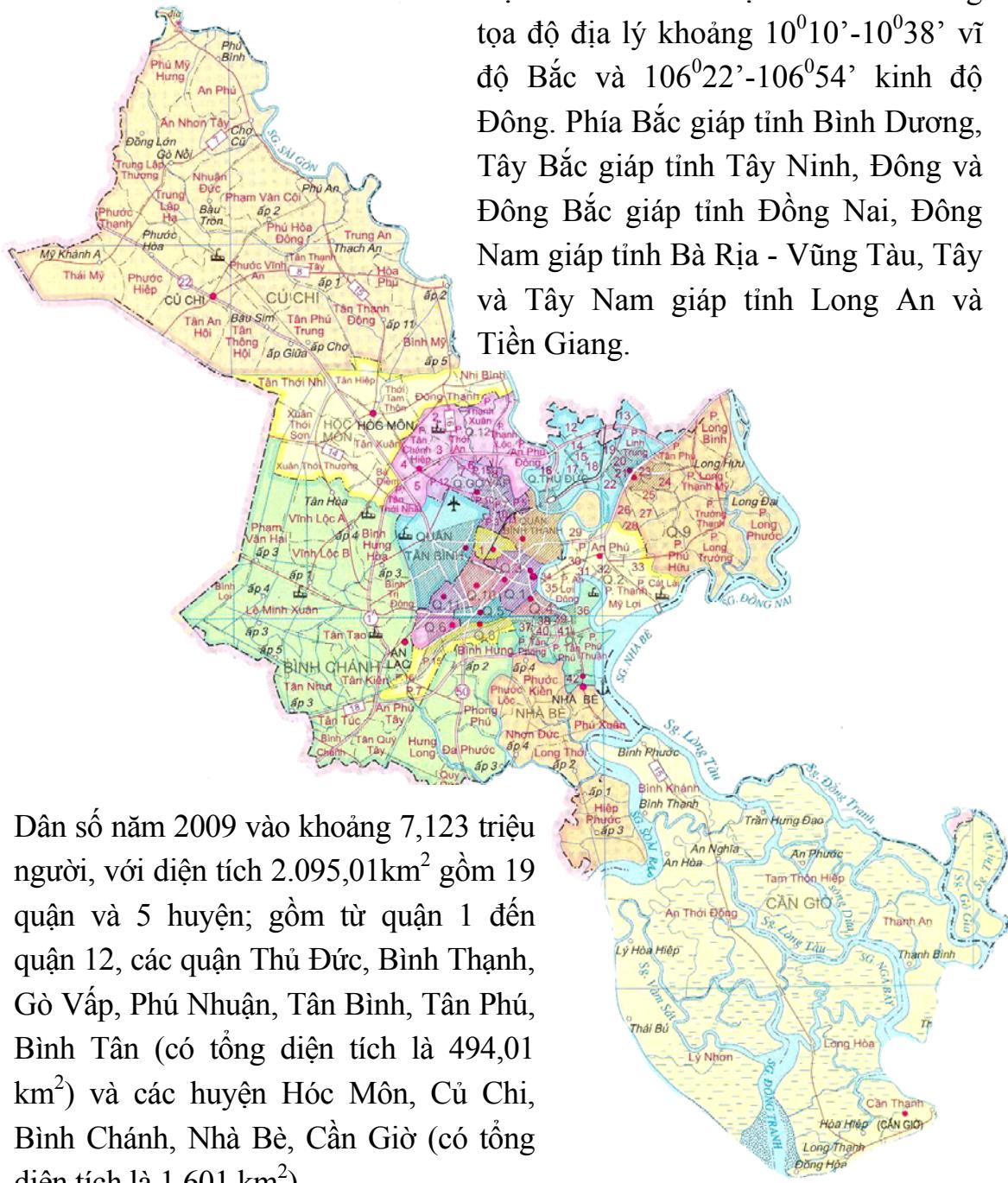




<b>PHẦN 2   BỐI CẢNH VÀ CĂN CỨ CỦA DỰ ÁN</b>	
2.1	CĂN CỨ XÁC ĐỊNH SỰ CẦN THIẾT PHẢI ĐẦU TƯ
2.1.1	Môi trường vĩ mô và chính sách phát triển của thành phố

### (1) Vị trí địa lý và quy mô thành phố



Dân số năm 2009 vào khoảng 7,123 triệu người, với diện tích 2.095,01km<sup>2</sup> gồm 19 quận và 5 huyện; gồm từ quận 1 đến quận 12, các quận Thủ Đức, Bình Thạnh, Gò Vấp, Phú Nhuận, Tân Bình, Tân Phú, Bình Tân (có tổng diện tích là 494,01 km<sup>2</sup>) và các huyện Hóc Môn, Củ Chi, Bình Chánh, Nhà Bè, Cần Giờ (có tổng diện tích là 1.601 km<sup>2</sup>).



## (2) Điều kiện địa lý, tự nhiên và địa chất

### ▪ Điều kiện địa lý

TPHCM nằm trong vùng chuyển tiếp giữa miền Đông Nam Bộ và đồng bằng sông Cửu Long. Địa hình tổng quát có dạng thấp dần từ Bắc xuống Nam và từ Đông sang Tây. Địa hình phần lớn bằng phẳng, thấp có một ít dạng đồi gò ở phía Bắc và Đông Bắc, với độ cao giảm dần theo hướng Đông Nam. Nhìn chung có thể phân chia địa hình thành phố thành 4 dạng chính liên quan đến chọn cao độ và bố trí các công trình xây dựng, như sau:

- Dạng đất gò cao lượn sóng, độ cao thay đổi từ 4 - 32m, trong đó 4 - 10m chiếm khoảng 19% tổng diện tích. Phần cao trên 10m chiếm khoảng 11%, phân bố phần lớn ở các huyện Củ Chi, Hóc Môn, một phần ở Thủ Đức, Bình Chánh;
- Dạng đất bằng thấp, độ cao xấp xỉ 2 - 4m, điều kiện tiêu thoát nước tương đối thuận lợi, phân bố ở nội thành, phần đất của Thủ Đức và Hóc Môn nằm dọc theo sông Sài Gòn và Nam Bình Chánh chiếm khoảng 15% diện tích;
- Dạng trũng thấp, đầm lầy phía Tây Nam, độ cao phổ biến từ 1 - 2m, phân bố dọc theo kênh An Hạ, Lê Minh Xuân, Tân Nhụt, Tam Tân, Thái Mỹ kéo dài từ các huyện Bình Chánh đến Củ Chi, khu vực trung tâm huyện Nhà Bè, Bưng Sáu Xã của Thủ Đức và Bắc Cần Giờ, chiếm khoảng 34% diện tích;
- Dạng trũng thấp mới hình thành ven biển, độ cao phổ biến khoảng 0-1m, nhiều nơi dưới 0m, đa số chịu ảnh hưởng của thủy triều hàng ngày, ước tính chiếm khoảng 21% diện tích.

Ngoài các dạng nói trên là hệ thống sông rạch chằng chịt với tổng chiều dài 7.955km. Tổng diện tích mặt nước chiếm khoảng 16% tổng diện tích thành phố. Mật độ dòng chảy trung bình 3,80 km/km<sup>2</sup>. Như vậy, phần diện tích trũng thấp có độ cao dưới 2m và mặt nước chiếm đến 61% diện tích tự nhiên lại nằm ở vùng cửa sông với nhiều công trình điều tiết lớn ở thượng nguồn nên nguy cơ ngập úng rất lớn.

Khu vực có địa hình thấp dưới 2m có độ dốc nhỏ lại chịu ảnh hưởng khá nặng nề của chế độ bão nhiệt đới thường xuyên gây khó khăn cho việc tiêu thoát nước trong mùa mưa, gây ra hiện tượng ngập úng, mặn và chua phèn. Hiện tượng giáp nước (nơi dòng chảy đổi chiều, tốc độ dòng chảy bằng 0) tạo điều kiện cho quá trình lắng tụ các chất rắn trong nước, đặc biệt



là các chất ô nhiễm, gây khó khăn cho quá trình vận chuyển, hòa tan vật chất và làm tăng mức độ ô nhiễm tại các vùng giáp nước này.

▪ **Điều kiện tự nhiên.**

TPHCM nằm trong vùng nhiệt đới gió mùa cận xích đạo. Cũng như các tỉnh ở Nam Bộ đặc điểm chung của khí hậu thời tiết là nhiệt độ cao đều trong năm và có 2 mùa mưa và khô rõ ràng làm tác động chi phối môi trường cảnh quan. Mùa mưa từ tháng 5 - 11, mùa khô từ tháng 12 - 4 năm sau. Theo số liệu quan trắc và thống kê thì khí hậu thành phố có đặc điểm như sau:

- Lượng bức xạձoi dào, trung bình khoảng 140 kCal/cm<sup>2</sup>/năm. Số giờ nắng trung bình/tháng là 160 - 270 giờ. Nhiệt độ không khí trung bình 27°C, nhiệt độ cao nhất 40°C, thấp nhất 13,8°C. Tháng có nhiệt độ trung bình cao nhất là tháng 4 (28,8°C), tháng có nhiệt độ trung bình thấp nhất là khoảng giữa tháng 12 và tháng 1 (25,7°C);
- Lượng mưa cao, bình quân/năm là 1.949mm. Năm cao nhất 2.718mm (1908) và năm nhỏ nhất 1.392mm (1958). Số ngày mưa trung bình/năm là 159 ngày. Khoảng 90% lượng mưa hàng năm tập trung vào các tháng mùa mưa từ tháng 5 - 11, trong đó 2 tháng 6 và 9 có lượng mưa cao nhất. Trên phạm vi không gian thành phố, lượng mưa phân bố không đều, có khuynh hướng tăng dần theo trục Đông Nam - Tây Bắc;
- Độ ẩm tương đối của không khí bình quân/năm 79,5%; bình quân mùa mưa 80% và có thể đạt xấp xỉ 100%; bình quân mùa khô 74,5% và có thể xuống thấp nhất là 20%;
- Về gió, thành phố chịu ảnh hưởng bởi 2 hướng gió chính là gió mùa Tây-Tây Nam và Bắc - Đông Bắc. Gió Tây - Tây Nam từ Ánh Dương thổi vào trong mùa mưa khoảng từ tháng 6 - 10 với tốc độ gió trung bình 3,6m/s và mạnh nhất vào tháng 8 là 4,5m/s. Gió Bắc-Đông Bắc từ biển Đông thổi vào trong mùa khô khoảng từ tháng 11 - 2 với tốc độ trung bình 2,4m/s. Ngoài ra, còn có gió tín phong hướng Nam-Đông Nam thổi vào khoảng tháng 3 - 5 với tốc độ trung bình khoảng 3,7m/s. Về cơ bản thuộc vùng không có gió bão.

▪ **Điều kiện địa chất.**

Nằm ở khu vực Đông Bắc của đồng bằng sông Cửu Long, nên địa chất thành phố có lớp đất mặt dày, không chặt và lớp đất mềm, mực nước ngầm



thấp và có không lâu sau khi hình thành khu vực đất. Do đó, các lớp trầm tích chủ yếu là các lớp mềm không chặt và mới được hình thành. Theo các số liệu địa chất khu vực, ngoại trừ một số khu vực ở phía Đông Nam, chiều sâu của nền đá cứng trong khu vực là khoảng 100m. Đá chủ yếu thuộc loại đá cuội kết lại và cát kết hạt thô trong Kỷ Thứ Ba (Tertiary) và Kỷ Jura (Jurassic), cùng với một số ít đá dung nham từ thời kỳ Đại Trung sinh. Nền đá cứng được phủ lên trên bởi các lớp đất trầm tích khổng lồ, dày nhưng không chặt, thuộc về Kỷ Thứ Tư (Quaternary). Do có tác động của môi trường trầm tích, sự lấn vào đất liền của biển, sự xói mòn và tác động qua lại giữa biển và đất liền, nên dẫn đến sự thay đổi của đất nền tương đối phức tạp.

### ▪ **Các điều kiện về thủy văn và địa chấn.**

Độ sâu của mực nước ngầm thành phố là 0,10 - 5,42m. (DHES, 1995). Mực nước ngầm thay đổi cùng với lượng mưa và mực nước của sông Sài Gòn. Trong các lớp trầm tích địa tầng nêu trên, thì lớp thứ sét bùn thứ 3 và lớp cát thứ 4 là các tầng ngầm nước ngầm chính của khu vực này.

Theo phân tích hóa học từ các mẫu nước ngầm trong các địa tầng từ Holocene đến Pleistocen, độ pH của nước ngầm trong tất cả các khu vực của thành phố là dưới 4,5 (DHES, 1995).

Theo dự báo thì thành phố có thể xảy ra động đất với độ địa chấn lớn nhất ở cấp 7. Cường độ địa chấn cộng hưởng ở cấp 6.

### (3) Tình hình phát triển kinh tế xã hội.

#### ▪ **Hiện trạng kinh tế xã hội.**

Về kinh tế, tổng sản phẩm nội địa (GDP) thành phố năm 2009 ước đạt 339.917 tỷ đồng, tăng 8% so với năm 2008. Tổng mức doanh thu bán lẻ hàng hóa và dịch vụ ước đạt 276.689 tỷ đồng, tăng 18,9%; tổng kim ngạch xuất nhập khẩu ước đạt 32.162 tỷ USD, nếu không tính dầu thô ước đạt 12.13 tỷ USD. Vốn huy động qua ngân hàng ước 605.343 tỷ đồng, tăng 31,3% so với cuối 2008. Tổng dư nợ tín dụng ước 549.455 tỷ đồng, tăng 34,1% so với cuối 2008. Lượng khách đến thành phố ước đạt 2,52 triệu lượt, khách nội địa ước đạt 8 triệu lượt. Tổng doanh thu ngành du lịch đạt 34.000 tỷ đồng. Hệ thống vận tải vận chuyển 480 triệu lượt khách, 70 triệu tấn hàng hóa. Hàng hóa thông qua cảng đạt 77 triệu tấn. Trên địa bàn thành phố hiện có 17,25 triệu thuê bao điện thoại, tỷ lệ 240 máy/100 dân. Doanh thu bưu chính, viễn thông ước đạt 26.250 tỷ đồng.



Giá trị sản xuất công nghiệp trên địa bàn ước đạt 442.299 tỷ đồng, tăng 7,5%. Hầu hết các ngành công nghiệp chiến trọng lượng đều tăng so với cùng kỳ, trong đó, ngành cơ khí chế tạo tăng 10,1%, điện tử, công nghệ thông tin tăng 6,7%, hóa chất – cao su tăng 11,7 %, chế biến lương thực, thực phẩm tăng 12,3%.

Tổng thu ngân sách trên địa bàn ước 128.477 tỷ đồng, đạt 102,29 % kế hoạch. Tổng chi ngân sách địa phương đạt 33.861 tỷ đồng, bằng 154,63 dự toán.

Trong năm 2009, thành phố đã giải quyết việc làm cho 270.000 lao động, tạo mới 120.000 việc làm. Tỷ lệ hộ nghèo theo tiêu chí mới (thu nhập dưới 12 triệu đồng/người/năm) đã giảm xuống còn 8%. Thành phố đã mua và cấp 379.565 thẻ bảo hiểm y tế cho diện hộ nghèo, thực hiện miễn 100% tiền học phí và tiền cơ sở vật chất trường học cho 31.172 học sinh thuộc diện hộ nghèo.



- **Chính sách phát triển kinh tế xã hội**

Phát triển kinh tế xã hội trên địa bàn TPHCM gắn liền với tổng thể phát triển kinh tế xã hội khu vực kinh tế trọng điểm phía Nam và cả nước; dựa trên lợi thế so sánh, vai trò và vị trí của TPHCM đối với khu vực kinh tế trọng điểm phía nam, miền Đông Nam Bộ, Đồng bằng sông Cửu Long, Tây



Nguyên và cả nước, đẩy mạnh chuyển dịch cơ cấu kinh tế theo hướng gia tăng tỷ trọng khu vực dịch vụ, phát triển kinh tế hướng mạnh về xuất khẩu.

Hạn chế dân số theo quy hoạch và phân bố lại hợp lý dân cư trong vùng và trên địa bàn thành phố. Nâng cao chất lượng nguồn nhân lực. Coi trọng phát triển khoa học công nghệ, văn hóa nghệ thuật, y tế, giáo dục, thể dục thể thao tương xứng với một trung tâm của khu vực.

Phát triển đồng bộ và đi trước một bước cơ sở hạ tầng kinh tế xã hội, hạ tầng kỹ thuật, đặc biệt là giao thông đô thị. Song song với việc chỉnh trang nâng cấp đô thị cũ, phát triển nhanh các khu đô thị mới, đô thị vùng nông thôn nhằm hạn chế mật độ dân cư tập trung quá mức ở các khu vực trung tâm; gia tăng mật độ cây xanh, khắc phục ô nhiễm, cải thiện môi trường sinh thái, tiến tới xây dựng một đô thị văn minh hiện đại.

Duy trì tốc độ tăng trưởng của thành phố cao hơn tốc độ tăng trưởng bình quân chung của cả nước và phát triển một cách toàn diện, cân đối và bền vững về kinh tế, văn hóa xã hội. Phấn đấu đạt 12%/năm tốc độ tăng trưởng GDP thời kỳ 2000-2010, GDP bình quân đầu người tăng từ 1.350 USD năm 2000 lên 1.980 USD năm 2005 và 3.100 USD năm 2010

Tổng mức đầu tư xã hội sẽ là 27,2 tỷ USD (với mức đầu vào trung bình năm là 5,45 tỷ USD), chiếm 37,2% GDP và tỷ lệ tăng trưởng trung bình năm là 17%. Tỷ lệ tăng trưởng doanh thu xuất khẩu và chi phí nhập khẩu năm sẽ lần lượt là 20% và 15%, với khối lượng xuất khẩu năm 2010 đạt 10 tỷ USD.

Đẩy mạnh chuyển dịch cơ cấu kinh tế theo hướng gia tăng tỷ trọng khu vực dịch vụ; phát triển kinh tế hướng mạnh về xuất khẩu. Hiện đại hóa các ngành dịch vụ, hình thành một cơ cấu các thành phần kinh tế hợp lý, liên kết hỗ trợ lẫn nhau, bao gồm kinh tế nhà nước, kinh tế hợp tác, kinh tế tư nhân, kinh tế tư bản nhà nước và khu vực có vốn đầu tư nước ngoài, trong đó kinh tế nhà nước giữ vai trò chủ đạo.

Tạo sự chuyển biến mạnh mẽ về năng suất, chất lượng và hiệu quả từng ngành và toàn bộ nền kinh tế nhằm nâng cao sức cạnh tranh trong tiến trình hội nhập, chiếm lĩnh thị trường trong nước, mở rộng thị trường xuất khẩu. Tập trung đổi mới công nghệ, nâng cao chất lượng các ngành công nghiệp hiện có, từng bước phát triển các ngành công nghiệp mũi nhọn, hoàn chỉnh các khu công nghiệp tập trung. Phát triển các ngành, các lĩnh vực dịch vụ then chốt như thương mại, xuất nhập khẩu, tài chính, ngân hàng...; phấn



đầu duy trì tốc độ tăng trưởng tổng kim ngạch xuất khẩu bình quân giai đoạn 2006-2010 là 15%.

Tăng trưởng kinh tế phải đi đôi với bảo đảm dân sinh, nâng cao chất lượng cuộc sống, công bằng xã hội. Chuẩn bị tốt nguồn nhân lực, lựa chọn phát triển các công nghệ mũi nhọn, đồng thời mở rộng nghiên cứu ứng dụng đáp ứng yêu cầu công nghiệp hóa và hiện đại hóa; tạo nhiều việc làm, xây dựng môi trường văn hóa xã hội lành mạnh, tiên tiến đậm đà bản sắc dân tộc, cải thiện môi trường xanh sạch đẹp.

### (4) Hiện trạng và quy hoạch phát triển giao thông vận tải thành phố

#### ▪ Hiện trạng về mạng lưới giao thông thành phố

##### a) Đường bộ

Số các xa lộ và đường phố có tổng chiều dài được xếp loại khoảng 3.000 km, phân bố không đồng đều; chỉ tiêu diện tích sử dụng mặt đường ở các quận 1, 3, và 5 là  $0,31 \text{ km}^2/100 \text{ ngàn người}$ , đối với các quận 2, 7, 9, 12 và các huyện ngoại thành là  $0,84 \text{ km}^2$ , và đối với các quận huyện khác là  $0,24 \text{ km}^2/100 \text{ ngàn người}$ . Mật độ đường giao thông trên diện tích chung của thành phố ( $2.095,01 \text{ km}^2$ ) chỉ chiếm khoảng 1,5-1,6% (theo tiêu chuẩn chung của các nước tiên tiến, để đáp ứng giao thông thông suốt, diện tích đường phải đạt 10-15%).

Hầu hết các đường trong khu trung tâm nội thành có bề rộng mặt đường tương đối hẹp, có 14% là trên 12m, 51% là 7-12m, do đó chỉ có các xe buýt nhỏ có thể đi được, các đường còn lại có chiều rộng nhỏ hơn 7m chỉ có xe đạp và xe máy đi được.

Hệ thống đường xuyên tâm và đường vành đai đã được hoạch định nhưng hầu hết chưa xây dựng, các trục hướng tâm đã và đang được cải tạo, nâng cấp, tuy nhiên vẫn còn thiếu, cấp hạng kỹ thuật và mặt cắt ngang các tuyến hiện có vẫn chưa đạt yêu cầu quy hoạch.

Toàn thành phố có trên 1.350 nút giao cắt, trong đó có khoảng





120 nút lớn thuộc 75 đường phố chính và các trục giao thông đối ngoại nhưng đều là giao cắt đồng mức; năng lực thông qua của các nút thấp.

**b) Đường sắt**

Tại thành phố hiện chỉ có một tuyến đường sắt Thống Nhất vào đến ga Sài Gòn (tại Hòa Hưng). Tuyến đường sắt này hiện tại là đường đơn khổ 1.000 mm, đi vào trung tâm thành phố, giao cắt cùng mức với các tuyến phố (khoảng 14 đường phố), gây ra tình trạng ùn tắc và mất an toàn giao thông.

Đường sắt đô thị là phương tiện vận chuyển lớn, tốc độ cao có vai trò rất lớn trong hệ thống vận tải hành khách công cộng, tuy nhiên hiện tại thành phố đến nay vẫn chưa xây dựng tuyến đường sắt đô thị nào mà mới chỉ ở bước lập dự án và chuẩn bị xây dựng.

**c) Đường thủy**

Các cảng biển xây dựng trước đây như: Tân Cảng, Sài Gòn, Khánh Hội, Bến Nghé và Tân Thuận... nằm sâu trong nội thành. Hiện đang di dời Tân Cảng → Cát Lái, quận 2 và Cảng Sài Gòn → Hiệp Phước, huyện Nhà Bè. Các cảng mới VICT, Nhà Bè cũng nằm không xa nội thành. Năng lực vận tải của các cảng là 24,20 triệu tấn/ năm. Do không có mạng lưới đường bộ chuyên dụng nối với cảng mà trực tiếp sử dụng chung mạng đường nội đô nên thường xuyên gây ra tình trạng ùn tắc và giảm năng lực thông qua của cảng.



Các cảng sông nằm rải rác trong thành phố dọc theo bờ Kênh Đôi và Kênh Té, với năng lực thông qua là 1,8 triệu tấn/ năm, ngoài ra có nhiều các cảng nhỏ khác. Chiều dài sông và mạng lưới kênh rạch sử dụng cho việc giao thông vận tải trong thành phố là 1.200km, trong đó tổng chiều dài chịu sự quản lý hành chính của nội thành là 848km. Cơ sở vật chất kỹ thuật nghèo nàn, lạc hậu, tác nghiệp chủ yếu là thủ công, do đó năng suất thấp.

d) Hàng không

Sân bay Tân Sơn Nhất (SBTSN) là sân bay duy nhất của thành phố, nằm ở quận Tân Bình, có diện tích là 816 hecta. Năm 2009, lượng thông qua đạt 10 triệu người/năm. Hiện tại sân bay đã đưa vào khai thác nhà ga quốc tế mới, các đường bộ nối với sân bay thường bị ùn tắc như đường Nam Kỳ Khởi Nghĩa, Nguyễn Văn Trỗi đến đường Trường Sơn.



*Sân bay Tân Sơn Nhất.*

e) Hệ thống vận tải công cộng

Công tác quản lý và điều hành hoạt động của hệ thống xe buýt hiện nay được thực hiện bởi Trung tâm Quản lý và Điều hành Vận tải hành khách công cộng, trực thuộc Sở Giao thông vận tải. Bên cạnh đó, các doanh nghiệp vận tải, Hợp tác xã xe buýt là đơn vị phụ trách trực tiếp phương tiện vận chuyển và mọi tác nghiệp của từng tài xế, tiếp viên.



Tính đến năm 2007 thành phố có 153 tuyến xe buýt (trong đó có 114 tuyến được trợ giá, 36 tuyến không được trợ giá và 03 tuyến đưa đón học sinh, sinh viên) với 3.208 xe buýt các loại (trong đó có: 1.718 xe thuộc dự án 400 xe, dự án 1.318 xe và 1.490 xe ngoài dự án), tổng sản lượng VTHKCC năm 2007 ước đạt 371.427.000 lượt HK, bình quân 1.017.608 lượt HK/ngày, so với thực hiện năm 2006 tăng 20,2% và đạt 100,39% so với kế hoạch sản lượng 370 triệu lượt HK năm 2007, đạt tỷ lệ 5,3% nhu cầu đi lại của người dân (kế hoạch năm 2010 là 10-12%).

Tuy nhiên, số tiền trợ giá cho xe buýt hàng năm tăng cao (Năm 2005: 423,5 tỉ đồng; 2006: 448,7 tỉ đồng; năm 2007: 536,4 tỉ đồng), ngoài ra, thành phố còn chi bù lãi vay các dự án mua 1.318 xe và 400 xe là 266,7 tỉ đồng. Tỷ trọng (%) tổng chi trợ giá xe buýt trên tổng chi thường xuyên của ngân sách thành phố ngày càng tăng, năm 2003: 1,9%; 2004: 4,26%; 2005: 5,69%; 2006: 7,06%; năm 2007: 7,32%. Thực tế, ngân sách thành phố chỉ cho hoạt động xe buýt không chỉ tiền trợ giá vé xe buýt mà còn chi cho quản lý, điều hành vận tải hành khách công cộng, chi bù lãi vay dự án 1.318 xe buýt, và dự án 400 xe đưa rước học sinh, sinh viên, công nhân. Cụ thể thành phố đã đầu tư cho hoạt động xe buýt như sau: 2003: 106,3 tỉ đồng; 2004: 235,0 tỉ đồng; 2005: 495,5 tỉ đồng; 2006: 578,8 tỉ đồng.

Trên thực tế số tiền đầu tư cho ngành xe buýt lớn như vậy, nhưng hiện nay việc quản lý và sử dụng chưa hiệu quả, do ngành xe buýt mở quá nhiều tuyến trùng lắp dẫn đến bình quân khách trên mỗi chuyến xe thấp (thành phố có 65,5 tuyến xe buýt trùng lắp); mở các tuyến đưa đón học sinh thường xuyên phải bù lỗ; các tuyến đưa đón công nhân trước đây do tư nhân vận chuyển không cần trợ giá, nhưng xe buýt có trợ giá vẫn cùng thực hiện...



Nói chung, hiện trạng mạng lưới giao thông, phương tiện vận tải hành khách công cộng hiện không đáp ứng được nhu cầu của thành phố. Tình trạng ùn tắc ngày càng tăng nặng, ảnh hưởng lớn đến sự phát triển kinh tế xã hội của thành phố.

▪ **Quy hoạch phát triển giao thông thành phố**

Theo quyết định số 101/QĐ-TTg ngày 22/01/2007, Thủ tướng Chính phủ đã phê duyệt Quy hoạch phát triển GTVT TPHCM đến năm 2020 và tầm nhìn sau năm 2020 với các nội dung chủ yếu như sau:

- a) Quy hoạch mạng lưới giao thông đường bộ:
  - Cải tạo và nâng cấp các xa lộ liên tỉnh hiện có và các đường giao thông chính của đô thị thành các tuyến đường chính hướng tâm và xa lộ quốc gia; xây dựng 6 đường cao tốc cho các xe trọng tải lớn;
  - Cải tạo lại các đường vành đai số 1 và số 2; xây dựng các đường vành đai số 3 và số 4;
  - Xây dựng các xa lộ Đông - Tây và Bắc - Nam trong thành phố, cải tạo và nâng cấp các đường phố chính hiện có;
  - Xây dựng 4 đường trên cao;
  - Cải tạo và xây dựng các đầu mối giao thông chính và cầu hầm qua sông;
  - Cải tạo, nâng cấp, chuyển đổi chức năng của các bãi đỗ xe hiện có. Xây dựng một số bãi đỗ xe mới, các bãi đỗ xe ngầm, trên cao trong thành phố.
- b) Quy hoạch mạng lưới giao thông đường sắt
  - Đường sắt quốc gia:
    - Cải tạo, nâng cấp tuyến đường sắt Thống Nhất khu vực thành phố Hồ Chí Minh đoạn Trảng Bom - Bình Triệu;
    - Xây dựng mới tuyến đường sắt thành phố Hồ Chí Minh - Vũng Tàu;
    - Xây dựng tuyến đường sắt thành phố Hồ Chí Minh - Lộc Ninh - Campuchia (đường sắt xuyên Á) nối ray tại ga Dĩ An;
    - Xây dựng mới tuyến đường sắt vành đai phía Tây thành phố từ ga lập tàu An Bình đến ga Tân Kiên - Mỹ Tho - Cần Thơ;



- Xây dựng mới tuyến đường sắt đôi điện khí hoá cao tốc TPHCM - Nha Trang;
- Xây dựng mới 2 tuyến đường sắt chuyên dụng nối từ đường sắt quốc gia tới các Cảng Hiệp Phước và Cát Lái;
- Xây dựng mới các ga trong khu đầu mối đường sắt thành phố Hồ Chí Minh. Xây dựng mới ga Thủ Thiêm cho tuyến đường sắt cao tốc thành phố Hồ Chí Minh - Nha Trang. Xây dựng mới các ga trên tuyến đường sắt vành đai bao gồm các ga: Tân Thới Hiệp, Vĩnh Lộc, Bình Hưng Hoà, ga khách kỹ thuật Tân Kiên, ga hàng hoá và cảng cạn (ICD) Tân Kiên, ga Long Định (nối ray xuống Cảng Hiệp Phước).
- Đường sắt đô thị (như đã nêu trong Phần 1).
  - + Quy hoạch kết hợp sử dụng các tuyến đường sắt quốc gia hướng tâm cho chạy tàu ngoại ô và xây dựng 2 tuyến đường sắt nhẹ: Trảng Bàng - Tân Thới Hiệp, Thủ Thiêm - Nhơn Trạch - Cảng hàng không quốc tế Long Thành;
- c) Quy hoạch mạng lưới giao thông đường thủy
  - Cải tạo và nâng cấp các đoạn luồng sông Lòng Tàu và Soài Rạp của tuyến vận tải biển;
  - Cải tạo và nâng cấp 7 tuyến đường sông đi Cà Mau và Kiên Giang để biến chúng thành tuyến luồng tiêu chuẩn cấp III; cải tạo và nâng cấp các tuyến số 1 & 2 vòng quanh thành phố thành tuyến luồng tiêu chuẩn cấp IV;
  - Di dời các cảng trên toàn bộ các đoạn tuyến sông Sài Gòn và di chuyển 6 cảng là: Sài Gòn, Tân Cảng, Nhà máy Ba Son trước năm 2010; xây dựng cảng Cát Lái và Hiệp Phước; xây dựng phà chở khách tại Nhà Rồng - Khánh Hội - Cầu Giuộc, xây dựng tuyến tham quan ngắm cảnh trên sông Vũng Tàu - Cầu Giuộc - TPHCM;
  - Xây dựng các cảng sông: Phú Định, Nhơn Đức; xây dựng phà vận chuyển hành khách trên sông Sài Gòn sát với rạch Thị Nghè.
- d) Quy hoạch hệ thống cảng hàng không
  - Cảng hàng không quốc tế Tân Sơn Nhất đến năm 2020 sẽ trở thành điểm trung chuyển hàng không của khu vực và thế giới; cải tạo, nâng



cấp để đến năm 2010 đạt công suất 12 triệu hành khách/năm, năm 2020 đạt công suất 20 triệu hành khách/năm;

- Lập dự án đầu tư xây dựng Cảng hàng không quốc tế Long Thành, tỉnh Đồng Nai để có thể triển khai xây dựng sau năm 2010.

**2.1.3****Căn cứ lập dự án**

- Luật Xây dựng số 16/2003/QH11 của Quốc hội ngày 26/11/2003;
- Luật số 38/2009/QH12 ngày 19/06/2009 của Quốc hội khóa XII, kỳ họp thứ 5 về sửa đổi bổ sung một số điều của các luật liên quan đến đầu tư xây dựng cơ bản.
- Luật Đầu thầu số 61/2005/QH11 của Quốc hội ngày 29/11/2005;
- Nghị định số 12/2009/NĐ-CP ngày 12/02/2009 của Chính phủ Về quản lý dự án đầu tư xây dựng công trình;
- Nghị định số 83/2009/NĐ-CP ngày 15/10/2009 về sửa đổi, bổ sung một số điều của Nghị định số 12/2009/NĐ-CP về quản lý dự án đầu tư xây dựng công trình;
- Nghị định 112/2009/NĐ-CP ngày 14/12/2009 của Chính phủ về quản lý chi phí đầu tư xây dựng công trình;
- Quyết định 101/QĐ-TTg ngày 22/01/2007 của Thủ tướng Chính phủ về việc phê duyệt Quy hoạch phát triển giao thông vận tải thành phố Hồ Chí Minh đến năm 2020 và tầm nhìn sau năm 2020;
- Quyết định số 48/2008/QĐ-TTg ngày 03/04/2008 của Thủ tướng Chính phủ về Ban hành Hướng dẫn chung lập báo cáo nghiên cứu khả thi dự án sử dụng vốn hỗ trợ phát triển chính thức của Nhóm 5 Ngân hàng (Ngân hàng phát triển Châu Á, Cơ quan phát triển Pháp, Ngân hàng hợp tác quốc tế Nhật Bản, Ngân hàng Tái thiết Đức, Ngân hàng Thế giới);
- Thông báo số 164/TB-VPCP ngày 11/07/2008 về kết luận của Thủ tướng Chính phủ Nguyễn Tấn Dũng tại cuộc họp thường trực Chính phủ về Chiến lược phát triển giao thông vận tải Đường sắt Việt Nam đến năm 2020 và tầm nhìn đến năm 2050;
- Quyết định số 361/QĐ-UBND ngày 23/01/2009 của UBND thành phố về duyệt Kết quả chỉ định thầu gói thầu “Tư vấn khảo sát, lập dự



án đầu tư” dự án xây dựng tuyến ĐSĐT TPHCM, tuyến số 4: Cầu Bến Cát - Nguyễn Văn Linh;

- Văn bản số 1557/BQLĐSĐT-KHĐT ngày 25/11/2008 của Ban quản lý đường sắt đô thị TPHCM về thống nhất nội dung lập dự án các tuyến metro và monorail thành phố;
- Hợp đồng dịch vụ tư vấn số 08/HĐ-BQLĐSĐT giữa Bản quản lý đường sắt đô thị (MAUR) và Công ty cổ phần tư vấn đầu tư và xây dựng GTVT (TRICC-JSC) về gói thầu “Khảo sát xây dựng, lập dự án đầu tư” dự án xây dựng tuyến ĐSĐT TPHCM, tuyến số 4: Cầu Bến Cát - Nguyễn Văn Linh;
- Thông báo số 08/TB-HĐTVĐSĐT ngày 10/06/2009 của Hội đồng Tư vấn đường sắt đô thị về Kết luận của phiên họp thứ 9 Hội đồng tư vấn đường sắt đô thị thành phố Hồ Chí Minh: Về báo cáo đầu kỳ Dự án tuyến đường sắt đô thị số 4 (Cầu Bến Cát - Nguyễn Văn Linh);
- Quyết định số 5745/QĐ-UBND ngày 14/12/2009 của UBND thành phố Hồ Chí Minh về phê duyệt điều chỉnh quy hoạch cục bộ tuyến và đè-pô đối với hệ thống đường sắt đô thị thành phố Hồ Chí Minh.

2.2	SỰ PHÙ HỢP VỚI QUY HOẠCH TỔNG THỂ PHÁT TRIỂN KINH TẾ XÃ HỘI VÀ PHÁT TRIỂN GTVT TPHCM
2.2.1	Sự phù hợp với quy hoạch tổng thể phát triển kinh tế xã hội.

### Mục tiêu phát triển thành phố

Xây dựng TPHCM phát triển bền vững, hài hòa giữa phát triển kinh tế với bảo tồn di tích lịch sử, văn hóa và bảo vệ môi trường, bảo đảm an ninh, quốc phòng theo hướng liên kết vùng để trở thành một thành phố văn minh, hiện đại, đóng góp ngày càng lớn vào phát triển của khu vực phía Nam và cả nước; từng bước trở thành một trung tâm công nghiệp, dịch vụ, khoa học công nghệ của khu vực Đông Nam Á.

### Đến năm 2010

Xây dựng TPHCM trở thành thành phố xã hội chủ nghĩa văn minh, hiện đại, đóng góp ngày càng lớn với khu vực phía Nam và cả nước, từng bước trở thành trung tâm công nghiệp, dịch vụ, khoa học, công nghệ của khu vực Đông Nam Á, xứng đáng với thành phố mang tên Bác. Phấn đấu hoàn tất công nghiệp hóa vào năm 2015. Tỷ lệ tăng trưởng GDP trung bình năm sẽ



đạt 12% trong giai đoạn 2006-2010 và GDP/người vào năm 2010 sẽ đạt 3.100 USD;

Tổng mức đầu tư xã hội sẽ là 27,2 tỷ USD (với mức đầu vào trung bình năm là 5,45 tỷ USD), chiếm 37,2% GDP và tỷ lệ tăng trưởng trung bình năm là 17%. Tỷ lệ tăng trưởng doanh thu xuất khẩu và chi phí nhập khẩu năm sẽ lần lượt là 20% và 15%, với khối lượng xuất khẩu năm 2010 đạt 10 tỷ USD.

### Đến năm 2015

Hoàn thành xây dựng TPHCM trở thành thành phố xã hội chủ nghĩa văn minh, hiện đại, có đóng góp lớn với khu vực phía Nam và cả nước, là trung tâm công nghiệp, dịch vụ, khoa học, công nghệ của cả nước và khu vực Đông Nam Á.

Năm 2015 dân số thành phố khoảng 8,222 triệu người thường trú, tổng diện tích đất đô thị: 64.200 ha. Vừa hoàn thiện cải tạo xây dựng mới khu vực nội thành, vừa kết hợp với việc mở rộng phát triển các khu đô thị, dịch vụ thương mại ra các khu vực ngoại thành về phía Đông và Nam thành phố. Phát triển, hoàn thiện hệ thống hạ tầng kỹ thuật đô thị về giao thông, cấp thoát nước, cấp điện, vệ sinh môi trường đạt tiêu chuẩn thành phố văn minh hiện đại. Phát triển hệ thống giao thông công cộng đáp ứng 30% nhu cầu đi lại.

### Đến năm 2020 và 2025

Theo quy hoạch tổng thể, quy hoạch phát triển của thành phố trong giai đoạn quá độ và dự báo giá trị GDP/người vào năm 2020 sẽ đạt khoảng 6.000 USD.

Năm 2020, thành phố sẽ từng bước hoàn thiện mạng lưới giao thông đường bộ, đường biển và hàng không, thực hiện hiện đại hóa giao thông và vận tải, bảo đảm sự ổn định dài hạn về kinh tế - xã hội và thực hiện quá trình phát triển bền vững và xây dựng thành một thành phố cấp trung ương, hạt nhân của vùng kinh tế trọng điểm phía Nam, và một trung tâm thương mại dịch vụ quy mô lớn của khu vực Đông Nam Á.

Cũng đến năm 2020, đất cho xây dựng cơ sở hạ tầng giao thông chiếm 25% diện tích đất sử dụng cho xây dựng, với lượng khách sử dụng giao thông công cộng đạt 50%; năng suất chung của cảng có thể đạt 60 - 70 triệu tấn/năm; sân bay Tân Sơn Nhất sẽ là đầu mối trung chuyển của khu vực cho các đường bay quốc tế, với năng lực vận chuyển hành khách hàng năm là



đạt 20 triệu người; cấp nước 2020 sẽ đạt 3,635 triệu m<sup>3</sup>/ngày và 100% người dân tiếp cận nguồn nước sạch, 80% lượng nước thải sẽ được thu gom và xử lý theo tiêu chuẩn; tái thiết và xây dựng mới mạng lưới cáp điện, các trạm biến thế 500kV, 220kV, 110kV và 22kV, cáp điện vào năm 2025 sẽ là 2.600kWh/ người; 100% lượng tốn thất điện sẽ được triệt tiêu với công nghệ hiện đại.

Với các mục tiêu phát triển thành phố trong các giai đoạn như trên việc xây dựng và hoàn thiện cơ sở hạ tầng kỹ thuật trong đó có cơ sở hạ tầng giao thông vận tải mang ý nghĩa rất quan trọng trong công cuộc xây dựng thành phố ngày càng phát triển, văn minh hiện đại đáp ứng được yêu cầu quy hoạch tổng thể phát triển kinh tế - xã hội của thành phố. Để có thể hoàn thành mục tiêu đến năm 2025 lượng khách sử dụng GTCC chiếm 50% nhu cầu đi lại thì việc xây dựng và hoàn thiện hệ thống vận tải hành khách công cộng khối lượng lớn, đặc biệt hệ thống đường sắt đô thị là phù hợp với quy hoạch tổng thể phát triển kinh tế - xã hội của thành phố nói riêng và cả nước nói chung.

#### 2.2.2 | Sự phù hợp với quy hoạch phát triển GTVT của thành phố

Dự án được nghiên cứu và thực hiện dựa trên mạng lưới ĐSĐT trong quy hoạch phát triển GTVT thành phố đến năm 2020 và tầm nhìn sau 2020 được Thủ tướng Chính phủ phê duyệt tại quyết định số 101/QĐ-TTg ngày 22/01/2007.

Nội dung chính của quy hoạch bao gồm quy hoạch mạng lưới giao thông đường bộ (hệ thống đường hướng tâm đối ngoại, đường vành đai và đường nội đô, mạng vận chuyển hành khách công cộng bằng xe buýt); quy hoạch hệ thống giao thông đường thủy và hệ thống cảng hàng không; quy hoạch hệ thống đường sắt (đường sắt quốc gia và ĐSĐT).

Mạng ĐSĐT bao gồm đường sắt ngoại ô và đường sắt nội đô, trong đó bao gồm 6 tuyến metro và 3 tuyến xe điện. Tuyến metro số 4: Cầu Bến Cát - Nguyễn Văn Linh là một trong những tuyến hướng tâm của thành phố theo hướng Bắc Nam, đi qua các khu trung tâm, khu dân cư, đô thị của thành phố, đặc biệt là chợ Bến Thành, kết nối trung chuyển với các tuyến đường sắt đô thị khác. **Như vậy, tuyến metro số 4 được xây dựng là hoàn toàn phù hợp với quy hoạch phát triển GTVT của thành phố, góp phần cải thiện hệ thống giao thông, cơ sở hạ tầng, đáp ứng được nhu cầu vận tải trong tương lai.**



# Dự án đầu tư xây dựng Đường sắt đô thị TPHCM

## Tuyến metro số 4

## Báo cáo giữa kỳ- Phần 2

### 2.3 QUAN HỆ VỚI CÁC DỰ ÁN KHÁC

Là một tuyến tàu điện ngầm đi xuyên tâm thành phố, qua hàng loạt quận, huyện, tuyến 4 có ảnh hưởng tới nhiều dự án hạ tầng đã quy hoạch hoặc đang ở bước lập dự án. Trong báo cáo này, Tư vấn chỉ xem xét các dự án thuộc lĩnh vực hạ tầng giao thông, đặc biệt là các dự án các tuyến khác thuộc mạng ĐSĐT của thành phố, nhằm tạo ra một mạng lưới hoàn chỉnh, thu hút và phục vụ hành khách tối đa. Ngoài ra, Tư vấn cũng nghiên cứu phối hợp cùng các đơn vị đang thực hiện một số dự án cần có sự thống nhất khi xây dựng với tuyến số 4.

Sau đây là sơ bộ về các quan hệ với các dự án khác. Phần chi tiết, giải pháp kỹ thuật sẽ trình bày trong phụ lục riêng.

#### 2.3.1 Với các tuyến trong mạng ĐSĐT

##### 1) Tuyến đường sắt vành đai An Bình - Tân Kiên

Tuyến 4 và tuyến này sẽ gặp nhau tại khu vực phường Thạnh Xuân, quận 12. Tại đây là depot, ga Thạnh Xuân (S1) của tuyến 4, khi nghiên cứu lập dự án tuyến ĐSVĐ cần bố trí ga (trạm) sát vị trí của S1, nhằm tạo trung chuyển cho khách dọc tuyến vành đai và tuyến 4, thu hút và phục vụ khách từ các khu vực Bình Dương, ngoại thành thành phố (quận 12, Hóc Môn, Sóng Thần) đi vào trung tâm và ngược lại.

##### 2) Tuyến XĐ 3

Theo quy hoạch, tuyến này (hiện chưa được lập dự án là xe điện mặt đất hay monorail) sẽ gặp tuyến 4 tại khu vực Ngã sáu Gò Vấp. Tại đây, tuyến 4 có ga Nguyễn Oanh (Km6+000), được xác định là ga trung chuyển giữa tuyến 4 và tuyến XĐ3. Đây chỉ là vị trí trung chuyển hành khách thuận túy, ga Nguyễn Oanh của tuyến 4 là ga ngầm, do vậy khi lập dự án tuyến XĐ3, cần nghiên cứu để hành khách có thể trung chuyển một cách thuận lợi nhất, giúp tuyến 4 thu hút khách từ vùng quận 12, khu vực hành chính của quận Gò Vấp.

##### 3) Tuyến metro 5

Tuyến 4 sẽ giao cắt với tuyến 5 (hiện đang được Tư vấn IDOM- Tây Ban Nha - nghiên cứu khả thi) tại khu vực Ngã tư Phú Nhuận. Tại đây, ga Ngã tư Phú Nhuận (Km9+000) sẽ là ga ngầm trung chuyển giữa hai tuyến 4 & 5. Kết hợp với việc chỉnh trang, mở rộng khu vực Ngã tư Phú Nhuận, hiện



đang là một điểm thường xuyên xảy ra ùn tắc giao thông, ga ngầm này cần phải được xem xét thiết kế, xây dựng sao cho giảm thiểu mặt bằng chiếm dụng, nhưng khi đưa vào sử dụng lại phải thỏa mãn yêu tố thuận lợi cho khách trung chuyển giữa hai tuyến và phù hợp với giao thông của khu vực, đặc biệt là cho người đi bộ,...

Ngoài ra, tuyến 4 và 5 còn đều có một tuyến nối vào SBTSN, hiện hai tuyến nối này đang được đề xuất chuyển thành một tuyến vòng tổ chức chạy tàu dạng con thoi để khách từ sân bay có thể ra/ vào cả hai tuyến, tiếp cận với mạng metro của thành phố. Trong báo cáo này chỉ đưa ra phương án tuyến, khi có điều chỉnh quy hoạch được phê duyệt sẽ tiếp tục nghiên cứu sâu hơn.

#### 4) Tuyến 3b

Tại khu vực Nhà văn hóa Thanh niên, tuyến 4 sẽ giao cắt với tuyến 3b. Trong phần bố trí ga NVH Thanh niên (Km12+030) sẽ nêu rõ phương án bố trí trung chuyển tại khu vực này.

#### 5) Tuyến 1, 2 & 3a- Ga Bến Thành

Đây là ga trung tâm của mạng, hiện đang được đề xuất điều chỉnh thành một dự án riêng biệt. tại đây tuyến 4 sẽ có trung chuyển hành khách với các tuyến 1,2 & 3a. (*Xem Phụ lục số 3- Các ga*)

#### 6) Tuyến XĐ2

Tại khu vực nút Nguyễn Văn Linh, tuyến 4 có ga Nguyễn Văn Linh (SX) sẽ là ga trung chuyển với tuyến XĐ2. Cũng tương tự như tại Ngã sáu Gò Vấp.

#### 7) Ngoài ra tuyến 4 còn giao cắt với

- Đường sắt Thống Nhất tại khu vực đường Nguyễn Kiệm. Hiện nay, tuyến đường này chưa được nghiên cứu quyết định xây dựng thành đường sắt trên cao hay đường sắt cao tốc, do vậy chưa thể xác định được việc thiết lập một vị trí trung chuyển hành khách với tuyến 4. Với vị trí hiện nay, có thể xác định đây thuộc phạm vi thu hút khách của ga Ngã tư Phú Nhuận.
- Tuyến XĐ1 theo quy hoạch đi dọc đại lộ Đông Tây, tại khu vực cầu Ông Lãnh, việc trung chuyển với tuyến 4 được xác định là phạm vi thu hút khách của ga Hoàng Diệu (SX)



2.3.2 Với một số dự án khác

**1) Nút Ngã tư Ga**

Tuyến 4 đi qua khu vực này là đoạn đi trên cao ở tầng 1 về phía Tây của nút. Bố trí này không ảnh hưởng gì tới nút đường bộ cũng như dự án đường Hà Huy Giáp song hành.

**2) Khu vực Nhà văn hóa (NVH) Thanh niên**

Tư vấn đã đưa ra phương án nhằm hài hòa để tuyến 4 đi ngầm qua khu vực đang dự kiến sẽ xây dựng cao ốc trung tâm Thanh niên. Nhưng do dự án xây dựng này chưa được nghiên cứu, nên trong thiết kế cơ sở của tuyến 4 chỉ nêu ra phần không gian ngầm (từ khoảng tầng âm 3 trở xuống) mà tuyến 4 và ga NVH Thanh niên (Km12+030) cần có. Việc thiết kế kỹ thuật chỉ thực hiện được khi triển khai dự án xây dựng cao ốc với sự phối hợp giữa các bên liên quan.

2.4

**SỰ CẦN THIẾT PHẢI ĐẦU TƯ CỦA DỰ ÁN.**

Từ khi thống nhất đất nước, TPHCM đã có được sự phát triển nhanh, với tỷ lệ tăng trưởng GDP hằng năm đạt 8% trong năm 2009, và GDP/ người đạt gần 2.800 USD. Sự phát triển kinh tế nhanh trong thời gian ngắn đã biến thành phố thành một siêu thành phố có mật độ tập trung dân cư cao và nền kinh tế cơ sở, mở rộng từ 12 quận đến 19 quận và 5 huyện, với dân số trên 7,123 triệu người. Mật độ dân số của các quận 3, 4, 5, 10, 11 của thành phố vượt 40 ngàn người/ km<sup>2</sup>, và 80% cơ sở sản xuất công nghiệp cơ bản là tập trung trong thành phố. Cùng với sự phát triển đô thị, việc chỉnh trang và mở rộng hệ thống giao thông vận tải đã được tiến hành liên tục. Tuy nhiên, do mật độ dân cư và phân bố công nghiệp quá cao, ngày càng khó mở rộng hạ tầng giao thông, trong khi chúng đã tụt hậu với tốc độ phát triển kinh tế - xã hội của thành phố và tốc độ đô thị hóa, vì thế không thể đáp ứng được nhu cầu.

**Các vấn đề và những bất cập về giao thông của thành phố chủ yếu như sau:**

- Thiếu phương tiện phục vụ giao thông, mạng lưới đường phố chưa hoàn thiện; đường phố trong khu vực trung tâm quá hẹp cần phải mở rộng, chỉ có một số đường đủ không gian cho xe buýt lớn lưu thông;



rất khó cho các khu đô thị mới liên kết với khu vực trung tâm thành phố và các tuyến đường chính trong các quận huyện khác;

- Cơ cấu vận tải khách không hợp lý, xe máy là phương tiện đi lại chính, trong khi đó vận tải công cộng chiếm một tỷ lệ rất nhỏ;
- Không đủ diện tích bãi đỗ xe: các bến xe khách liên tỉnh, cảng, ga đường sắt, và sân bay đều tập trung trong thành phố mà không có đường chuyên dụng.

Các vấn đề trên đã gây ra tình trạng ùn tắc, tốc độ di chuyển chậm và ngày càng nhiều tai nạn giao thông. Việc chậm trễ phát triển giao thông vận tải đã làm hạn chế cho quá trình phát triển kinh tế - xã hội thành phố trong kỷ nguyên mới.

Theo quy hoạch tổng thể, thành phố sẽ duy trì đà phát triển kinh tế - xã hội tốt trong những năm tới. Với sự phát triển kinh tế và tăng thu nhập của người dân, ngày càng sẽ có nhiều xe hơi cá nhân hơn và gây nhiều tác động xấu đến tình trạng giao thông đang có vấn đề. Mặc khác, với sự phát triển kinh tế và tốc độ đô thị hóa nhanh, nhu cầu đi lại sẽ tăng lên và người dân sẽ có đòi hỏi cao hơn đến chất lượng phương tiện đi lại. Tuy nhiên, do bị ảnh hưởng bởi việc sử dụng đất và quy mô đường phố hiện tại trong các quận cũ, tình trạng tắc nghẽn giao thông đô thị không thể giải quyết hiệu quả chỉ bằng việc mở rộng đường. Cần thiết phải phát triển hệ thống vận tải công cộng một cách mạnh mẽ, xây dựng mạng đường sắt đô thị nhanh, an toàn, đủ năng lực và tiện lợi, từ đó hình thành một hệ thống vận tải đô thị 3 chiều toàn diện với hệ thống vận tải công cộng làm chủ đạo. Lúc này mới có thể đáp ứng nhu cầu đi lại ngày càng tăng và giải quyết tình trạng tắc nghẽn giao thông đô thị một cách triệt để và cải thiện chất lượng đi lại của nhân dân.

Theo quy hoạch, tuyến metro số 4 chạy dọc theo các trục đường Nguyễn Oanh, Nguyễn Kiệm, Phan Đình Phùng, Hai Bà Trưng, Nam Kỳ Khởi nghĩa, Bến Thành, Hoàng Diệu, Nguyễn Văn Linh, Nhà Bè. Đi qua khu vực dân cư đông đúc, trung tâm hành chính của thành phố và các quận huyện, trung tâm thương mại, cơ sở công nghiệp và thủ công nghiệp, các khu giải trí, văn hóa và thể thao, có mật độ giao thông cao và thường xuyên bị ùn tắc trong giờ cao điểm. Với đặc tính chuyên chở hành khách với khối lượng lớn, ưu thế về tốc độ, an toàn và tiện lợi của hệ thống metro, việc xây dựng tuyến metro số 4 sẽ góp phần cải thiện điều kiện đi lại của người dân trong khu vực dự án, cung cấp dịch vụ đi lại tiện lợi cho người dân, làm



giảm tai nạn và tình trạng ùn tắc giao thông, giảm áp lực cho giao thông thành phố.

Tuyến metro số 4 được xây dựng không chỉ nâng cao hiện đại hóa các khu trung tâm của thành phố mà còn kết nối thuận lợi các khu dân cư, khu đô thị phát triển mới ở các khu vực xa nơi có tuyến đi qua, thúc đẩy việc trao đổi thông tin, nguồn lực và công nghệ, tận dụng hiệu quả hỗ trợ trực tiếp từ khu vực trung tâm thành phố trong việc xây dựng, quá trình đô thị hóa các khu vực dọc theo tuyến và theo đó tăng tiêu chuẩn hiện đại hóa chung của thành phố.

Tuyến metro số 4 là tuyến chính Bắc - Nam của hệ thống ĐSĐT và là một trong những tuyến quan trọng nhất của mạng. Tuyến kết nối trung chuyển hành khách với các tuyến ĐSĐT khác như các tuyến metro số 1, 2, 3a, 3b, 5 và các tuyến xe điện 2 & 3 sẽ giúp giao thông giữa trung tâm thành phố và các quận huyện với các đầu mối giao thông bên ngoài. Tuyến này sẽ trợ giúp to lớn cho việc làm giảm ách tắc giao thông đô thị, nâng cao trạng thái giao thông, giảm ô nhiễm không khí đô thị, hạn chế tiếng ồn và chứng minh được sự phát triển của thành phố, mang lại thuận lợi cho sự phát triển, thúc đẩy quy hoạch tổng thể đô thị, cải thiện môi trường đầu tư, thúc đẩy phát triển kinh tế và giúp phát triển thành một thành phố hiện đại. Bên cạnh đó, tuyến có thể hình thành đầu mối liên kết với tuyến metro số 1, 2, 3a, 3b, có tác dụng định hình hệ thống ĐSĐT trong giai đoạn đầu.

Đối với hệ thống ĐSĐT trong tương lai, tuyến metro số 4 sẽ hình thành 6 đầu mối trung chuyển cùng với các tuyến khác. Với năng lực vận tải khách hàng ngày trong tương lai của tuyến số 4, sẽ góp phần đắc lực vào quá trình đáp ứng nhu cầu đi lại của người dân thành phố, phát huy những lợi ích của mạng ĐSĐT và xây dựng một hệ thống vận tải hành khách tích hợp với giao thông đường sắt làm chủ đạo.

Tuyến metro số 4 có nhánh nối với sân bay Tân Sơn Nhất, khi được xây dựng, tuyến này sẽ góp phần giải quyết ách tắc giữa sân bay và trung tâm thành phố. Cùng với các phương tiện khác, với tuyến đường cao tốc TSN - Bình Lợi sẽ tạo nên những ấn tượng tốt về một thành phố văn minh, hiện đại với du khách ngay khi mới đặt chân tới nơi đã được mệnh danh là “Hòn ngọc Viễn Đông”.

Vận tải ĐSĐT là biện pháp vận tải xanh có ưu tiên cao do sử dụng năng lượng điện và không có khí thải. Với năng lực cao, loại hình này sẽ làm giảm một số lượng lớn phương tiện gây ô nhiễm như xe buýt và xe máy,



phản ánh đầy đủ tính toàn vẹn tính ba mặt của giao thông xanh - trật tự, an toàn và tiện lợi, mức tiêu thụ năng lượng và ô nhiễm thấp, bảo vệ hiệu quả môi trường của thành phố. Theo đó, việc xây dựng một hệ thống vận tải công cộng với vận tải đường sắt làm chủ đạo, thay thế hệ thống vận tải cá nhân hiện hữu chủ yếu là xe máy sẽ có một tác dụng rất lớn lên việc xây dựng một “Thành phố sinh thái” và thực hiện quá trình phát triển bền vững của TPHCM.

**Từ đó có thể nói việc xây dựng và khai thác tuyến ĐSĐT nói chung và tuyến metro số 4 sẽ có tác dụng quan trọng trong việc cải thiện điều kiện đi lại của người dân, thúc đẩy kinh tế phát triển, giảm thiểu ùn tắc giao thông, cải thiện chất lượng không khí, tiết kiệm năng lượng, sử dụng triệt để đất, không gian ngầm và nỗi tại TPHCM.**