướng đầu tư xây dựng trạm dừng.....	20
V.3.1. Định hướng phát triển không gian và phân khu chức năng.....	20
V.3.2. Định hướng các chức năng hoạt động	20
V.3.3. Định hướng quy mô phục vụ	20
CHƯƠNG VI: CÁC GIẢI PHÁP THỰC HIỆN	21
VI.1. Phương án quy hoạch mặt bằng tổng thể	21
VI.2. Phương án thiết kế kiến trúc.....	22
VI.3. Giải pháp thiết kế hệ thống kỹ thuật.....	23
VI.3.1. Hệ thống cấp thoát nước.....	23
VI.3.2. Hệ thống chiếu sáng, kỹ thuật điện và thiết bị điện nhẹ.....	24
VI.3.3. Hệ thống thông gió điều hòa không khí.	24
VI.3.4. Hệ thống phòng cháy chữa cháy.	24
VI.3.5. Yêu cầu công tác hoàn thiện.....	25
VI.4. Tiến độ và thời gian thực hiện.....	25
VI.5. Nhu cầu sử dụng lao động	26
VI.5.1. Sơ đồ tổ chức.....	26
VI.5.2. Số lượng lao động.....	26
CHƯƠNG VII: ĐÁNH GIÁ TÁC ĐỘNG MÔI TRƯỜNG	27
VII.1. Đánh giá tác động môi trường.....	27

VII.1.1. Giới thiệu chung	27
VII.1.2. Các quy định và các hướng dẫn về môi trường	27
VII.1.3. Hiện trạng môi trường khu vực lập dự án	27
VII.2. Tác động của dự án tới môi trường	28
VII.2.1. Giai đoạn xây dựng dự án	28
VII.2.2. Giai đoạn đưa dự án vào khai thác sử dụng	28
VII.3. Các biện pháp nhằm giảm thiểu ô nhiễm	29
VII.3.1. Giai đoạn xây dựng dự án	29
VII.3.2. Giai đoạn đưa dự án vào khai thác sử dụng	30
VII.3. Kết luận	31
CHƯƠNG VIII: TỔNG MỨC ĐẦU TƯ DỰ ÁN.....	32
VIII.1. Cơ sở lập tổng mức đầu tư	32
VIII.2. Nội dung tổng mức đầu tư	33
VIII.2.1. Nội dung.....	33
VIII.2.2. Kết quả tổng mức đầu tư.....	36
CHƯƠNG IX: NGUỒN VỐN THỰC HIỆN DỰ ÁN	37
IX.1. Nguồn vốn đầu tư của dự án.....	37
IX.1.1. Cấu trúc nguồn vốn và phân bổ vốn đầu tư.....	37
IX.1.2. Tiến độ sử dụng vốn	37
IX.2. Tính toán chi phí của dự án	38
IX.2.1. Chi phí nhân công.....	38
IX.2.2. Chi phí hoạt động	39
CHƯƠNG X: HIỆU QUẢ KINH TẾ -TÀI CHÍNH	41
X.1. Các giả định kinh tế và cơ sở tính toán.....	41
X.2. Doanh thu từ dự án.....	41
X.3. Các chỉ tiêu kinh tế của dự án	43
X.3.1. Báo cáo thu nhập của dự án	43
X.3.2. Báo cáo ngân lưu dự án.....	44
X.4. Đánh giá hiệu quả kinh tế - xã hội	45
CHƯƠNG XI: KẾT LUẬN VÀ KIẾN NGHỊ	46

CHƯƠNG I: TỔNG QUAN CHUNG VỀ DỰ ÁN

I.1. Giới thiệu về chủ đầu tư

- ✓ Chủ đầu tư :
- ✓ Mã số thuế :
- ✓ Đăng ký lần đầu ngày :
- ✓ Nơi đăng ký :
- ✓ Ngành nghề chính :
- ✓ Mã ngành :
- ✓ Đại diện pháp luật : Chức vụ:
- ✓ Địa chỉ trụ sở : Tỉnh Gia Lai

I.2. Mô tả sơ bộ thông tin dự án

- ✓ Tên dự án : Trạm dừng chân Gia Lai
- ✓ Địa điểm xây dựng : tỉnh Gia Lai
- ✓ Mục tiêu dự án : Xây dựng trạm dừng chân Gia Lai phức hợp, gồm các hạng mục như nhà hàng ăn uống, các gian hàng trưng bày đặc sản địa phương, cây xăng, garage kiểm tra chất lượng xe, phòng trọ, phòng vé của các tuyến xe, nơi ký gửi và nhận vận chuyển hàng hóa;
- ✓ Mục đích đầu tư : + Phục vụ xe khách, xe tải lưu thông trên tuyến đường Tây Nguyên;
+ Tạo việc làm và nâng cao mức sống cho lao động địa phương (đặc biệt là đồng bào dân tộc thiểu số);
+ Góp phần phát triển kinh tế xã hội địa phương;
+ Đóng góp cho thu ngân sách một khoản từ lợi nhuận kinh doanh;
- ✓ Hình thức đầu tư : Đầu tư xây dựng mới
- ✓ Tổng mức đầu tư :
- ✓ Vốn chủ sở hữu : 100%
- ✓ Thời gian hoạt động : 20 năm, dự tính từ năm 2014 dự án sẽ đi vào hoạt động;
- ✓ Hình thức quản lý : Chủ đầu tư sẽ thành lập chi nhánh của công ty tại khu vực dự án để trực tiếp quản lý điều hành phát triển dự án;

I.3. Căn cứ pháp lý xây dựng dự án

❖ Văn bản pháp lý

- ✓ Luật Xây dựng số 16/2003/QH11 ngày 26/11/2003 của Quốc Hội nước CHXHCN Việt Nam;
- ✓ Luật Giao thông đường bộ số 23/2008/QH12 của Quốc Hội nước CHXHCN Việt Nam;
- ✓ Luật sửa đổi, bổ sung một số điều của các Luật liên quan đến đầu tư xây dựng cơ bản của Quốc hội khóa XII, kỳ họp thứ 5 số 38/2009/QH12 ngày 19/6/2009;

Dự án: Trạm dừng chân Gia Lai

- ✓ Luật Đất đai số 13/2003/QH11 ngày 26/11/2003 của Quốc Hội nước CHXHCN Việt Nam;
- ✓ Luật Đầu tư số 59/2005/QH11 ngày 29/11/2005 của Quốc Hội nước CHXHCN Việt Nam;
- ✓ Luật Doanh nghiệp số 60/2005/QH11 ngày 29/11/2005 của Quốc Hội nước CHXHCN Việt Nam;
- ✓ Luật Đấu thầu số 61/2005/QH11 ngày 29/11/2005 của Quốc Hội nước CHXHCN Việt Nam;
- ✓ Luật Kinh doanh Bất động sản 63/2006/QH11 ngày 29/6/2006 của Quốc Hội nước CHXHCN Việt Nam;
- ✓ Luật Nhà ở 56/2005/QH11 ngày 29/11/2005 của Quốc Hội nước CHXHCN Việt Nam;
- ✓ Luật Thuế thu nhập doanh nghiệp số 14/2008/QH12 ngày 03/6/2008 của Quốc Hội nước CHXHCN Việt Nam;
- ✓ Luật Bảo vệ môi trường số 52/2005/QH11 ngày 29/11/2005 của Quốc Hội nước CHXHCN Việt Nam;
- ✓ Bộ luật Dân sự số 33/2005/QH11 ngày 14/6/2005 của Quốc Hội nước CHXHCN Việt Nam;
- ✓ Luật thuế Giá trị gia tăng số 13/2008/QH12 ngày 03/6/2008 của Quốc Hội nước CHXHCN Việt Nam;
- ✓ Nghị định số 12/2009/NĐ-CP ngày 12/02/2009 của Chính phủ về việc Quản lý dự án đầu tư xây dựng công trình.
- ✓ Nghị định số 124/2008 NĐ-CP ngày 11 tháng 12 năm 2008 của Chính Phủ về thuế thu nhập doanh nghiệp;
- ✓ Nghị định số 123/2008/NĐ-CP ngày 08/12/2008 của Chính phủ Qui định chi tiết thi hành Luật Thuế giá trị gia tăng;
- ✓ Nghị định 140/2006/NĐ-CP của Chính phủ ngày 22 tháng 11 năm 2006 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;
- ✓ Nghị định số 80/2006/NĐ-CP ngày 09 tháng 8 năm 2006 của Chính phủ về việc qui định chi tiết và hướng dẫn thi hành một số điều của Luật bảo vệ môi trường;
- ✓ Nghị định số 12/2009/NĐ-CP ngày 12/2/2009 của Chính phủ về việc Quản lý dự án đầu tư và xây dựng công trình;
- ✓ Nghị định số 83/2009/NĐ-CP ngày 15/10/2009 của Chính phủ về việc sửa, đổi bổ sung một số điều Nghị định số 12/2009/NĐ-CP ngày 12/2/2009 của Chính phủ về việc Quản lý dự án đầu tư và xây dựng công trình;
- ✓ Nghị định số 21/2008/NĐ-CP ngày 28/02/2008 của Chính phủ về sửa đổi bổ sung một số điều của Nghị định số 80/2006/NĐ-CP ngày 09/08/2006 của Chính phủ về việc quy định chi tiết và hướng dẫn thi hành một số điều của Luật Bảo vệ môi trường;
- ✓ Nghị định số 99/2007/NĐ-CP ngày 13/06/2009 của Chính phủ về quản lý chi phí đầu tư xây dựng công trình;
- ✓ Nghị định số 35/2003/NĐ-CP ngày 4/4/2003 của Chính phủ quy định chi tiết một số điều luật phòng cháy và chữa cháy;

Dự án: Trạm dừng chân Gia Lai

- ✓ Nghị định số 209/2004/NĐ-CP ngày 16/12/2004 của Chính phủ về việc Quản lý chất lượng công trình xây dựng và Nghị định số 49/2008/NĐ-CP ngày 18/04/2008 của Chính phủ về việc sửa đổi bổ sung một số điều của Nghị định 209/2004/NĐ-CP;
- ✓ Thông tư số 12/2008/TT-BXD ngày 07/05/2008 của Bộ xây dựng hướng dẫn việc lập và quản lý chi phí khảo sát xây dựng;
- ✓ Thông tư số 05/2009/TT-BXD ngày 15/04/2009 của Bộ Xây dựng hướng dẫn điều chỉnh dự toán xây dựng công trình;
- ✓ Thông tư số 12/2008/TT-BXD ngày 07/05/2008 của Bộ Xây dựng hướng dẫn việc lập và quản lý chi phí khảo sát xây dựng;
- ✓ Thông tư số 33/2007/TT-BTC ngày 09/4/2007 của Bộ Tài chính hướng dẫn quyết toán dự án hoàn thành thuộc nguồn vốn nhà nước;
- ✓ Định mức chi phí quản lý dự án và tư vấn đầu tư xây dựng kèm theo Quyết định số 957/QĐ-BXD ngày 29/9/2009 của Bộ Xây dựng;
- ✓ Các văn bản khác của Nhà nước liên quan đến lập Tổng mức đầu tư, tổng dự toán và dự toán công trình;

❖ Các tiêu chuẩn:

- ✓ Dự án “Trạm dừng chân Gia Lai” được xây dựng dựa trên những tiêu chuẩn, quy chuẩn chính như sau:
 - ✓ Quy chuẩn xây dựng Việt Nam (tập 1, 2, 3 xuất bản 1997-BXD);
 - ✓ Quyết định số 04/2008/QĐ-BXD ngày 03/4/2008. Ban hành Quy chuẩn kỹ thuật Quốc gia về Quy hoạch xây dựng (QCVN: 01/2008/BXD);
- Quy định về trạm dừng nghỉ : Thông tư số 24/2010/TT-BGTVT của Bộ Giao thông vận tải
 - ✓ TCVN 2737-1995 : Tải trọng và tác động- Tiêu chuẩn thiết kế;
 - ✓ TCXD 45-1978 : Tiêu chuẩn thiết kế nền nhà và công trình;
 - ✓ TCVN 6160 – 1996 : Yêu cầu chung về thiết kế, lắp đặt, sử dụng hệ thống chữa cháy;
 - ✓ TCVN 5673:1992 : Tiêu Chuẩn Thiết kế hệ thống cấp thoát nước bên trong;
 - ✓ 11TCN 19-84 : Đường dây điện;
 - ✓ EVN : Yêu cầu của ngành điện lực Việt Nam (Electricity of Viet Nam).

CHƯƠNG II: BỐI CẢNH VÀ CĂN CỨ CỦA DỰ ÁN

II.1. Căn cứ xác định sự cần thiết và tính cấp thiết của dự án

II.1.1. Phân tích môi trường vĩ mô

Trong bối cảnh phải đối mặt với những khó khăn, thách thức ở trong nước và trên thế giới như cuộc khủng hoảng tài chính và suy thoái kinh tế toàn cầu, thiên tai, dịch bệnh diễn biến bất thường, an ninh chính trị còn tiềm ẩn những yếu tố phức tạp...song, tỉnh Gia Lai đã tranh thủ thời cơ, vượt qua khó khăn, thách thức để đạt được những thành tựu:

- Kinh tế tăng trưởng khá, cơ cấu kinh tế chuyển dịch tích cực: tốc độ tăng trưởng GDP bình quân 13.6%/năm. Đến năm 2010, quy mô nền kinh tế gấp 3.24 lần so với năm 2005; GDP bình quân đầu người đạt 14.54 triệu đồng, gấp 2.82 lần so với năm 2005, gấp 0.68 lần so với mục tiêu đã đề ra.

Cơ cấu kinh tế tiếp tục chuyển dịch đúng hướng, đến nay tỷ trọng nông- lâm nghiệp chiếm 39.84%, công nghiệp- xây dựng chiếm 32.08%, dịch vụ chiếm 28.07%; so với đầu nhiệm kỳ tỷ trọng nông- lâm nghiệp giảm 8.66%, công nghiệp- xây dựng tăng 8.6%, dịch vụ tăng 0.58%.

- Các vùng kinh tế được đầu tư, phát triển theo quy hoạch: Vùng động lực như thành phố Pleiku, thị xã An Khê, thị xã Ayun Pa, huyện Chư Sê được chú trọng đầu tư bằng nhiều nguồn vốn nên tốc độ tăng trưởng khá. Cơ cấu kinh tế, cơ cấu lao động chuyển dịch nhanh và tích cực. Công nghiệp chế biến, thương mại- dịch vụ, kết cấu hạ tầng tiếp tục phát triển. Thành phố Pleiku được công nhận là đô thị loại II, huyện Ayun Pa được chia tách thành lập thị xã Ayun Pa.

- Sự nghiệp giáo dục và đào tạo, khoa học và công nghệ tiếp tục được đầu tư và phát triển.

- Chất lượng cuộc sống của người dân được nâng lên rõ rệt, GDP bình quân đầu người năm 2010 gấp 2.82 lần so với năm 2005. Công tác xóa đói giảm nghèo đạt được nhiều kết quả quan trọng; đã huy động có hiệu quả sức mạnh tổng hợp của cả hệ thống chính trị và các nguồn lực vì mục tiêu giảm nghèo, nên tỷ lệ hộ nghèo giảm nhanh, từ 29.8% (năm 2005) xuống còn 10.8% (năm 2010), vượt 8.2% so với mục tiêu đề ra. Số lao động được giải quyết việc làm 2.2 vạn người/năm và xuất khẩu lao động được 3,160 người.

- Văn hóa - thông tin, thể dục thể thao phát triển và ngày càng nâng cao về chất lượng.

- Công tác quản lý tài nguyên, bảo vệ môi trường được chú trọng.

II.1.2. Chính sách phát triển

Theo định hướng phát triển của tỉnh đến năm 2020, Gia Lai cần phải phấn đấu tốc độ tăng trưởng bình quân hàng năm của ngành dịch vụ đạt 14.9%. Xây dựng hệ thống thương mại - dịch vụ theo hướng văn minh, hiện đại, mở rộng quan hệ hợp tác, đầu tư giữa các thành phần kinh tế trong và ngoài tỉnh. Phát triển các siêu thị, trung tâm thương

Dự án: Trạm dừng chân Gia Lai

mại, chợ và hợp tác xã cung ứng dịch vụ trên địa bàn tỉnh, mở rộng mạng lưới thương mại ở vùng sâu, vùng xa

Đẩy mạnh sản xuất hàng hóa xuất khẩu, nâng cao năng lực hoạt động của các doanh nghiệp và chất lượng sản phẩm xuất khẩu, tăng khả năng cạnh tranh của một số mặt hàng chủ lực của tỉnh trên thị trường thế giới. Vận dụng các chính sách phù hợp để hỗ trợ các doanh nghiệp xuất khẩu và khuyến khích xuất khẩu các mặt hàng truyền thống vào các thị trường mới.

Chú trọng phát triển các ngành dịch vụ có lợi thế, theo hướng hiện đại như tài chính, ngân hàng, bảo hiểm, viễn thông, công nghệ thông tin, giao thông vận tải. Khuyến khích và hỗ trợ phát triển các dịch vụ giáo dục và đào tạo, y tế, văn hóa thông tin, thể thao; dịch vụ việc làm và an sinh xã hội. Tích cực kêu gọi đầu tư, huy động và sử dụng có hiệu quả các nguồn vốn đầu tư phát triển các loại hình du lịch, nhất là du lịch sinh thái, du lịch văn hóa, lịch sử phù hợp với tiềm năng, thế mạnh của tỉnh. Nâng cao chất lượng hoạt động của các loại hình du lịch hiện có và phát triển mạnh các loại hình mới. Mở rộng hợp tác liên kết du lịch giữa Gia Lai với các tỉnh, thành trong nước và các nước trong khu vực.

Riêng về vận tải, tỉnh hướng đến mục tiêu: Nâng cao chất lượng phục vụ, đảm bảo an toàn và bảo vệ môi trường khai thác, mục tiêu đến năm 2020 vận chuyển đạt 33 triệu tấn hàng hóa và 15 triệu lượt hành khách. Theo đó, từ nay đến năm 2015 hình thành hệ thống trạm dừng nghỉ đường bộ như là một bộ phận của kết cấu hạ tầng, hội tụ đủ 5 chức năng cơ bản: nơi nghỉ ngơi, thư giãn cho hành khách và lái xe đường trường, quản lý giao thông đường bộ, cung cấp thông tin, hỗ trợ phát triển kinh tế địa phương, điểm nhấn cảnh quan du lịch.

Quy hoạch trạm dừng nghỉ trên các quốc lộ thuộc địa bàn tỉnh như sau:

- Đến năm 2012: Xây dựng 3 vị trí Trạm dừng nghỉ đường bộ trên các Quốc lộ 25, 19, 14 đạt quy mô trạm dừng nghỉ loại trung.
- Đến năm 2020: Xây dựng mạng lưới trạm dừng nghỉ trên các quốc lộ qua địa bàn tỉnh theo quy hoạch Trạm dừng nghỉ toàn quốc.

Sau đây là danh mục vị trí quy hoạch Trạm dừng nghỉ đường bộ.

STT	Tuyến đường (quốc lộ)	Địa điểm dự kiến (Địa chỉ; lý trình-QL)	Diện tích (m ²)
1	Đường Trường Sơn Đông		2,000
2	Quốc lộ 14		32,200
3	Quốc lộ 14		10,000
4	Quốc lộ 19		50,000
5	Quốc lộ 19		50,000
6	Quốc lộ 25		7,000
7	Quốc lộ 25		7,000
8	Quốc lộ 25		10,000

II.2. Các điều kiện và cơ sở của dự án

II.2.1. Ngành

❖ Thực trạng giao thông đường bộ và trạm dừng chân tại Việt Nam

Trong nhiều năm trở lại đây, cùng với sự phát triển kinh tế của đất nước, bộ mặt giao thông của Việt Nam đã được cải thiện đáng kể thể hiện qua tốc độ tăng trưởng của phương tiện giao thông, vận tải hàng hóa và khách du lịch tăng. Tuy nhiên hệ thống cơ sở hạ tầng, cơ sở vật chất kỹ thuật và các dịch vụ hỗ trợ cho giao thông đường bộ còn nhiều bất cập.

Theo báo cáo sơ kết 6 tháng đầu năm 2012 của Bộ Giao thông Vận tải, công tác vận tải hành khách và hàng hóa bị ảnh hưởng trực tiếp từ khủng hoảng kinh tế, sản lượng vận tải hàng hóa nói chung và đặc biệt là vận tải hàng hóa bằng đường biển đã sụt giảm gần 14%. Nhưng đáng mừng là vận tải đường bộ duy trì mức tăng cao, đạt 341.4 triệu tấn hàng hóa, tăng 12.6% và 18.3 tỷ tấn/km, tăng 9.7% so với cùng kỳ năm trước; sản lượng vận tải hành khách đạt 1.5 tỷ lượt khách, tăng 14% và 52.4 tỷ lượt khách/km, tăng 12.1% so với cùng kỳ 2011.

Xét trung bình năm thì tốc độ tăng trưởng về phương tiện vẫn tăng đáng kể, nhưng số phương tiện vận tải đang mất cân đối do nhu cầu vận tải ít hơn năng lực của các phương tiện. Số lượng xe cũ, thậm chí không đạt chuẩn, chủng loại xuất xứ không đồng bộ đã ảnh hưởng không nhỏ đến quá trình đảm bảo an toàn khi khai thác cùng với công tác tổ chức sản xuất manh mún, nhỏ lẻ là những bất cập của bộ mặt vận tải Việt Nam. Hiện Việt Nam có trên 1,000 doanh nghiệp vận tải ô tô nhưng có hàng chục ngàn hộ cá thể có ô tô tham gia vận tải. Trong đó hơn 30% doanh nghiệp có quy mô nhỏ, chỉ có một vài xe. Một số loại hình vận tải ô tô như: vận tải container, vận tải nặng siêu trường siêu trọng chủ yếu do tư nhân nắm giữ thị phần, nhưng năng lực hạn chế, chưa đáp ứng được nhu cầu khi hội nhập với các nước lân cận và trong khu vực.

Về vận tải hành khách, mặc dù đã có nhiều chuyển biến, tai nạn giao thông có giảm nhưng vẫn còn tình trạng phóng nhanh vượt ẩu để tranh giành khách, nhồi nhét khách trong các dịp lễ tết, bán khách, com tui dọc đường vẫn xảy ra. Số tai nạn giao thông 6 tháng đầu năm 2012 giảm so với cùng kỳ năm ngoái, tuy nhiên số người chết và bị thương vẫn còn cao. Theo báo cáo của Ủy ban An Toàn Giao thông Quốc gia, toàn quốc đã xảy ra 17,886 vụ tai nạn giao thông, làm chết 4,953 người và bị thương 19,977 người; giảm 21.63% số vụ tai nạn giao thông so với cùng kỳ năm ngoái, giảm 16.69% số người chết và giảm 21.63% số người bị thương.

Bên cạnh những bất cập nêu trên thì trạm dừng nghỉ và dịch vụ kỹ thuật (dịch vụ và an toàn vận tải đường bộ) cũng là một vấn đề đang được quan tâm. Theo thống kê, Việt Nam hiện có khoảng 280,000km đường, riêng quốc lộ là trên 17,000km, trong khi đó số lượng trạm dừng nghỉ hầu như tự phát, trên dọc tuyến quốc lộ trong cả nước chỉ có các quán ăn tự phát dọc đường, các trạm cấp xăng dầu nằm độc lập.

Nếu căn cứ theo thông tư 24/2010/TT-BGTVT của Bộ GTVT thì số lượng trạm dừng chân đạt chuẩn hiện nay rất ít. Có thể kể đến ba trạm dừng chân tại Bắc Giang, Ninh Bình, Hoà Bình do tổ chức JICA (Nhật Bản) tài trợ và một số trạm dừng do công ty Mai Linh, Tín Nghĩa, Phương Trang, Trung Thủy và một số doanh nghiệp khác. Số trạm dừng trên đều xây dựng với qui mô nhỏ, có dịch vụ phục vụ các nhu cầu tối thiểu cho khách đi xe chứ chưa kết hợp với các dịch vụ hàng hóa. Một số trạm dừng còn phải bù lỗ do không có khách sử dụng dịch vụ, một phần do tâm lý khách hàng, một phần do những

vướng mắc về thủ tục, cộng thêm sự tuyên truyền còn hạn chế đã dẫn đến kết quả không như mong đợi tại các trạm dừng chân.

❖ Thực trạng giao thông đường bộ và trạm dừng chân ở tỉnh Gia Lai

Gia Lai có vị trí khá thuận lợi về giao thông. Ấn ngữ trên đỉnh cao nguyên Pleiku hùng vĩ, Gia Lai như nóc nhà của đồng bằng Bình Định, Phú Yên, Campuchia và là giao điểm của nhiều tuyến đường quốc lộ quan trọng với tổng chiều dài 503 km. Với 3 trục quốc lộ:

- + Quốc lộ 14, chạy theo hướng bắc - nam, là con đường huyết mạch của Tây nguyên, nối Gia Lai với Kon Tum, Quảng Nam, thành phố Đà Nẵng về phía Bắc và Đắk Lắk, Đắk Nông, các tỉnh vùng Đông Nam Bộ về phía Nam, đoạn qua tỉnh Gia Lai dài 112 km.

- + Quốc lộ 19 chạy theo hướng đông - tây, nối cảng Quy Nhơn, Bình Định dài 180 km về phía đông với cửa khẩu quốc tế Lệ Thanh (Đức Cơ) để vào tỉnh Ratanakiri, Campuchia về phía tây. Phần đường quốc lộ 19 trên đất Gia Lai dài 196 km. Quốc lộ quan trọng này được hình thành trên cơ sở con đường giao thương cổ nhất giữa bộ phận dân cư ở vùng đồng bằng ven biển nam Trung Bộ với các tỉnh bắc Tây Nguyên từ trước thế kỷ XX.

- + Quốc lộ 25 nối quốc lộ 1 (thành phố Tuy Hoà, tỉnh Phú Yên) với quốc lộ 14 tại Mỹ Thạch (huyện Chư Sê). Đoạn quốc lộ 25 thuộc địa bàn tỉnh Gia Lai có chiều dài 111 km, qua các huyện đông nam của tỉnh như Krông Pa, thị xã Ayun Pa, Phú Thiện và phía đông Chư Sê.

- + Ngoài ra, đường Hồ Chí Minh cũng đi qua địa bàn tỉnh Gia Lai. Các quốc lộ 14, 25 nối Gia Lai với các tỉnh Tây Nguyên và duyên hải miền Trung rất thuận tiện cho vận chuyển hàng hóa đến hải cảng để xuất khẩu và các trung tâm kinh tế lớn của cả nước.

Gia Lai còn có 11 tuyến tỉnh lộ quan trọng với tổng chiều dài 473 km:

- + Tỉnh lộ 662 (76km), từ quốc lộ 19 tại Đá Chẽ (huyện Đắk Pơ), đi về phía nam, nối vào quốc lộ 25 tại phía tây thị xã Ayun Pa.

- + Tỉnh lộ 663 (23 km) từ quốc lộ 19 nối dài (đoạn Bàu Cạn) chạy qua huyện Chư Prông, nối vào tỉnh lộ 675 tại Phú Mỹ (huyện Chư Sê).

- + Tỉnh lộ 664 (53 km), từ quốc lộ 14 tại thành phố Pleiku qua huyện Ia Grai, hướng về phía tây, nối vào quốc lộ 14C tại sông Sê San.

- + Tỉnh lộ 668 (17 km), từ quốc lộ 25, đi về phía nam thị xã Ayun Pa, huyện Phú Thiện đi về tỉnh Đắk Lắk.

- + Tỉnh lộ 669 (90 km) từ quốc lộ 19 tại thị xã An Khê, đi về phía bắc dọc theo huyện Kbang và huyện Kon Plông, tỉnh Kon Tum.

- + Tỉnh lộ 670 (46 km), từ quốc lộ 19 tại Kon Dong (huyện Mang Yang) nối và quốc lộ 14 đoạn qua xã Ia Khuol (huyện Chư Păh nơi tiếp giáp giữa tỉnh Gia Lai và tỉnh Kon Tum).

- + Tỉnh lộ 671 (24 km) từ quốc lộ 14, đoạn qua ngã tư Biển Hồ nối và tỉnh lộ 670 tại xã Nam Yang, huyện Đắk Đoa.

- + Tỉnh lộ 672 (29 km) là đường vành đai thành phố Pleiku.

Dự án: Trạm dừng chân Gia Lai

+ Tỉnh lộ 673 (23 km), từ quốc lộ 14, tại thị trấn Phú Hoà, huyện Chư Păh vào nhà máy thủy điện Ia Ly.

+ Tỉnh lộ 674 (32 km) nối từ quốc lộ 19 tại trung tâm thị xã An Khê đến huyện Kông Chro.

+ Tỉnh lộ 675 (60 km), từ quốc lộ 19 tại thành phố Pleiku nối vào quốc lộ 14C tại Ia Men.

Hiện nay, tất cả các tuyến đường xuống các trung tâm huyện đã được trải nhựa, hầu hết các trung tâm xã đã có đường ô tô đến.

Riêng Quốc lộ 14 đi qua Tây Nguyên, được ví như “quốc lộ 1” dưới miền xuôi. Đây là tuyến đường giao thông huyết mạch, cửa ngõ phía Nam của tỉnh Gia Lai đi Đắk Lắk và các tỉnh Đông Nam bộ; nối liền tỉnh lỵ Pleiku với Cửa khẩu Quốc tế Lệ Thanh, để sang Campuchia. Trên cung đường này hàng ngày có mật độ lưu lượng xe cộ qua lại rất lớn, dân cư tập trung với mật độ cao. Theo số liệu thống kê của Trạm đếm xe Hàm Rồng (thuộc Công ty TNHH MTV Quản lý và sửa chữa đường bộ Gia Lai), năm 2009 lưu lượng xe ô tô lưu thông qua trạm đếm xe bình quân mỗi ngày là 2,950 lượt xe qua lại, trong đó có gần 500 lượt xe ô tô khách chạy theo hướng Bắc Nam và ngược lại. Tuy nhiên, hiện nay trên địa bàn tỉnh Gia Lai vẫn chưa có trạm dừng nghỉ nào.

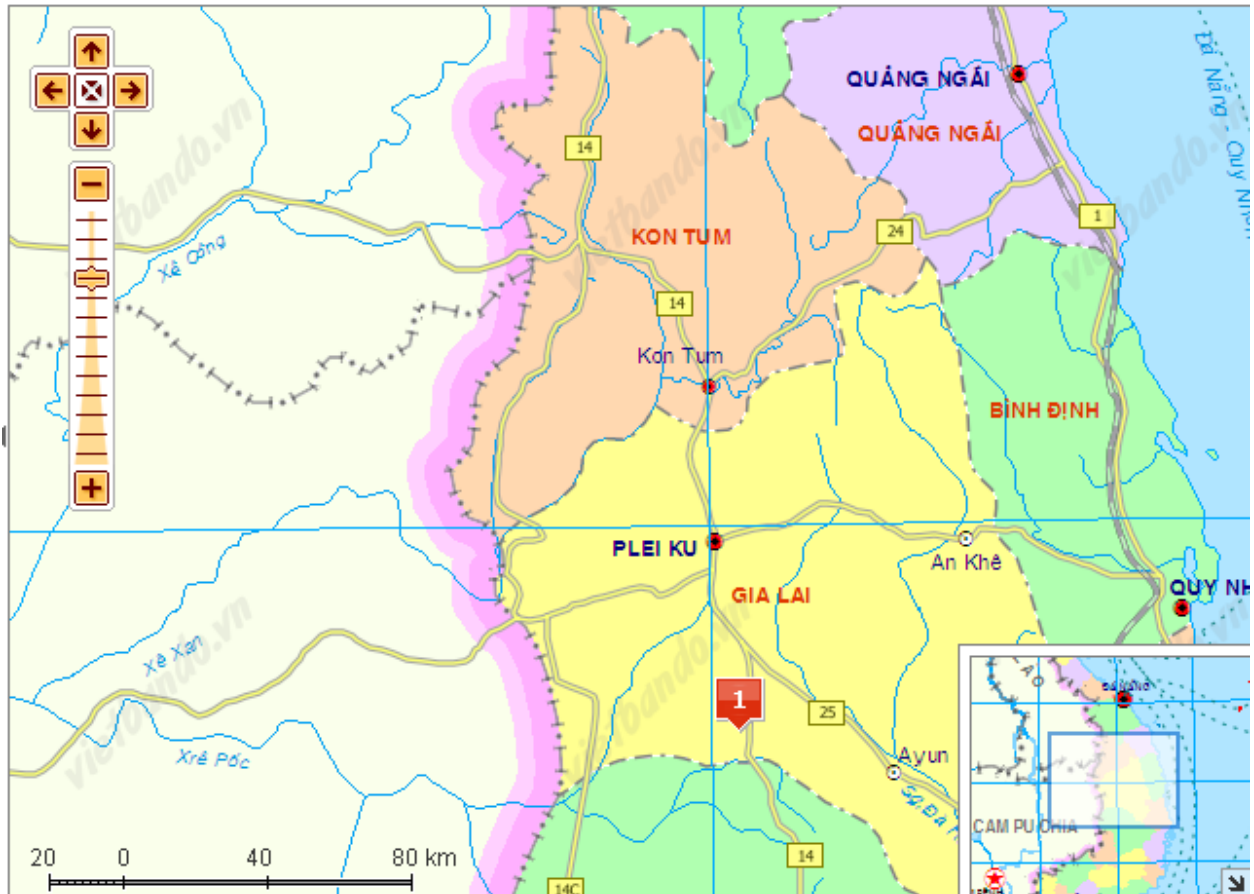
Trong khi đó, tại Điều 65 Luật Giao thông đường bộ 2008 quy định, thời gian làm việc của người lái xe ô tô không được quá 10 giờ trong một ngày và không được lái xe liên tục quá 4 giờ nhằm tránh tình trạng lái xe làm việc liên tục mệt mỏi không đảm bảo an toàn giao thông. Không chỉ riêng với lái xe mà mọi người dân đều có nhu cầu đi lại, học hành, chữa bệnh... Đây là nhu cầu rất thiết thực đối với mọi người. Mỗi khi có việc cần phải đi đường xa mà không có chỗ dừng chân, nghỉ ngơi lấy lại sức để đi tiếp, thì không tránh khỏi mệt nhọc, mất sức, nhất là đối với người có tuổi, người tàn tật, phụ nữ và trẻ em.

Như vậy, có thể khẳng định, tỉnh Gia Lai đang thiếu trạm dừng chân và việc xây dựng trạm dừng chân trên các quốc lộ là một việc làm cần thiết trong giai đoạn hiện nay.

II.2.2. Môi trường thực hiện dự án

❖ Vị trí địa lý:

Gia Lai là tỉnh miền núi, biên giới nằm ở phía Bắc vùng Tây Nguyên, có tọa độ địa lý từ độ kinh Đông. Phía Đông Gia Lai giáp các tỉnh Quảng Ngãi, Bình Định, Phú Yên, phía Nam giáp tỉnh Đắk Lắk, phía Tây giáp nước bạn Campuchia, phía Bắc giáp tỉnh Kon Tum.



Hình: Vị trí của tỉnh Gia Lai

❖ Đơn vị hành chính:

Gia Lai có 17 đơn vị hành chính bao gồm: Thành phố Pleiku, thị xã An Khê, thị xã AyunPa và 14 huyện. Trong đó Thành phố Pleiku là trung tâm kinh tế, chính trị, văn hoá và thương mại của tỉnh. Đây còn là nơi hội tụ của 2 quốc lộ chiến lược của vùng Tây Nguyên là quốc lộ 14 theo hướng Bắc Nam và quốc lộ 19 theo hướng Đông Tây, là điều kiện thuận lợi để giao lưu phát triển kinh tế - xã hội với vùng Duyên Hải Nam Trung Bộ, cả nước và quốc tế.

❖ Điều kiện tự nhiên

Gia Lai có khí hậu nhiệt đới gió mùa cao nguyên, một năm có hai mùa: mùa mưa bắt đầu từ tháng 5 và kết thúc vào tháng 10, mùa khô từ tháng 11 đến tháng 4 năm sau.

Vùng Tây Trường Sơn có lượng mưa trung bình từ 2,200 đến 2,500 mm, vùng Đông Trường Sơn từ 1,200 đến 1,750 mm. Nhiệt độ trung bình năm là 22-25°C

Gia Lai nằm trên một phần của nền đá cổ rộng lớn, dày trên 4,000 m, thuộc Địa khối Kon Tum. Cuối kỷ Nêogen sang kỷ Đệ Tứ (cách ngày nay khoảng 1.6 triệu đến 0.7 triệu năm) các chuyển động tân kiến tạo làm vỏ trái đất nứt khá sâu, khiến các núi lửa hoạt động mạnh, phun các lớp bazan phủ dày từ vài chục đến 500m. Dung nham núi lửa đã lấp đầy các hố trũng của bề mặt địa hình, tạo nên cao nguyên rộng lớn và khá bằng phẳng. Địa hình toàn tỉnh có hướng thấp dần từ bắc xuống nam, thoải dần từ đỉnh (là trục quốc lộ 14) sang hai phía đông và tây với các đồi núi, cao nguyên và thung lũng xen kẽ nhau khá phức tạp. Núi ở Gia Lai phần lớn nằm ở phía bắc, địa hình núi phân cách mạnh.

❖ Nguồn nhân lực

Dân số tỉnh Gia Lai có 1,227,400 người (số liệu thống kê năm 2009) bao gồm 34 cộng đồng dân tộc cùng sinh sống. Trong đó, người Việt (Kinh) chiếm 52% dân số. Còn lại là các dân tộc Jrai (33.5%), Bahnar (13.7%), Giẻ-triêng, Xơ-đăng, Thái, Mường... Dân số trong độ tuổi lao động chiếm khoảng 53%; lao động đã qua đào tạo chiếm trên 30% tổng số lao động xã hội. Tỷ lệ tăng dân số và lao động hàng năm khá cao, giá nhân công rẻ nhưng rất cần tăng cường đào tạo về văn hóa và chuyên môn kỹ thuật. *(Theo Diện tích, dân số và mật độ dân số năm 2011 phân theo địa phương, Tổng cục Thống kê Việt Nam).*

❖ Du lịch – Dịch vụ

Xuất phát từ điều kiện địa lý, là vùng núi cao có nhiều cảnh quan tự nhiên cũng như nhân tạo, nên Gia Lai có tiềm năng du lịch rất phong phú. Gia Lai là đầu nguồn của hệ thống sông Ba đổ về miền duyên hải Trung Bộ và hệ thống sông Sê San đổ về Campuchia cùng nhiều sông, suối lớn nhỏ khác. Gia Lai còn có nhiều hồ, ghềnh thác, đèo và những cánh rừng nguyên sinh tạo nên những cảnh quan thiên nhiên hùng vĩ thơ mộng, mang đậm nét hoang sơ nguyên thủy của núi rừng Tây Nguyên. Cảnh quan nhân tạo có các rừng cao su, đồi chè, cà phê bạt ngàn. Kết hợp với các tuyến đường rừng, có các tuyến dã ngoại bằng thuyền trên sông, cưỡi voi xuyên rừng, trekking...

Bên cạnh sự hấp dẫn của thiên nhiên hùng vĩ, ở Gia Lai còn có nền văn hóa lâu đời đậm đà bản sắc núi rừng của đồng bào các dân tộc, chủ yếu là Jrai và Bahnar thể hiện qua kiến trúc nhà rông, nhà sàn, nhà mồ, qua lễ hội truyền thống, qua y phục và nhạc cụ. Và sẽ là thiếu sót nếu du khách quên chọn một vài món quà của núi rừng Tây Nguyên mang về. Những món quà lưu niệm đầy ý nghĩa cho du khách như: các mặt hàng thổ cẩm, mô hình nhà rông, gùi, đàn Trùng, tranh gỗ...cùng những đặc sản như: cà phê, trà, tiêu, mật ong, măng khô, rượu cần..

Tóm lại, Gia Lai đóng vai trò quan trọng trong giao lưu kinh tế, thương mại, du lịch, vận chuyển hàng hoá với cả nước và các nước khác trong khu vực, nhất là các nước Lào, Campuchia, là điều kiện thuận lợi để kêu gọi đầu tư phát triển kinh tế - xã hội.

II.3. Kết luận về sự cần thiết đầu tư

Dự án: Trạm dừng chân Gia Lai

Trạm dừng chân là công trình thuộc kết cấu hạ tầng giao thông đường bộ thực hiện chức năng phục vụ người và phương tiện dừng, nghỉ trong quá trình tham gia giao thông trên các tuyến vận tải đường bộ.

Như vậy, xét thấy toàn tỉnh Gia Lai nói chung và dọc tuyến quốc lộ 14 đi qua tỉnh Gia Lai nói riêng hiện nay chưa có trạm dừng chân nào mang tính chuyên nghiệp và tập trung nên ... chúng tôi quyết định đầu tư xây dựng *Trạm dừng chân Gia Lai*. [Dự án](#) này trước hết xuất phát từ nhu cầu thực tế của người dân cũng như phù hợp với điều kiện địa lý, cảnh quan môi trường xung quanh. Bên cạnh đó, dự án còn được hình thành từ yêu cầu phát triển kinh tế xã hội của tỉnh Gia Lai và phù hợp với chính sách phát triển bền vững, chính sách phát triển hạ tầng giao thông, nâng cao chất lượng phục vụ, đảm bảo an toàn mà chính phủ cũng như tỉnh đã định hướng.

Dự án hứa hẹn sau khi đi vào thực hiện không chỉ đáp ứng mục đích kinh doanh của Công ty, mà còn tạo thêm một điểm du lịch văn hóa, một công trình kiến trúc đặc sắc tại tỉnh Gia Lai. Cuối cùng, với niềm tự hào sẽ góp phần giải quyết việc làm và thu nhập ổn định cho lao động của địa phương, chúng tôi tin rằng dự án *Trạm dừng chân Gia Lai* là sự đầu tư cần thiết trong giai đoạn hiện nay.

CHƯƠNG IV: ĐỊA ĐIỂM XÂY DỰNG

IV.1. Vị trí xây dựng

Trạm dừng chân Gia Lai với 27,123m² được xây dựng tại km, trên quốc lộ 14, thôn Hòa Sơn, xã Ia Phang, huyện Chư Pưh, tỉnh Gia Lai.

Mặc dù tỉnh Gia Lai dự kiến đặt trạm nghỉ thứ hai tại khu vực xã Ia Phang, huyện Chư Pưh, quy mô dự kiến 10,000m² (*Quy hoạch phát triển mạng lưới giao thông vận tải đến năm 2020*) nhưng việc chênh lệch từ đến trên quốc lộ 14 hơn 1km là không đáng kể.



Hình: Vị trí xây dựng Trạm dừng chân Gia Lai

Trạm dừng chân Gia Lai có vị trí hết sức thuận lợi về giao thông, nằm trên trục đường quốc lộ 14, là con đường giao thông huyết mạch nối các tỉnh Tây Nguyên với nhau và nối Tây Nguyên với Bắc Trung Bộ và Đông Nam Bộ

IV.2. Điều kiện tự nhiên

❖ Địa hình

Dự án nằm dải cao nguyên từ PleiKu kéo dài xuống phía nam. Đây là vùng đất ba zan màu mỡ. Địa hình không đồng đều do có nhiều đồi xen lẫn sông, suối.

❖ **Khí hậu**

Dự án thuộc khí hậu tây trường sơn. Chia hai mùa rõ rệt, mùa mưa từ tháng 5 đến tháng 10, mùa khô từ tháng 11 đến tháng 4 năm sau.

Lượng mưa trung bình hàng năm từ 2,000 – 2,200 mm, lượng mưa thường tập trung vào tháng 7, 8, 9 .

IV.3. Cơ sở hạ tầng của khu vực

Trạm dừng chân Gia Lai nằm trên đất trống bằng phẳng, thuận lợi cho phát triển dự án

IV.4. Kết luận

Dự án xây dựng Trạm dừng chân Gia Lai của ... chúng tôi được đặt tại tại km, trên quốc lộ 14, thôn Hòa Sơn, xã Ia Phang, huyện Chư Pưh, tỉnh Gia Lai. Khu vực dự án đã được quy hoạch đúng với chức năng của một trạm dừng chân, đúng với quy hoạch xây dựng và phát triển của tỉnh, đảm bảo tiêu chuẩn hoạt động cũng như vấn đề môi trường. Vị trí dự án thuận lợi về nhiều mặt như nằm trên trục quốc lộ 14, có giao thông thông suốt, đảm bảo quá trình hoạt động của một trạm dừng chân.

CHƯƠNG V: QUY MÔ VÀ PHƯƠNG ÁN KỸ THUẬT

V.1. Quy mô xây dựng

- Tổng diện tích khu đất : 27,123 m²
- Diện tích xây dựng : 21,298 m²
- Mật độ xây dựng : 78.5%

V.2. Phương án kỹ thuật

V.2.1. Tiêu chuẩn chung

Việc xây dựng hệ thống các trạm dừng nghỉ tiện nghi trên hệ thống giao thông đường bộ của Việt Nam thời gian qua đã được Chính phủ và Bộ Giao thông Vận tải đặc biệt quan tâm. Luật Giao thông đường bộ năm 2008 đã xác định trạm dừng nghỉ là kết cấu hạ tầng giao thông đường bộ phục vụ công cộng và cộng đồng.

Mỗi trạm dừng nghỉ trong hệ thống các trạm được đề nghị này có 5 chức năng chính:

- + Thứ nhất là cung cấp các dịch vụ nghỉ ngơi cho người tham gia giao thông (lái xe, khách đi xe bao gồm cả khách du lịch). Ngoài ra tùy theo quy mô, trạm dừng nghỉ còn có thể cung cấp dịch vụ cứu trợ y tế, sửa chữa phương tiện, cung cấp nhiên liệu. Giúp lái xe và hành khách khắc phục tình trạng mệt mỏi một cách thuận tiện và đảm bảo an toàn giao thông.

- + Thứ hai là chức năng cung cấp thông tin: về mạng lưới đường bộ (điều kiện đường sá, cầu; lưu lượng phương tiện lưu thông), về danh lam thắng cảnh, địa điểm du lịch của địa phương.

- + Thứ ba là chức năng phát triển kinh tế vùng: trạm dừng nghỉ là nơi giới thiệu, bán các sản phẩm địa phương, thu hút khách du lịch đến các địa điểm du lịch trong vùng và hợp tác kinh tế giữa các vùng.

- + Thứ tư là chức năng quản lý giao thông: hỗ trợ các cơ quan quản lý đường bộ trong việc quản lý hạ tầng đường bộ, thông tin về tình trạng cầu, đường để kịp thời bảo trì hoặc sửa chữa có hiệu quả.

- + Thứ năm, trạm dừng nghỉ đảm nhiệm chức năng là biểu trưng, điểm nhấn của vùng, khu vực: đặc trưng cho nền văn hoá vùng miền hoặc danh lam, thắng cảnh của khu vực.

Đảm nhiệm các chức năng này, cơ sở vật chất của trạm dừng nghỉ bao gồm tối thiểu có: diện tích đỗ xe phù hợp, nhà vệ sinh, khu nghỉ ngơi, thư giãn; phòng cung cấp thông tin, hướng dẫn du lịch; khu vực giới thiệu sản phẩm địa phương; khu vực cung cấp các dịch vụ khác như: ăn uống, giải khát, vui chơi giải trí, khách sạn, thư viện, có thể có thêm khu bảo dưỡng sửa chữa phương tiện, cung cấp nhiên liệu với điều kiện đảm bảo tiêu chuẩn vệ sinh môi trường và phòng cháy.

V.2.2. Tiêu chí xây dựng trạm dừng chân

Dự án: Trạm dừng chân Gia Lai

Theo thông tư số 24/2010/TT-BGTVT của Bộ Giao thông vận tải: Quy định về bến xe, bãi đỗ xe, trạm dừng nghỉ và dịch vụ hỗ trợ vận tải đường bộ, có 3 loại trạm dừng chân theo từng tiêu chí như sau:

TT	Tiêu chí	Đơn vị tính	Loại trạm dừng nghỉ		
			Loại 1	Loại 2	Loại 3
1	Tổng diện tích (tối thiểu)	m ²	10,000	5,000	3,000
2	Diện tích đỗ xe (tối thiểu)	m ²	5,000	2,500	1,500
3	Văn phòng làm việc		Bình quân 4.5 m ² /người		
4	Diện tích khu vệ sinh	m ²	>1% Tổng diện tích (Có công trình vệ sinh phục vụ người tàn tật)		
5	Trạm cấp nhiên liệu		Có	Có	Khuyến khích có
6	Khu ăn uống phục vụ hành khách	-	Có	Có	Có
7	Phòng cung cấp thông tin	-	Có	Có	Tuỳ theo nhu cầu
8	Phòng giới thiệu và bán sản phẩm địa phương	-	Tuỳ theo nhu cầu		
9	Mặt sân khu vực bãi đỗ xe	-	Thảm nhựa hoặc bê tông		
10	Hệ thống thoát nước	-	Có hệ thống tiêu nước đảm bảo không ứ đọng		
11	Đường xe ra vào	-	Đường xe ra và vào riêng biệt		Có đường xe ra vào
12	Độ chiếu sáng	-	Theo quy định		
13	Hệ thống cứu hỏa	-	Theo quy định về phòng cháy chữa cháy		
14	Khu bảo dưỡng sửa chữa, kiểm tra kỹ thuật phương tiện	-	Khuyến khích đầu tư		

V.2.3. Tiêu chuẩn thiết kế mặt bằng

- + Phù hợp với quy hoạch được duyệt.
- + Thuận tiện về giao thông.
- + Địa thế cao, bằng phẳng, thoát nước tốt.
- + Đảm bảo các quy định an toàn và vệ sinh môi trường.
- + Không gần các nguồn chất thải độc hại.
- + Đảm bảo có nguồn thông tin liên lạc, cấp điện, cấp nước từ mạng lưới cung cấp chung.

V.3. Định hướng đầu tư xây dựng trạm dừng

V.3.1. Định hướng phát triển không gian và phân khu chức năng

Xét theo mục *V.2.2. Tiêu chí xây dựng trạm dừng chân*, thì trạm dừng chân Gia Lai sẽ được xây dựng theo loại 1 vì có diện tích 21,298 m² trên khu đất có tổng diện tích là: 27,123 m² (do lớn hơn tiêu chí 10,000m²).

Như vậy Trạm dừng chân Gia Lai sẽ được chia làm 3 khu:

- + Khu A: Bãi xe, Garage, trạm xăng
- + Khu B: Hệ thống nhà hàng phục vụ ăn uống bình dân, các gian hàng trưng bày và bán những đặc sản đặc trưng, phòng vé các tuyến xe, nơi nhận ký gửi vận chuyển hàng hóa.
- + Khu C: nhà nghỉ

V.3.2. Định hướng các chức năng hoạt động

Xây dựng một trạm dừng chân vừa hiện đại, chuyên nghiệp nhưng bình dân, tạo nên một hình ảnh, một tổ hợp khu nghỉ chân mang đậm bản sắc văn hóa sinh thái Tây Nguyên.

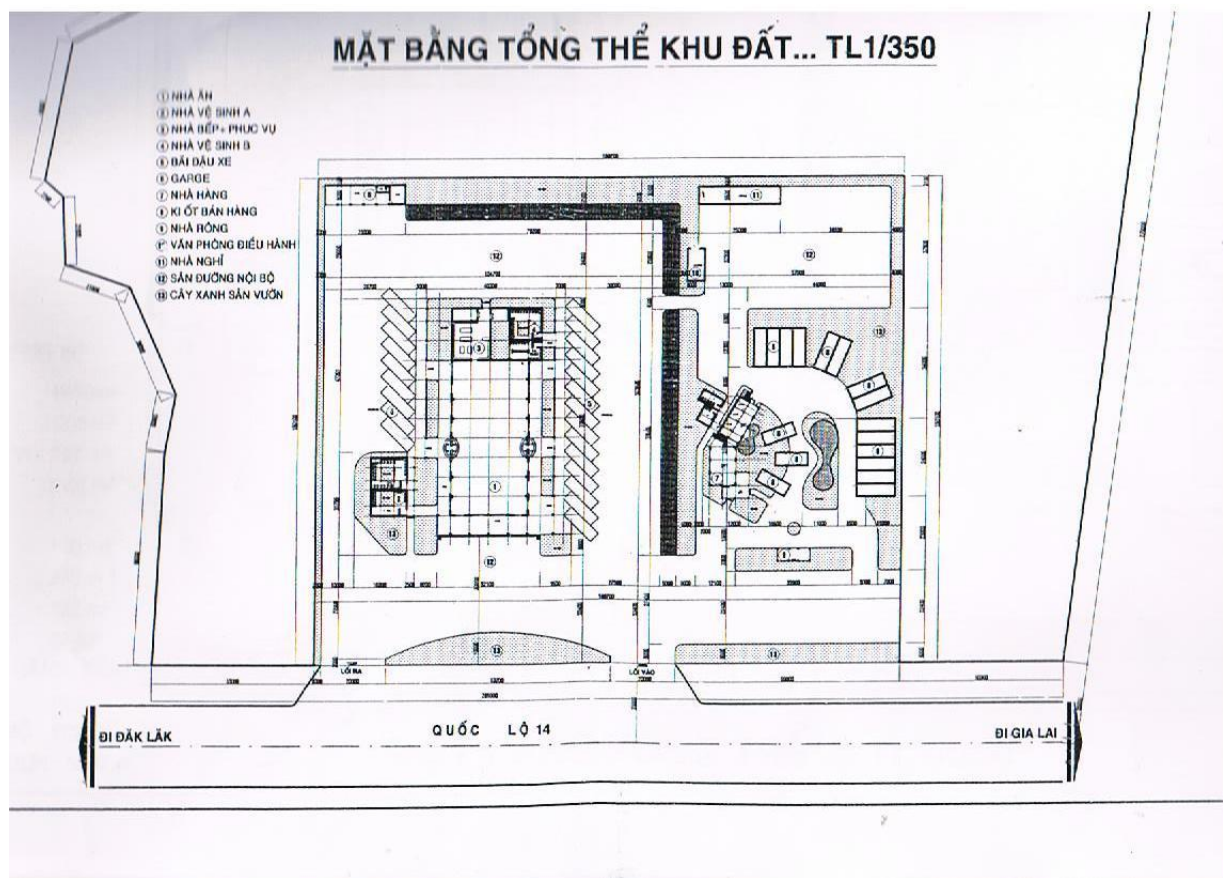
V.3.3. Định hướng quy mô phục vụ

Quy mô phục vụ: Trung bình 2,500 lượt khách/ngày.

CHƯƠNG VI: CÁC GIẢI PHÁP THỰC HIỆN

VI.1. Phương án quy hoạch mặt bằng tổng thể

Quy hoạch tổng thể các khối công trình của trạm dừng chân bao gồm các hạng mục sau:



STT	HẠNG MỤC	Đơn vị	Diện tích
Giai đoạn 1		m²	14,193
1	Văn phòng điều hành	m ²	55
2	Nhà ăn	m ²	1,170
3	Sảnh	m ²	730
4	Nhà bếp+ phục vụ	m ²	225
5	Garage	m ²	150
7	Nhà vệ sinh A	m ²	203
8	Nhà vệ sinh B	m ²	160
9	Sân đường nội bộ	m ²	11,500
Giai đoạn 2		m²	7,105
1	Nhà rông	m ²	40

Dự án: Trạm dừng chân Gia Lai

2	Nhà nghỉ	m ²	138
3	Nhà hàng	m ²	270
4	Kiot bán hàng	m ²	792
5	Hồ phun nước	m ²	110
6	Sân đường nội bộ	m ²	5,755

VI.2. Phương án thiết kế kiến trúc

+ Nhà ăn:

Không gian rộng rãi, thoáng mát, hợp vệ sinh. Diện tích tối thiểu cho 1 thực khách là 1m²/thực khách.

+ Nhà vệ sinh:

Khu vệ sinh được bố trí phù hợp so với các khu chức năng khác, đáp ứng nhu cầu sử dụng của hành khách, đảm bảo vệ sinh, không gây ô nhiễm môi trường.

Khu vệ sinh được thiết kế với diện tích 2m²/xí và có chậu rửa riêng biệt.

Phòng vệ sinh nam và nữ được tách riêng biệt, lối vào nhà vệ sinh thông thoáng, không đọng nước, chiều cao của nhà vệ sinh phù hợp nhu cầu sử dụng.

Có 1 phòng vệ sinh đảm bảo cho người khuyết tật sử dụng với tiêu chuẩn phù hợp.

+ Nhà bếp + phục vụ:

Nhà bếp + phục vụ được thiết kế độc lập với các khu chức năng khác, dây chuyền hoạt động 1 chiều hợp vệ sinh.

Khu vực chia thức ăn có cửa mở trực tiếp với nhà ăn.

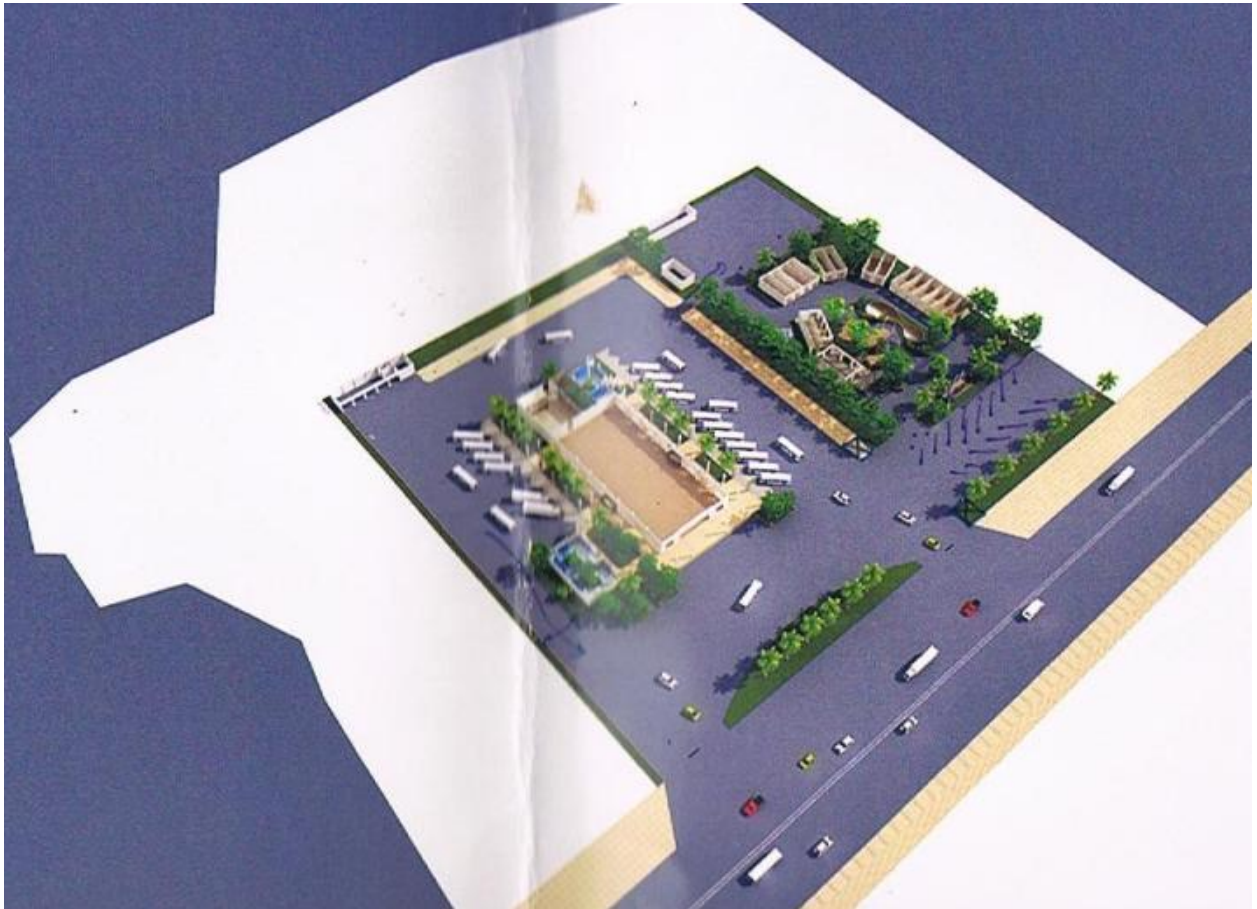
+ Bãi đậu xe:

Bãi đỗ xe được xây dựng ở ngoài công trình, được lát nhựa. Diện tích trung bình cho mỗi ô là từ 18 – 25 m².

+ Nhà hàng:

Thiết kế theo tiêu chuẩn diện tích tối thiểu cho một thực khách từ 1.4 m² – 1.8 m² cho một thực khách, đảm bảo tốt nhất sự thư giãn và thoải mái cho thực khách cũng như là chỗ đi lại cho nhân viên phục vụ.

Khu vực chế biến của nhà hàng được thiết kế một cách hiệu quả không ảnh hưởng đến không gian bếp cũng như chất lượng phục vụ.



Hình ảnh: Mô phỏng Trạm dừng chân Gia Lai

VI.3. Giải pháp thiết kế hệ thống kỹ thuật

VI.3.1. Hệ thống cấp thoát nước

Hệ thống cấp nước phải đảm bảo các quy định trong tiêu chuẩn TCVN 4513: 1988 và đảm bảo tiêu chuẩn chất lượng nước ăn uống theo quy định của Bộ Y tế.

Mạng lưới phân phối của đường ống cấp nước bên trong được đặt ngầm trong hộp kỹ thuật. Các van đặt trong rãnh ngầm hoặc hộp kỹ thuật có cửa kiểm tra để thuận tiện cho việc quản lý và sửa chữa.

Chiều cao lắp đặt thiết bị vệ sinh phải phù hợp nhu cầu sử dụng.

Thiết kế hệ thống thoát nước, cống thu gom kết hợp rãnh có nắp đậy đảm bảo quy định trong tiêu chuẩn TCVN 4474 : 1987.

Hệ thống xử lý nước thải phải được thiết kế đảm bảo chất lượng nước thải theo quy định của tiêu chuẩn TCVN 6772 : 2000 trước khi chảy vào hệ thống thoát nước của khu vực.

Việc thu gom và xử lý các chất thải được đảm bảo đúng quy định. Mỗi khu vực được bố trí đủ các phương tiện, dụng cụ có nắp đậy để phân loại, chứa đựng rác tạm thời. Khu vực sân vườn cũng có thùng chứa rác. Vị trí thu gom, xử lý, vận chuyển rác chung của toàn khu vực dự án được bố trí cách biệt với các khu vực khác và có lối ra vào riêng và nằm ở cuối hướng gió.

VI.3.2 Hệ thống chiếu sáng, kỹ thuật điện và thiết bị điện nhẹ.

Tất cả các khu vực của dự án được ưu tiên chiếu sáng tự nhiên trực tiếp. Trường hợp cần chiếu sáng nhân tạo thì được thiết kế theo phương thức chiếu sáng chung đều, tiến tới ưu tiên sử dụng đèn huỳnh quang có thành phần quang phổ màu trắng làm nguồn sáng.

Chỉ tiêu độ rọi tối thiểu và chất lượng chiếu sáng trong các khu vực [dự án](#) phù hợp với TCVN 7114.

Sử dụng các loại bóng đèn có chất lượng, hiệu suất cao, tiết kiệm điện và bảo vệ môi trường. Lựa chọn nguồn sáng có nhiệt độ màu phù hợp với khí hậu Việt Nam. Các bóng đèn nung sáng có chao đèn và các đèn huỳnh quang có máng đèn để không gây loá và phân bố đều ánh sáng.

Hệ thống chiếu sáng bên ngoài cho cổng, lối đi chính, sân, bãi tập và các kho được bố trí riêng biệt.

Phòng bảng điện được bố trí thuận tiện cho việc sử dụng và sửa chữa khi có sự cố. Hệ thống được tiếp đất và có hệ thống thiết bị an toàn điện cao.

Ngoài công tắc, cầu chì, có thêm 1 hoặc 2 ổ cắm điện để sử dụng khi cần thiết. Các ổ cắm điện và công tắc điện được bố trí ở độ cao không nhỏ hơn 1.5 m tính từ sàn và có hộp hay lưới bảo vệ.

Thiết kế hệ thống điện thoại, mạng Internet, hệ thống chuông điện và đồng hồ điện cũng như hệ thống tiếp nhận vô tuyến truyền hình.

Khi thiết kế lắp đặt đường dây dẫn điện và thiết bị điện phải đảm bảo quy định trong các tiêu chuẩn TCXD 25 : 1991, TCXD 27 : 1991 và TCXDVN 394 :2007. Khi lắp đặt bóng đèn và quạt trần không được làm ảnh hưởng tới độ rọi.

Hệ thống chống sét được tuân theo các quy định trong tiêu chuẩn TCXDVN 46 : 2007.

VI.3.3. Hệ thống thông gió điều hòa không khí.

Hệ thống thông gió, điều hòa không khí triệt để tận dụng thông gió tự nhiên và tuân theo các quy định trong tiêu chuẩn TCVN 5687 : 2010.

Các khu chức năng được bố trí hệ thống thông gió nhân tạo như quạt trần, quạt thông gió...

Khu bếp, khu vệ sinh lắp đặt hệ thống thông gió, hút mùi riêng biệt, để không gây ảnh hưởng đến các khu chức năng khác.

VI.3.4. Hệ thống phòng cháy chữa cháy.

Hệ thống phòng chống cháy được thiết kế tuân theo các quy định trong tiêu chuẩn TCVN 2622 : 1995.

Có bể nước dự trữ và có bơm để đảm bảo áp lực nước chữa cháy tại những điểm xa nhất trong trường hợp không có nguồn nước cung cấp hoặc nguồn nước cung cấp không bảo đảm lưu lượng và áp suất. Lượng nước cần thiết để tính toán căn cứ vào lượng nước chữa cháy lớn nhất trong 3 h.

Chiều rộng tối thiểu của lối đi, hành lang, cửa đi, trên đường thoát nạn được thiết kế theo quy định.

VI.3.5. Yêu cầu công tác hoàn thiện

Công tác hoàn thiện được chú trọng cả trong và ngoài công trình cũng như sân vườn, tường rào và cổng.

Các chi tiết kiến trúc, mép tường, cạnh cột... không làm cạnh vuông, góc sắc nhọn. Các cửa đi, cửa sổ có móc gió giữ các cánh cửa gấp vào tường. Cửa sổ có cửa chớp, cửa kính để che ánh sáng và cản mưa, gió lạnh thổi vào.

Mặt tường trong và ngoài nhà dùng vật liệu nhẵn phẳng, dễ làm sạch. Trần và sàn nhà phải được làm nhẵn, ít gờ chỉ, giật cấp.

Sàn, nền phòng vệ sinh được đảm bảo:

+ Có độ dốc từ 1% đến 2% về phía hố thu hoặc lỗ thoát nước ở chân tường, sát mặt sàn.

+ Lát bằng vật liệu không trơn trượt, không thấm nước, dễ cọ rửa.

Vật liệu hoàn thiện được đảm bảo yêu cầu về độ bền, không gây nguy hiểm, độc hại, dễ làm sạch, hạn chế sự mài mòn, không bị biến dạng, đảm bảo yêu cầu mỹ thuật và phù hợp với điều kiện khí hậu. Có biện pháp phòng chống mối mọt cho công trình.

Giải pháp thiết kế phần mái đảm bảo yêu cầu chống nóng, chống ồn, chống thấm, chống ăn mòn, chống mưa hắt và chịu được gió bão

Khi hoàn thiện, sân vườn đảm bảo:

+ Vườn cây bãi cỏ đúng vị trí, đáp ứng yêu cầu sử dụng của khách.

+ Đúng loại cây cỏ đã được quy định và có chất lượng tốt;

Đường giao thông nội bộ đảm bảo:

+ Đúng vị trí, kích thước theo quy định.

+ Đúng yêu cầu và chức năng sử dụng.

+ Thuận tiện liên hệ và phù hợp kiến trúc cảnh quan của công trình.

Chăm sóc vườn hoa, cây xanh để duy trì môi trường giáo dục xanh, sạch, đẹp.

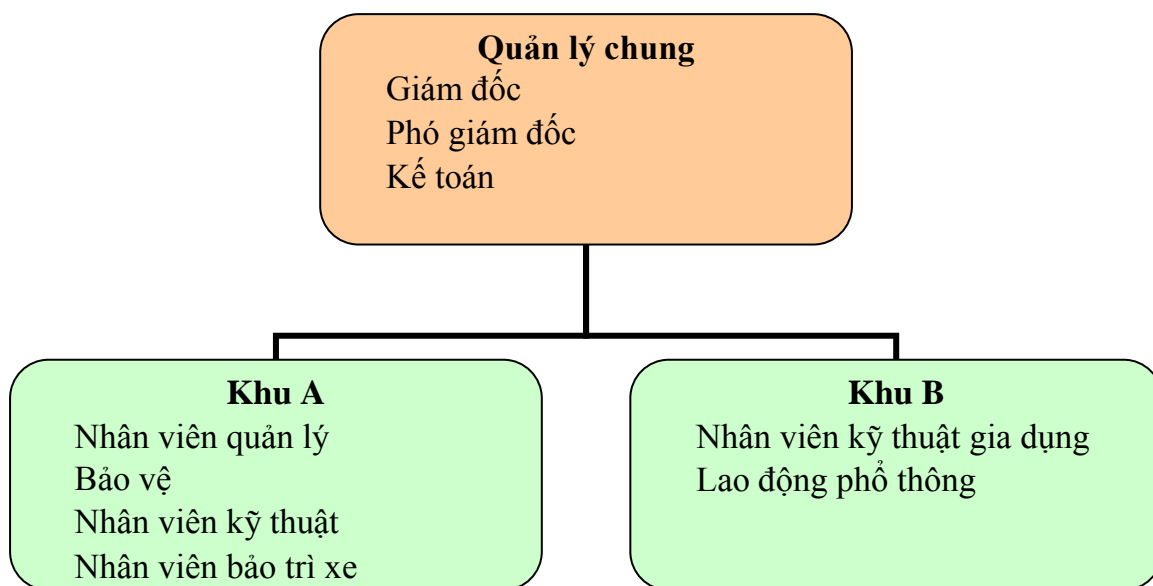
VI.4. Tiến độ và thời gian thực hiện

- Tiến độ thực hiện dự án : 2 năm

- Thời gian hoạt động : 20 năm, dự tính từ năm 2014 dự án sẽ đi vào hoạt động.

VI.5. Nhu cầu sử dụng lao động

VI.5.1. Sơ đồ tổ chức



VI.5.2. Số lượng lao động

Năm thứ nhất hoạt động: 35 lao động

Từ năm thứ hai trở đi: 60 lao động.

CHƯƠNG VII: ĐÁNH GIÁ TÁC ĐỘNG MÔI TRƯỜNG

VII.1. Đánh giá tác động môi trường

VII.1.1. Giới thiệu chung

Mục đích của công tác đánh giá tác động môi trường của dự án dựng Trạm dừng chân Gia Lai là xem xét đánh giá những yếu tố tích cực và tiêu cực ảnh hưởng đến môi trường trong khu vực trạm dừng chân và khu vực lân cận, để từ đó đưa ra các giải pháp khắc phục, giảm thiểu ô nhiễm để nâng cao chất lượng môi trường hạn chế những tác động rủi ro cho môi trường và cho chính trạm dừng chân khi dự án được thực thi, đáp ứng được các yêu cầu về tiêu chuẩn môi trường.

VII.1.2. Các quy định và các hướng dẫn về môi trường

Các quy định và hướng dẫn sau được dùng để tham khảo:

- Luật Bảo vệ Môi trường số 52/2005/QH11 đã được Quốc hội nước CHXHCN Việt Nam khóa XI kỳ họp thứ 8 thông qua tháng 11 năm 2005;
- Nghị định số 80/2006/NĐ-CP của Chính phủ ngày 09 tháng 8 năm 2006 về việc quy định chi tiết và hướng dẫn thi hành một số điều của luật Bảo vệ Môi trường;
- Nghị định số 21/2008/NĐ-CP của Chính phủ ngày 28 tháng 2 năm 2008 về Sửa đổi, bổ sung một số điều của Nghị định số 80/2006/NĐ-CP ngày 09 tháng 8 năm 2006 của Chính phủ về việc quy định chi tiết và hướng dẫn thi hành một số điều của luật Bảo vệ Môi trường; Nghị định số 29/2011/NĐ-CP ngày 18 tháng 04 năm 2011 của chính phủ về việc Quy định về đánh giá môi trường chiến lược; đánh giá tác động môi trường; cam kết bảo vệ môi trường;
- Thông tư số 26/2011/TT-BTNMT ngày 18 tháng 7 năm 2011 của Bộ Tài nguyên và Môi trường quy định chi tiết một số điều của Nghị định số 29/2011/NĐ-CP ngày 18 tháng 04 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;
- Quyết định số 62/QĐ-BKHCMNT của Bộ trưởng Bộ Khoa học Công nghệ và Môi trường ban hành ngày 09/8/2002 về việc ban hành Quy chế bảo vệ môi trường khu công nghiệp;
- Quyết định số 35/QĐ-BKHCMNT của Bộ trưởng Bộ Khoa học Công nghệ và Môi trường ngày 25/6/2002 về việc công bố Danh mục tiêu chuẩn Việt Nam về môi trường bắt buộc áp dụng;
- Quyết định số 23/2006/QĐ-BTNMT ngày 26/12/2006 về việc ban hành Danh mục chất thải nguy hại kèm theo Danh mục chất thải nguy hại;
- Tiêu chuẩn môi trường do Bộ KHCM&MT ban hành 1995, 2001 & 2005;
- Quyết định số 22/2006/QĐ-BTNMT ngày 18 tháng 12 năm 2006 của Bộ Tài Nguyên và Môi trường về việc bắt buộc áp dụng 05 Tiêu chuẩn Việt Nam về Môi trường và bãi bỏ áp dụng một số các Tiêu chuẩn đã quy định theo quyết định số 35/2002/QĐ-BKHCMNT ngày 25 tháng 6 năm 2002 của Bộ trưởng Bộ KHCM và Môi trường;

VII.1.3. Hiện trạng môi trường khu vực lập dự án

Dự án: Trạm dừng chân Gia Lai

- + Hiện trạng môi trường nước
Cấp nước: Chưa có hệ thống cấp nước
Thoát nước: Chưa có hệ thống thoát nước, nước mưa thoát tự nhiên trên bề mặt khu đất.
- + Hiện trạng môi trường không khí
Khí thải và tiếng ồn do lưu lượng xe lưu thông trên quốc lộ 14 ít nhiều có ảnh hưởng đến môi trường khu vực dự án.
- + Hiện trạng môi trường chất thải rắn
Khu đất dự án là khu đất trống, chưa có người ở.

VII.2. Tác động của dự án tới môi trường

Việc thực thi dự án sẽ ảnh hưởng nhất định đến môi trường xung quanh khu vực Trạm dừng chân Gia Lai và khu vực lân cận, tác động trực tiếp đến môi trường sống của người dân trong khu vực này. Chúng ta có thể dự báo được những nguồn tác động đến môi trường có khả năng xảy ra trong các giai đoạn khác nhau.

VII.2.1. Giai đoạn xây dựng dự án

- + Tác động của bụi, khí thải, tiếng ồn:
Quá trình xây dựng sẽ không tránh khỏi phát sinh nhiều bụi (ximăng, đất, cát...) từ công việc đào đất, san ủi mặt bằng, vận chuyển và bốc dỡ nguyên vật liệu xây dựng, pha trộn và sử dụng vôi vữa, đất cát... hoạt động của các máy móc thiết bị cũng như các phương tiện vận tải và thi công cơ giới tại công trường sẽ gây ra tiếng ồn.
- + Tác động của nước thải:
Trong giai đoạn thi công cũng có phát sinh nước thải sinh hoạt của công nhân xây dựng. Lượng nước thải này tuy không nhiều nhưng cũng cần phải được kiểm soát chặt chẽ để không làm ô nhiễm nguồn nước mặt, nước ngầm.
- + Tác động của chất thải rắn:
Chất thải rắn phát sinh trong giai đoạn này gồm 2 loại: Chất thải rắn từ quá trình xây dựng và rác sinh hoạt của công nhân xây dựng. Các chất thải rắn phát sinh trong giai đoạn này nếu không được quản lý và xử lý kịp thời sẽ có thể bị cuốn trôi theo nước mưa gây tắc nghẽn đường thoát nước và gây ra các vấn đề vệ sinh khác. Ở đây, phần lớn phế thải xây dựng (xà bần, cát, sỏi...) sẽ được tái sử dụng làm vật liệu san lấp. Riêng rác sinh hoạt rất ít vì lượng công nhân không nhiều cũng sẽ được thu gom và giao cho các đơn vị dịch vụ vệ sinh đô thị xử lý ngay.

VII.2.2. Giai đoạn đưa dự án vào khai thác sử dụng

Với 3 khu: Khu A gồm bãi xe, garage, trạm xăng; Khu B gồm hệ thống nhà hàng phục vụ ăn uống bình dân, các gian hàng trưng bày và bán những đặc sản đặc trưng, phòng vé các tuyến xe, nơi nhận ký gửi vận chuyển hàng hóa; Khu C gồm nhà nghỉ. Tất cả 3 kh này đều nằm trên tổng diện tích 27,123 m² và định hướng quy mô phục vụ khoảng 2,500 lượt khách/ngày thì dự án sẽ gây ra những tác động sau:

- + Ô nhiễm không khí:

Khí thải của các phương tiện: Khí thải của các phương tiện chứa bụi SO₂, NO_x, CO, các chất hữu cơ bay hơi (VOC) làm tăng tải lượng các chất ô nhiễm trong không khí.

Khí thải từ quá trình đun nấu bếp nhà hàng, nhà ăn: Nồng độ các chất ô nhiễm trong khí thải của lò nấu bếp gia đình được tính trên cơ sở tải lượng các chất ô nhiễm và lưu lượng khí thải. Khi đốt LPG sẽ sinh ra bụi, NO_x, CO, các chất hữu cơ bay hơi (VOC) và cũng góp phần gây ô nhiễm môi trường không khí.

+ Ô nhiễm nước thải:

Nước thải sinh hoạt có chứa các chất cặn bã, các chất rắn lơ lửng, các chất hữu cơ, các chất dinh dưỡng và vi sinh. Nồng độ các chất ô nhiễm trong nước thải sinh hoạt như sau:

Nước mưa chảy tràn: Vào mùa mưa, nước mưa chảy tràn qua khu vực sân bãi có thể cuốn theo đất cát, lá cây... rơi vãi trên mặt đất đưa xuống hệ thống thoát nước, làm tăng mức độ ô nhiễm nguồn nước tiếp nhận.

+ Ô nhiễm do chất thải rắn:

Chất thải rắn sinh hoạt: Chất thải rắn sinh hoạt phát sinh có thành phần đơn giản, chủ yếu là các chất hữu cơ dễ phân hủy như rau quả phế thải, thực phẩm dư thừa và khoảng 40% là các loại bao bì (giấy bìa, chất dẻo, thủy tinh...).

Chất thải nguy hại: Chất thải nguy hại là các chất thải cần có biện pháp quản lý đặc biệt. Trong quá trình hoạt động, xe cộ sẽ cần phải bảo trì, thay dầu nhớt. Do đó nhất thiết phải có một cơ sở sửa chữa xe chuyên nghiệp với biện pháp thu gom, quản lý triệt để nguồn chất thải này. Tuy nhiên, lượng chất thải này có số lượng ít và không thường xuyên, nên có thể thu gom dễ dàng.

VII.3. Các biện pháp nhằm giảm thiểu ô nhiễm

VII.3.1. Giai đoạn xây dựng dự án

Phun nước làm ẩm các khu vực gây bụi như đường đi, đào đất, san ủi mặt bằng...

Che chắn các bãi tập kết vật liệu khỏi gió, mưa, nước chảy tràn, bố trí ở cuối hướng gió và có biện pháp cách ly tránh hiện tượng gió cuốn để không ảnh hưởng toàn khu vực.

Tận dụng tối đa các phương tiện thi công cơ giới, tránh cho công nhân lao động gắng sức, phải hít thở nhiều làm lượng bụi xâm nhập vào phổi tăng lên.

Cung cấp đầy đủ các phương tiện bảo hộ lao động cho công nhân như mũ, khẩu trang, quần áo, giày tại những công đoạn cần thiết.

Hạn chế ảnh hưởng tiếng ồn tại khu vực công trường xây dựng. Các máy khoan, đào, đóng cọc bê tông... gây tiếng ồn lớn sẽ không hoạt động từ 18h – 06h.

Chủ đầu tư đề nghị đơn vị chủ thầu và công nhân xây dựng thực hiện các yêu cầu sau:

Công nhân sẽ ở tập trung bên ngoài khu vực thi công.

Đảm bảo điều kiện vệ sinh cá nhân.

Tổ chức ăn uống tại khu vực thi công phải hợp vệ sinh, có nhà ăn...

Hệ thống nhà tắm, nhà vệ sinh được xây dựng đủ cho số lượng công nhân cần tập trung trong khu vực.

Rác sinh hoạt được thu gom và chuyển về khu xử lý rác tập trung.

Có bộ phận chuyên trách để hướng dẫn các công tác vệ sinh phòng dịch, vệ sinh môi trường, an toàn lao động và kỷ luật lao động cho công nhân.

VII.3.2. Giai đoạn đưa **dự án** vào khai thác sử dụng

+ Giảm thiểu ô nhiễm không khí:

Trồng cây xanh: Nhằm tạo cảnh quan môi trường xanh cho trạm dừng chân, dự án sẽ dành diện tích đất để trồng cây xanh thảm cỏ. Cây cỏ được trồng trong những vườn chung và dọc các đường phố nội bộ, tạo bóng mát và cũng có tác dụng cản bụi, hạn chế tiếng ồn và cải tạo môi trường.

Giảm thiểu ô nhiễm do khí thải của các phương tiện vận chuyển: biện pháp giảm thiểu ô nhiễm khả thi có thể áp dụng là thông thoáng. Để tiết kiệm năng lượng và giảm thiểu có hiệu quả, cần phải kết hợp thông thoáng bằng đối lưu tự nhiên có hỗ trợ của đối lưu cưỡng bức. Quá trình thông thoáng tự nhiên sử dụng các cửa thông gió, chọn hướng gió chủ đạo trong năm, bố trí của theo hướng đón gió và của thoát theo hướng xuôi gió. Quá trình thông thoáng cưỡng bức bố trí thêm quạt hút thoát khí theo ống khói cao. Tuy nhiên, đối với ống khói thoát gió cao, bản thân do chênh lệch áp suất giữa hai mặt cắt cũng sẽ tạo sự thông thoáng tự nhiên.

Giảm thiểu ô nhiễm do khí thải của các lò nấu: Các lò đun nấu cần bố trí các bếp nấu thông thoáng, các bình gas được đặt cẩn thận nơi khô, mát, giảm thiểu tai nạn rủi ro do bất cẩn gây ra.

+ Giảm thiểu ô nhiễm nước thải:

Nước thải của khu vực trạm dừng chân sẽ được xử lý từ nước thải nhà vệ sinh sang bể tự hoại.

Nước thải sau này đưa ra hệ thống xử lý sẽ đạt tiêu chuẩn TCVN 6772 : 2000 – mức I, trước khi thải ra môi trường.

+ Giảm thiểu ô nhiễm nước thải rắn:

Để thuận tiện cho công tác quản lý và xử lý chất thải rắn phát sinh đồng thời giảm thiểu tác động xấu đến môi trường, Ban quản lý sẽ thực hiện chu đáo chương trình thu gom và phân loại rác ngay tại nguồn.

Bố trí đầy đủ phương tiện thu gom cho từng loại chất thải: có thể tái chế chất thải rắn sinh hoạt.

Các loại chất thải có thể tái sử dụng (bao bì, can đựng hóa chất...) sẽ được tái sử dụng, loại chất thải có thể tái chế (giấy, nylon...) hoặc có thể tận dụng sẽ được hợp đồng các đơn vị khác để xử lý.

Chất thải không thể tái chế, bùn xử lý nước thải và rác thải sinh hoạt sẽ hợp đồng với Công ty Dịch vụ Môi trường Đô thị đến thu gom và vận chuyển tới khu xử lý tập trung.

Các chất thải nguy hại (nếu có) sẽ đặc biệt chú ý phân riêng, được quản lý và xử lý theo đúng quy định của Nhà nước, đặc biệt là Quy chế “Quản lý chất thải nguy hại” theo Quyết định số 155 của Thủ tướng Chính phủ.

VII.3. Kết luận

Việc hình thành dự án Trạm dừng chân Gia Lai từ giai đoạn xây dựng đến giai đoạn đưa dự án vào sử dụng ít nhiều cũng làm ảnh hưởng đến môi trường khu vực. Nhưng ... chúng tôi đã cho phân tích nguồn gốc gây ô nhiễm và đưa ra các biện pháp giảm thiểu các tác động tiêu cực, đảm bảo được chất lượng môi trường tại Trạm dừng chân và môi trường xung quanh trong vùng dự án được lành mạnh, thông thoáng và khẳng định dự án mang tính khả thi về môi trường.

CHƯƠNG VIII: TỔNG MỨC ĐẦU TƯ DỰ ÁN

VIII.1. Cơ sở lập tổng mức đầu tư

Tổng mức đầu tư cho dự án đầu tư xây dựng Trạm dừng chân Gia Lai được lập dựa trên các phương án trong hồ sơ thiết kế cơ sở của dự án và các căn cứ sau đây :

- Luật Xây dựng số 16/2003/QH11 ngày 26/11/2003 của Quốc Hội Nước Cộng hoà Xã hội Chủ nghĩa Việt Nam;
- Luật thuế thu nhập doanh nghiệp của Quốc Hội khóa XII kỳ họp thứ 3, số 14/2008/QH12 Ngày 03 tháng 06 năm 2008 ;
- Nghị định số 12/2009/NĐ-CP ngày 12/2/2009 của Chính phủ về việc Quản lý dự án đầu tư và xây dựng công trình;
- Nghị định số 209/2004/NĐ-CP ngày 16/12/2004 của Chính phủ về việc Quản lý chất lượng công trình xây dựng và Nghị định số 49/2008/NĐ-CP ngày 18/04/2008 của Chính phủ về việc sửa đổi bổ sung một số điều của Nghị định 2009/2004/NĐ-CP;
- Nghị định số 99/2007/NĐ-CP ngày 13/06/2009 của Chính phủ về quản lý chi phí đầu tư xây dựng công trình;
- Nghị định số 123/2008/NĐ-CP ngày 08/12/2008 của Chính phủ quy định chi tiết thi hành Luật thuế giá trị gia tăng;
- Nghị định số 148/2004/NĐ-CP ngày 23/07/2004 sửa đổi, bổ sung Khoản 1 Điều 7 Nghị định số 158/2003/NĐ-CP;
- Thông tư số 05/2007/TT-BXD ngày 27/05/2007 của Bộ Xây dựng về việc “Hướng dẫn việc lập và quản lý chi phí dự án đầu tư xây dựng công trình”;
- Thông tư số 129/2008/TT-BTC ngày 26/12/2008 hướng dẫn thi hành Nghị định số 123/2008/NĐ-CP;
- Thông tư 130/2008/TT-BTT ngày 26/12/2008 hướng dẫn thi hành một số điều của Luật Thuế Thu Nhập Doanh Nghiệp.
- Thông tư số 02/2007/TT-BXD ngày 14/2/2007. Hướng dẫn một số nội dung về: lập, thẩm định, phê duyệt dự án đầu tư xây dựng công trình; giấy phép xây dựng và tổ chức quản lý dự án đầu tư xây dựng công trình;
- Định mức chi phí quản lý dự án và tư vấn đầu tư xây dựng kèm theo Quyết định số 957/QĐ-BXD ngày 29/9/2009 của Bộ Xây dựng;
- Thông tư 33-2007-TT/BTC của Bộ Tài Chính ngày 09 tháng 04 năm 2007 hướng dẫn quyết toán dự án hoàn thành thuộc nguồn vốn nhà nước;
- Thông tư 203/2009/TT-BTC của Bộ Tài Chính ngày 20 tháng 10 năm 2010 hướng dẫn chế độ quản lý, sử dụng và trích khấu hao tài sản cố định;
- Các văn bản khác của Nhà nước liên quan đến lập Tổng mức đầu tư, tổng dự toán và dự toán công trình.

VIII.2. Nội dung tổng mức đầu tư

VIII.2.1. Nội dung

Mục đích của tổng mức đầu tư là tính toán toàn bộ chi phí đầu tư xây dựng Dự án “Trạm dừng chân”, làm cơ sở để lập kế hoạch và quản lý vốn đầu tư, xác định hiệu quả đầu tư của dự án.

Tổng mức đầu tư của dự án là 34,790,102,000 đồng (Ba mươi tư tỷ bảy trăm chín mươi triệu một trăm linh hai nghìn đồng) bao gồm: Chi phí xây dựng và lắp đặt, Chi phí máy móc thiết bị; Chi phí quản lý dự án; Chi phí tư vấn đầu tư xây dựng (chi phí lập dự án, chi phí thẩm tra dự toán, chi phí giám sát thi công xây lắp), dự phòng phí và các khoản chi phí khác (chi phí bảo hiểm xây dựng, chi phí kiểm toán, chi phí thẩm tra phê duyệt quyết toán).

❖ Chi phí xây dựng và thiết bị

Nhằm tạo ra sự an toàn, thoải mái, thoáng mát, dễ chịu khi ăn uống nghỉ ngơi, toàn bộ Trạm dừng chân được đầu tư xây dựng theo tiêu chuẩn công nghệ mới, đáp ứng được những yêu cầu chung thiết kế và phối hợp các bộ phận thành một hệ thống hoàn chỉnh. Dự án được xây dựng trong vòng 2 năm. Năm đầu tiên chủ dự án đầu tư xây dựng khu A: 22,561,766,000 đồng gồm nhà ăn, garage và bãi đậu xe... Giai đoạn 2: Đầu tư xây dựng và trang thiết bị khu B: 10,646,968,000 đồng bao gồm nhà hàng, nhà nghỉ và các kiốt bán quà lưu niệm và đặc sản Tây Nguyên.

Chi phí xây dựng và trang thiết bị giai đoạn I bao gồm các hạng mục được trình bày trong bảng sau:

DVT: 1000VNĐ

STT	HẠNG MỤC	Số lượng	DVT	Đơn giá	Thành tiền trước thuế	Thuế VAT	Thành tiền sau thuế
	GAJ ĐOẠN I: KHU A						20,143,986
I	Xây dựng						18,524,250
1	Đầu tư xây dựng	14,193	m ²				17,741,250
2	Cây xanh sân vườn	3860	m ²				772,000
3	Cổng	1	cổng				11,000
II	Thiết bị						1,619,736
1	Hệ thống điện chiếu sáng	1	hệ thống				290,000
2	Hệ thống cấp nước	1	hệ thống				275,000
3	Hệ thống phòng cháy chữa cháy tự động FM200	1	hệ thống				208,000
4	Hệ thống chống sét FOREND PETEX-L	1	hệ thống				17,600
5	Văn phòng điều hành						
	+ Máy điều hòa	2	chiếc				14,760
	+ Điện thoại bàn Panasonic	3	cái				900

Dự án: Trạm dừng chân Gia Lai

	+ Quạt trần cánh 1,4m ASIA J56002	2	chiếc	685	1,245	125	1,370
	+ Tivi LG LCD 32LH20R	1	chiếc				
	+ Máy tính Intel Dual Core E5500 2.8x2Ghz: Kèm Màn LCD 18.5 inch Led	4	chiếc				
	+ Bàn ghế làm việc	4	bộ				
	+ Bàn ghế tiếp khách	1	bộ				
6	Nhà ăn						
	+ Bàn ghế	30	bộ				
	+ Quạt trần cánh 1,4m ASIA J56002	10	chiếc				
	+ Tivi LG LCD 32LH20R	2	chiếc				
7	Thiết bị Garage	1	bộ				
8	Máy phát điện KDE30SS 23kVA,220V/50HZ	1	chiếc				
9	Thiết bị nhà bếp	1	bộ				

Chi phí xây dựng và trang thiết bị giai đoạn II bao gồm các hạng mục được trình bày trong bảng sau:

ĐVT : 1000VNĐ

STT	HẠNG MỤC	Số lượng	ĐVT	Đơn giá	Thành tiền trước thuế	Thuế VAT	Thành tiền sau thuế
	GIAI ĐOẠN II: KHU B						9,485,385
I	Xây dựng						
1	Đầu tư xây dựng	7,105	m2	1,250			
2	Cây xanh sân vườn	2,022	m2	200			
II	Thiết bị						
3	Nội thất nhà nghỉ						
	+ Quạt trần cánh 1,4m ASIA J56002	5	chiếc	685			
	+ Giường	5	chiếc	3,800			
	+ Tủ	5	chiếc	2,300			
4	Nhà hàng						
	+ Quạt trần cánh 1,4m ASIA J56002	5	chiếc	685			
	+ Bàn ghế	12	bộ	900			
5	Kiot bán hàng						
	+ Quạt trần cánh 1,4m ASIA J56002	17	chiếc	685			

Dự án: Trạm dừng chân Gia Lai

	+ Tủ trung bày	17	chiếc	7,850	121,318	12,132	133,450
6	Thiết bị hồ phun nước	1	hệ thống	6,500	5,909	591	6,500

❖ Chi phí quản lý dự án

Chi phí quản lý dự án tính theo Định mức chi phí quản lý dự án và tư vấn đầu tư xây dựng công trình.

Chi phí quản lý dự án bao gồm các chi phí để tổ chức thực hiện các công việc quản lý dự án từ giai đoạn chuẩn bị dự án, thực hiện dự án đến khi hoàn thành nghiệm thu bàn giao công trình vào khai thác sử dụng, bao gồm:

Chi phí tổ chức lập dự án đầu tư.

Chi phí tổ chức thẩm định dự án đầu tư, tổng mức đầu tư; chi phí tổ chức thẩm tra thiết kế kỹ thuật, thiết kế bản vẽ thi công và dự toán xây dựng công trình.

Chi phí tổ chức lựa chọn nhà thầu trong hoạt động xây dựng;

Chi phí tổ chức quản lý chất lượng, khối lượng, tiến độ và quản lý chi phí xây dựng công trình;

Chi phí tổ chức đảm bảo an toàn và vệ sinh môi trường của công trình;

Chi phí tổ chức nghiệm thu, thanh toán, quyết toán hợp đồng; thanh toán, quyết toán vốn đầu tư xây dựng công trình;

Chi phí tổ chức nghiệm thu, bàn giao công trình;

Chi phí khởi công, khánh thành;

=> **Chi phí quản lý dự án = (GXL+GTB)*2.068% = 612,653,000 đồng**

GXL: Chi phí xây lắp cả 2 giai đoạn

GTB: Chi phí thiết bị, máy móc cả 2 giai đoạn

❖ Chi phí tư vấn đầu tư xây dựng

Bao gồm:

- Chi phí tư vấn lập dự án đầu tư;
- Chi phí thẩm tra dự toán ;
- Chi phí giám sát thi công xây lắp ;

Trong đó :

- Chi phí lập dự án = (GXL + GTB) x 0.507% = 150,304,000 đồng
 - Chi phí thẩm tra dự toán = GXL x 0.231% = 64,241,000 đồng
 - Chi phí giám sát thi công xây lắp: GXL x 2.175% = 604,899,000 đồng
- => **Chi phí tư vấn đầu tư xây dựng = 819,443,000 đồng**

❖ Chi phí khác

Chi phí khác bao gồm các chi phí cần thiết không thuộc chi phí xây dựng; chi phí thiết bị; chi phí quản lý dự án và chi phí tư vấn đầu tư xây dựng nói trên:

Chi phí bảo hiểm xây dựng.

Chi phí kiểm toán, thẩm tra, phê duyệt quyết toán vốn đầu tư;

Trong đó:

- Chi phí bảo hiểm xây dựng = GXL x 1.500% = 417,149,000 đồng

Dự án: Trạm dừng chân Gia Lai

- Chi phí kiểm toán = $(GXL + GTB) \times 0.308\% = 91,258,000$ đồng
 - Chi phí thẩm tra, phê duyệt quyết toán vốn đầu tư = $(GXL + GTB) \times 0.194\% = 57,481,000$ VNĐ
- => **Chi phí khác = 565,888,000 VNĐ**

❖ Chi phí dự phòng

Dự phòng phí bằng 10% chi phí xây lắp, chi phí thiết bị, chi phí quản lý dự án, chi phí tư vấn đầu tư xây dựng và chi phí khác phù hợp với Thông tư số 05/2007/TT-BXD ngày 25/07/2007 của Bộ Xây dựng về việc “Hướng dẫn lập và quản lý chi phí dự án đầu tư xây dựng công trình”.

=> **Chi phí dự phòng**
 $(GXL + Gtb + Gqlđ + Gtv + Gk) \times 10\% =$

VIII.2.2. Kết quả tổng mức đầu tư

Bảng Tổng mức đầu tư

ĐVT: 1,000 VNĐ

STT	HẠNG MỤC	GT TRƯỚC THUẾ	VAT	GT SAU THUẾ
	GIAI ĐOẠN I			
I	Chi phí xây dựng			
II	Chi phí máy móc thiết bị			
III	Chi phí quản lý dự án			
IV	Chi phí tư vấn đầu tư xây dựng			
V	Chi phí khác			
VI	CHI PHÍ DỰ PHÒNG = $\Sigma G_{cp} \times 10\%$			
	TỔNG CỘNG NGUỒN VỐN ĐẦU TƯ GIAI ĐOẠN I			
	GIAI ĐOẠN II			
I	Chi phí xây dựng			
II	Chi phí máy móc thiết bị			
III	Chi phí quản lý dự án			
IV	Chi phí tư vấn đầu tư xây dựng			
V	Chi phí khác			
VI	CHI PHÍ DỰ PHÒNG = $\Sigma G_{cp} \times 10\%$			
	TỔNG CỘNG NGUỒN VỐN ĐẦU TƯ GIAI ĐOẠN II			
	TỔNG ĐẦU TƯ 2 GIAI ĐOẠN			34,790,102

CHƯƠNG IX: NGUỒN VỐN THỰC HIỆN DỰ ÁN

IX.1. Nguồn vốn đầu tư của dự án

IX.1.1. Cấu trúc nguồn vốn và phân bổ vốn đầu tư

DVT : 1,000 VNĐ

STT	Khoản mục chi phí	Thành tiền trước thuế	VAT	Thành tiền sau thuế
1	Chi phí xây dựng			
2	Chi phí máy móc thiết bị			
3	Chi phí quản lý dự án			
4	Chi phí tư vấn đầu tư xây dựng			
5	Chi phí khác			
6	Chi phí dự phòng= $\Sigma G_{cp} \cdot 10\%$			
	TỔNG ĐẦU TƯ			

IX.1.2. Tiến độ sử dụng vốn

Dự kiến dự án được triển khai theo kế hoạch như sau:

DVT: 1,000 VNĐ

STT	Hạng mục	GIAI ĐOẠN I			
		Quý I/2013	Quý II/2013	Quý III/2013	Quý IV/2013
1	Chi phí xây dựng				
2	Chi phí máy móc thiết bị				
3	Chi phí quản lý dự án				
4	Chi phí tư vấn đầu tư xây dựng				
5	Chi phí khác				
6	Chi phí dự phòng= $\Sigma G_{cp} \cdot 10\%$				
Cộng					

STT	Hạng mục	GIAI ĐOẠN II			
		Quý I/2014	Quý II/2014	Quý III/2014	Quý IV/2014
1	Chi phí xây dựng				
2	Chi phí máy móc thiết bị				
3	Chi phí quản lý dự án				
4	Chi phí tư vấn đầu tư xây dựng				
5	Chi phí khác				
6	Chi phí dự phòng= $\Sigma G_{cp} \cdot 10\%$				
Cộng					
		11,153,966			

IX.2. Tính toán chi phí của dự án

IX.2.1. Chi phí nhân công

Sau khi đi xây dựng xong giai đoạn I thì dự án sẽ đi vào hoạt động các dịch vụ tại khu A như nhà ăn, garage. Đội ngũ quản lý và nhân sự dự kiến vào năm đầu tiên của dự án gồm 35 người. Trong đó :

- Giám đốc dự án: 1 người
Chịu trách nhiệm quản lý toàn bộ các hoạt động trong trạm dừng chân
- Phó giám đốc: 1 người
Chịu trách nhiệm quản lý, liên hệ với các chuyển xe đường dài.
- Kế toán: 2 người
Chịu trách nhiệm về thu – chi theo đúng kế hoạch và phương án kinh doanh và chịu trách nhiệm về tính toán tiền lương cho nhân viên.
- Nhân viên quản lý: 3 người
Chịu trách nhiệm quản lý về công việc tại khu A.
- Nhân viên nhà bếp: 6 người
Chịu trách nhiệm chính về các hoạt động trong nhà bếp.
- Nhân viên kỹ thuật: 2 người
Chịu trách nhiệm về các công việc liên quan đến kỹ thuật tại khu A.
- Bảo vệ: 6 người
Chịu trách nhiệm quản lý xe ra vào và bảo vệ tài sản của dự án.
- Nhân viên bảo trì xe: 4 người
Chịu trách nhiệm về bảo trì xe và các hoạt động tại garage.
- Lao động phổ thông: 10 người

Khi giai đoạn II của dự án hoàn thành vào cuối năm 2014 và Khu B bắt đầu hoạt động vào năm 2015 về các dịch vụ nhà hàng, nhà nghỉ, đồ lưu niệm và các đặc sản Tây

Dự án: Trạm dừng chân Gia Lai

Nguyên thì dự án sẽ tuyển thêm 3 nhân viên kỹ thuật gia dụng và 22 lao động phổ thông nâng tổng số lượng nhân viên của dự án lên 60 người.

Chi phí nhân công hằng năm bao gồm lương của cán bộ công nhân viên và các khoản chi phí BHXH, BHYT. Mỗi năm chi phí này ước tính trung bình khoảng 2,515,500,000 đồng riêng năm đầu tiên do dự án mới hoạt động khu A nên tổng chi lương khoảng: **1,597,050,000** đồng. Lương nhân viên tăng khoảng 5%/năm. Chi lương cụ thể như bảng sau:

ĐVT: 1,000 VNĐ

Hạng mục	2014	2015	2016	...	2032	2033
	1	2	3	...	19	20
Chỉ số tăng lương	1.05	1.10	1.16	...	2.53	2.65
Tổng lương	1,597,050	2,773,339	2,912,006	...	6,356,543	6,674,370
Chi phí BHXH, BHYT	335,381	582,401	611,521	...	1,334,874	1,401,618

IX.2.2. Chi phí hoạt động

Chi phí hoạt động bao gồm : Chi phí lương nhân công , chi phí bảo hiểm phúc lợi cho nhân viên, chi phí điện nước , chi phí nguyên vật liệu thức ăn cho khu A , chi phí các nguyên liệu dùng cho garage , chi phí nguyên liệu thức ăn của nhà hàng , chi phí nguyên vật liệu sản xuất hàng mỹ nghệ, chi phí các mặt hàng đặc sản và các chi phí khác .

Bảng tổng hợp chi phí hoạt động của dự án

ĐVT: 1,000 VNĐ

Năm	2014	2015	...	2032	2033
Hạng mục	1	2	...	19	20
Chi lương nhân công	1,597,050	2,773,339	...	6,356,543	6,674,370
Chi phí bảo hiểm phúc lợi cho nhân viên	335,381	582,401	...	1,334,874	1,401,618
Chi phí điện nước	173,528	495,281	...	2,351,730	2,537,307
KHU A			...		
Chi phí nguyên liệu thức ăn	2,180,108	2,588,459	...	19,425,819	21,416,966
Chi phí nguyên liệu dùng cho garage	281,873	318,733	...	1,043,630	1,095,812
KHU B			...		
Chi phí nguyên liệu thức ăn của nhà hàng		819,599	...	2,683,621	2,817,802
Chi phí nguyên liệu sản xuất hàng mỹ nghệ, đồ lưu niệm		1,365,998	...	4,472,702	4,696,337
Chi phí các mặt hàng đặc sản		1,920,934	...	6,289,737	6,604,224
Chi phí khác	173,528	495,281	...	2,351,730	2,537,307
TỔNG CỘNG	4,741,466	11,360,023	...	46,310,388	49,781,743

- Chi phí điện nước: Được ước tính bằng 2% doanh thu của trạm dừng nghỉ.

Dự án: Trạm dừng chân Gia Lai

- Chi phí nguyên liệu thức ăn cho nhà ăn khu A : Được ước tính bằng 30% doanh thu từ nhà ăn khu A.
 - Chi phí nguyên liệu dùng cho garage : Được ước tính bằng 20% doanh thu từ garage.
 - Chi phí nguyên liệu thức ăn cho nhà hàng : Được ước tính bằng 30% doanh thu từ nhà hàng
 - Chi phí nguyên liệu sản xuất hàng mỹ nghệ, đồ lưu niệm: Được ước tính bằng 30% doanh thu từ hàng mỹ nghệ, đồ lưu niệm.
 - Chi phí các mặt hàng đặc sản : Được ước tính bằng 30% doanh thu từ các mặt hàng đặc sản.
 - Chi phí khác: ước tính bằng doanh thu của trạm dừng nghỉ.
- Các chi phí hoạt động khu B như chi phí nguyên liệu thức ăn của nhà hàng , chi phí nguyên vật liệu sản xuất hàng mỹ nghệ , chi phí các mặt hàng đặc sản sẽ phát sinh vào năm 2 của dự án.

CHƯƠNG X: HIỆU QUẢ KINH TẾ -TÀI CHÍNH

X.1. Các giả định kinh tế và cơ sở tính toán

Các thông số giả định trên dùng để tính toán hiệu quả kinh tế của dự án trên cơ sở tính toán của các dự án đã triển khai, các văn bản liên quan đến giá bán, các tài liệu cung cấp từ Chủ đầu tư, cụ thể như sau:

- Thời gian hoạt động của dự án là 20 năm và dự tính từ năm 2014 dự án sẽ đi vào hoạt động;

- Vốn chủ sở hữu 100 %
- Các hệ thống máy móc thiết bị cần đầu tư để đảm bảo cho dự án hoạt động tốt;
- Doanh thu của dự án được từ:
 - + Doanh thu từ nhà ăn khu A
 - + Doanh thu từ garage
 - + Doanh thu từ nhà hàng khu A
 - + Doanh thu từ nhà nghỉ
 - + Doanh thu từ ki ốt bán hàng lưu niệm và thủ công mỹ nghệ
 - + Doanh thu từ đặc sản vùng miền
- Chi phí khấu hao Tài sản cố định: Áp dụng phương pháp khấu hao theo đường thẳng, thời gian khấu hao của xây dựng trạm dừng là 15 năm, của trang thiết bị là 8 năm.
- Thuế thu nhập doanh nghiệp của dự án thuế suất áp dụng là 25%.

X.2. Doanh thu từ dự án

Doanh thu của dự án được tính toán dựa trên doanh thu của nhà ăn khu A, garage, nhà hàng khu A, nhà nghỉ, ki ốt bán hàng lưu niệm và thủ công mỹ nghệ và doanh thu từ đặc sản vùng miền.

Mỗi ngày có khoảng 100 xe ghé vào trạm dừng chân . Ước tính một ngày có khoảng 2500 lượt khách, Do năm đầu tiên mới đi vào hoạt động nên công suất dự kiến chỉ có 65% khoảng 1625 lượt khách/ ngày, các năm sau đó công suất tăng 5%/ năm. Đến năm 2021 trở đi thì công suất của dự án là 100%.

- Doanh thu từ khu A:
 - + Doanh thu từ nhà ăn : Ước tính số khách sử dụng dịch vụ ăn uống tại nhà ăn bằng 55% số khách vào trạm dừng nghỉ. Năm đầu tiên khoảng 894 lượt khách/ngày. Đơn giá một phần ăn khoảng 25,000 đồng, mức tăng giá hằng năm 5%.
 - + Doanh thu từ garage: Ước tính số xe sử dụng dịch vụ tại garage khoảng 70% số xe ghé vào trạm dừng. Năm đầu tiên có khoảng 46 xe, chi phí 100,000 đồng/xe. Mức tăng giá 5%/ năm.
- Doanh thu từ khu B : Bắt đầu từ năm 2015 (năm 2 của dự án) thì khu B mới đi vào hoạt động.
 - + Doanh thu từ nhà hàng : Số khách sử dụng dịch vụ nhà hàng khoảng 8% số khách ghé vào trạm .. Năm 2015 có khoảng 140 lượt khách/ ngày vào nhà hàng . Đơn giá trung bình của nhà hàng là 60,000 đồng/ khách. Mức tăng đơn giá là 5%/ năm.

Dự án: Trạm dừng chân Gia Lai

+ Doanh thu từ đồ lưu niệm, thủ công mỹ nghệ: Số khách mua đồ lưu niệm và thủ công mỹ nghệ bằng 10% số khách ghé vào trạm. Năm 2015 có khoảng 175 lượt khách/ ngày. Đơn giá trung bình mỗi khách là 80,000 đồng. Mức tăng giá 5 %/ năm.

+ Doanh thu từ đặc sản vùng miền: Số khách mua đặc sản vùng miền Tây nguyên ước tính bằng 25% số khách ghé vào trạm. Năm 2015 có khoảng 438 lượt khách/ ngày.

+ Doanh thu từ nhà nghỉ: Chủ yếu là các gia đình đi du lịch bằng phương tiện ô tô loại nhỏ sử dụng dịch vụ từ nhà nghỉ. Ước tính số lượt khách sử dụng dịch vụ nhà nghỉ bằng 1% lượt khách ghé vào trạm. Năm 2015- năm bắt đầu hoạt động khu B sẽ có khoảng 18 lượt khách/ ngày.

Từ các hạng mục trên ta có bảng doanh thu của dự án:

HẠNG MỤC	2013	2014	2015	...	2032	2033
	0	1	2	...	19	20
Số lượt xe		100	100	...	100	100
Số lượt khách		2,500	2,500	...	2,500	2,500
Công suất dự kiến		65%	70%	...	100%	100%
KHU A				...		
1. Nhà ăn				...		
Lượt khách/ ngày		894	963	...	1,375	1,375
Mức tăng đơn giá món ăn		1.05	1.10	...	2.53	2.65
Đơn giá/phần ăn	25	26	28	...	63	66
Doanh thu nhà ăn/ năm		7,267,025	8,628,195	...	64,752,731	71,389,886
2. Garage				...		
Lượt xe kiểm tra, sửa chữa		46	49	...	70	70
Đơn giá TB/kiểm tra	100	105	110	...	253	265
Doanh thu từ garage		1,409,363	1,593,664	...	5,218,152	5,479,060
Tổng doanh thu khu A		8,676,388	10,221,859	...	69,970,883	76,868,945
KHU B			13,689,390	...	44,821,742	47,062,776
1. Nhà hàng				...		
Lượt khách/ngày			140	...	200	200
Đơn giá trung bình/khách	60	63	66	...	152	159
Doanh thu nhà hàng			2,731,995	...	8,945,404	9,392,674
2. Đồ lưu niệm, thủ công mỹ nghệ				...		
Lượt khách mua/ngày			175	...	250	250
Đơn giá TB/người	80	84	88	...	202	212
Doanh thu			4,553,325	...	14,909,006	15,654,456
3. Đặc sản vùng miền				...		
Lượt khách mua/ngày			438	...	625	625

Dự án: Trạm dừng chân Gia Lai

Đơn giá TB/người	45	47	50	...	114	119
Doanh thu			6,403,113	...	20,965,790	22,014,079
4. Nhà nghỉ				...		
Số lượt khách/ngày			18	...	25	25
Đơn giá/khách	150	158	165	...	379	398
Doanh thu			853,748	...	2,795,439	2,935,211
Tổng doanh thu khu B			14,542,182	...	47,615,638	49,996,420
TỔNG DOANH THU		8,676,388	24,764,041	...	117,586,521	126,865,366

(Doanh thu cụ thể qua các năm được trình bày rõ trong phụ lục đính kèm)

X.3. Các chỉ tiêu kinh tế của dự án

X.3.1. Báo cáo thu nhập của dự án

Báo cáo thu nhập của dự án:

ĐVT: 1,000 VNĐ

Năm	2014	2015	...	2032	2033
	1	2	...	19	20
Doanh thu					
Chi phí hoạt động					
Chi phí hoạt động					
Chi phí khấu hao					
Lợi nhuận trước thuế					
Thuế TNDN (25%)					
Lợi nhuận sau thuế					

Sau thời gian chủ đầu tư tiến hành đầu tư xây dựng , trong vòng sau 2 năm 2013 (xây dựng khu A) và năm 2014 (xây dựng khu B) trạm dừng chân đi vào hoạt động từ năm 2014 khi đang tiến hành xây dựng khu B và đã bắt đầu có lợi nhuận từ năm hoạt động đầu tiên. Tuy nhiên năm đầu tiên lợi nhuận của dự án chưa cao vì dự án mới hoàn thành khu A, khu B chưa đi vào hoạt động. Một phần nữa do công suất chưa đạt tối ưu, số lượt xe và khách ghé vào trạm , sử dụng các dịch vụ còn thấp . Những năm sau đó , kế hoạch kinh doanh khả thi, mang lại lợi nhuận cao cho chủ đầu tư khi dự án nâng cao công suất. Lợi nhuận của dự án tăng đồng đều qua các năm. Ngoài khoản thu nhập từ lợi nhuận trước thuế chủ đầu tư còn có một khoản thu nhập khác được tính vào chi phí đó là chi phí khấu hao tài sản.

X.3.2. Báo cáo ngân lưu dự án

Bảng báo cáo ngân lưu:

ĐVT: 1,000 VNĐ

Năm	2013	2014	...	2032	2033
	0	1	...	19	20
NGÂN LƯU VÀO			...		
Doanh thu		8,676,388	...	117,586,521	126,865,366
Tổng ngân lưu vào		8,676,388	...	117,586,521	126,865,366
NGÂN LƯU RA			...		
Chi phí đầu tư ban đầu	20,143,986	9,285,650	...		
Chi phí hoạt động		4,741,466	...	46,310,388	49,781,743
Chi phí cơ hội của đất	1,762,995	1,762,995	...	3,123,253	3,123,253
Tổng ngân lưu ra	21,906,981	15,790,111	...	49,433,641	52,904,996
Ngân lưu ròng trước thuế	(21,906,981)	(7,113,723)	...	68,152,880	73,960,369
Thuế TNDN		624,376	...	17,819,033	19,270,906
Ngân lưu ròng sau thuế	(21,906,981)	(7,738,099)	...	50,333,847	54,689,464
Hệ số chiết khấu	1.00	0.87	...	0.07	0.06
Hiện giá ngân lưu ròng	(21,906,981)	(6,728,782)	...	3,536,724	3,341,541
Hiện giá tích lũy	(21,906,981)	(28,635,763)	...	74,536,514	77,878,055

Vòng đời hoạt động của dự án là 20 năm bắt đầu từ năm 2014.

Dòng tiền thu vào bao gồm : tổng doanh thu hằng năm bao gồm doanh thu từ khu A và doanh thu từ khu B.

Dòng tiền chi ra gồm : các khoản chi đầu tư ban đầu như xây dựng , mua sắm MMTB; chi phí hoạt động hằng năm (không bao gồm chi phí khấu hao). Và chi phí khấu hao của đất . Ước tính chi phí khấu hao của đất là 65,000 đồng/ m² sau ba năm tăng giá 10% so với giá năm trước đó.

Bảng chỉ tiêu đánh giá dự án:

TT	Chỉ tiêu	
1	Tổng mức đầu tư	34,790,102,000 đồng
2	WACC	15%
3	Giá trị hiện tại thuần NPV	77,878,055,000 đồng
4	Tỷ suất hoàn vốn nội bộ IRR (%)	37%
5	Thời gian hoàn vốn	5 năm 1 tháng 26 ngày
	Đánh giá	Hiệu quả

Trên đây là kết quả phân tích hiệu quả sử dụng vốn với hiện giá thu nhập thuần của dự án là : $NPV = 77,878,055,000$ đồng > 0 . Suất sinh lợi nội tại là: $IRR = 37\% > WACC$. Thời gian hoàn vốn tính là 5 năm 1 tháng 26 ngày → Dự án có suất sinh lợi nội bộ và hiệu quả đầu tư khá cao.

Qua quá trình hoạch định, phân tích và tính toán các chỉ số tài chính trên cho thấy dự án mang lại lợi nhuận cao cho chủ đầu tư, suất sinh lợi nội bộ cũng cao hơn sự kỳ vọng của nhà đầu tư, và khả năng thu hồi vốn nhanh.

X.4. Đánh giá hiệu quả kinh tế - xã hội

Dự án Trạm dừng chân có quy mô lớn, hiện đại, tiện nghi và thông thoáng, góp phần nâng cao hệ thống dịch vụ giao thông tỉnh Gia Lai nói riêng và Việt Nam nói chung.

Dự án mang tính khả thi cao, sát với thực tế và nhu cầu hiện tại. Dự án cũng có nhiều tích cực trong việc thúc đẩy tăng trưởng kinh tế và phát triển huyện Chư Pưh theo định hướng của tỉnh Gia Lai.

- Thu hút và tạo công ăn việc làm, thu nhập cho một lượng lao động cho địa phương.

- Đóng góp cho thu ngân sách một khoản lớn từ thuế GTGT và thuế Thu nhập doanh nghiệp góp phần tăng trưởng kinh tế xã hội của tỉnh Gia Lai nói riêng và cả nước nói chung.

- Tạo nên một hình ảnh, một tổ hợp khu nghỉ chân du lịch vừa hiện đại và có bản sắc văn hóa Tây Nguyên.

- Tạo bộ mặt mới cho hệ thống giao thông trên Quốc lộ 14, nhằm giảm thiểu tai nạn giao thông.

CHƯƠNG XI: KẾT LUẬN VÀ KIẾN NGHỊ

Việc đầu tư xây dựng Trạm dừng chân Gia Lai vừa mang ý nghĩa kinh tế vừa có ý nghĩa đối với ngành môi trường và ngành giao thông cũng như du lịch.

+ Ý nghĩa kinh tế - xã hội

- Dự án Trạm dừng chân có quy mô lớn, hiện đại, góp phần nâng cao hệ thống dịch vụ giao thông tỉnh Gia Lai nói riêng và Việt Nam nói chung, thúc đẩy tăng trưởng kinh tế và phát triển huyện Chư Puh theo định hướng của tỉnh.

- Thu hút và đào tạo được một lượng lao động chất lượng cao cho địa phương nói riêng và tỉnh Gia Lai nói chung.

- Đóng góp cho thu ngân sách một khoản lớn từ thuế từ lợi nhuận kinh doanh, góp phần tăng trưởng kinh tế của huyện Chư Puh.

+ Ý nghĩa môi trường và ngành giao thông, du lịch

- Tạo nên một hình ảnh, một tổ hợp khu nghỉ chân du lịch vừa hiện đại và có bản sắc văn hóa sinh thái Tây Nguyên.

- Góp phần cải thiện môi trường, khai thác có hiệu quả cảnh quan huyện Chư Puh, xây dựng và quảng bá thương hiệu du lịch vùng đất cao nguyên Gia Lai, góp phần phát triển địa chỉ du lịch nổi tiếng quốc gia.

- Tăng tính hấp dẫn của các khu du lịch trong địa bàn tỉnh Gia Lai và thỏa mãn nhu cầu nghỉ ngơi và vui chơi giải trí của du khách cũng như cộng đồng dân cư.

Với những ý nghĩa mà dự án đem lại, ... chúng kính đề nghị Ủy ban Nhân dân tỉnh Gia Lai, Sở Kế hoạch và Đầu tư tỉnh Gia Lai và các cơ quan sớm xem xét phê duyệt dự án để chúng tôi tiến hành triển khai các bước tiếp theo.

Gia Lai, ngày tháng năm 2012

Nơi nhận:

- Như trên

- Lưu TCHC.

(Tổng Giám đốc)