

**BAN QUẢN LÝ DỰ ÁN ĐẦU TƯ XÂY DỰNG CÁC CÔNG TRÌNH
GIAO THÔNG VÀ NÔNG NGHIỆP HẢI PHÒNG**



BÁO CÁO TÓM TẮT ĐÁNH GIÁ TÁC ĐỘNG MÔI TRƯỜNG CỦA

**DỰ ÁN ĐẦU TƯ XÂY DỰNG TUYẾN ĐƯỜNG NÓI QUỐC LỘ 5
VỚI QUỐC LỘ 10 ĐOẠN QUA ĐỊA BÀN QUẬN KIẾN AN**

HẢI PHÒNG, NĂM 2025

BAN QUẢN LÝ DỰ ÁN ĐẦU TƯ XÂY DỰNG CÁC CÔNG TRÌNH
GIAO THÔNG VÀ NÔNG NGHIỆP HẢI PHÒNG



BÁO CÁO TÓM TẮT ĐÁNH GIÁ TÁC ĐỘNG MÔI TRƯỜNG

CỦA

DỰ ÁN ĐẦU TƯ XÂY DỰNG TUYẾN ĐƯỜNG NỘI QUỐC LỘ 5
VỚI QUỐC LỘ 10 ĐOẠN QUA ĐỊA BÀN QUẬN KIẾN AN
ĐƠN VỊ TƯ VẤN ĐẠI DIỆN CHỦ ĐẦU TƯ



GIÁM ĐỐC
Khổng Minh Thanh



PHÓ TỔNG GIÁM ĐỐC
Đàm Xuân Bình

HẢI PHÒNG, NĂM 2025

MỤC LỤC

MỞ ĐẦU	2
1. Thông tin chung về dự án.....	3
1.1. Thông tin chung	3
1.2. Phạm vi, quy mô.....	4
1.3. Công nghệ sản xuất.....	5
1.4. Các hạng mục công trình và hoạt động của dự án đầu tư	6
2. Các nội dung tham vấn.....	15
2.1. Vị trí thực hiện dự án đầu tư	15
2.2. Tác động môi trường của dự án đầu tư	20
2.3. Biện pháp giảm thiểu tác động xấu đến môi trường	23
2.4. Chương trình quản lý và giám sát môi trường; phương án phòng ngừa, ứng phó sự cố môi trường	28
2.5. Các nội dung khác	28
3. Cam kết của chủ dự án	29

MỞ ĐẦU

Hải Phòng là một thành phố Cảng biển phát triển của khu vực, cùng với sự phát triển của hệ thống hạ tầng cảng là sự phát triển mạnh về số lượng phương tiện vận chuyển, đặc biệt là vận tải cỡ lớn (container và xe tải lớn). Đến thời điểm này trên địa bàn thành phố có đến hơn 180.000 xe ô tô, trong đó xe đầu kéo chiếm hơn 10%, tương đương với gần 18.000 xe, còn lại là hơn 80.000 xe tải cùng hàng chục nghìn xe ô tô con và xe ô tô khách. Đáng chú ý, số lượng xe máy gia tăng cao hơn rất nhiều so với chỉ các năm trước đó. Nếu như năm 2020, số lượng xe máy tại Hải Phòng chỉ có gần 1,2 triệu, thì đến nay theo con số thống kê của cơ quan chức năng đã lên đến trên 1,5 triệu xe. Với tốc độ tăng trưởng của phương tiện như vậy, hệ thống hạ tầng giao thông của thành phố Hải Phòng hiện nay không thể theo kịp. Nhất là, ùn tắc thường xảy ra ở một số tuyến đường nội thành tại những khu vực mà khả năng mở rộng rất hạn hẹp và các tuyến đường trục hướng tâm ra vào thành phố. Nguy cơ ùn tắc càng cao ảnh hưởng nhiều tới cuộc sống, đi lại của người dân và trật tự mỹ quan đô thị, an toàn giao thông...

Tuyến đường Trường Chinh, Trần Nguyễn Hãn,... là tuyến đường trục chính kết nối về phía quận Kiến An, An Lão, Tiên Lãng. Giờ cao điểm lưu lượng đổ vào trung tâm thành phố rất đông nên mức độ ùn tắc ngày càng nghiêm trọng. Hàng vạn người và phương tiện bị kẹt cứng ngã ba Đôn Niệm, đường Trần Nguyên Hãn (quận Lê Chân) đến tận ngã ba rẽ vào Bệnh viện Trẻ em (đường Trường Chinh) quận Kiến An. Mặc dù thời gian qua, thành phố đã khẩn trương hoàn thành xây dựng các cầu vượt khác mức như giữa đường Nguyễn Văn Linh với đường Hồ Sen – Cầu Rào 2 và mở rộng nút giao thông đường vòng cầu Niệm, ngã tư Trần Nguyên Hãn - Nguyễn Đức Cảnh, cầu Rào 1,... Tuy nhiên, giải pháp lâu dài để giảm ùn tắc giao thông, thành phố Hải Phòng cần nhanh chóng hoàn thiện các dự án, công trình giao thông, như dự án kết nối giao thông các trục Đông - Tây và Bắc - Nam, cùng với đó cần xây dựng mới các tuyến đường trục đô thị, đồng thời triển khai nhanh các dự án kết nối giao thông với hệ thống cảng biển...

Để Hải Phòng hướng tới phát triển đô thị, giao thông theo yêu cầu phát triển của thành phố cảng xanh, văn minh, hiện đại thì vấn đề then chốt của hạ tầng giao thông cần phải được giải quyết, phải đưa được loại hình phương tiện vận tải cỡ lớn (container, tải) ra khỏi khu vực nội đô thành phố, đồng thời xây dựng không gian riêng cho các loại hình này lưu thông, hạn chế tối đa ảnh hưởng tới xấu các loại hình phương tiện khác lưu thông, đảm bảo nâng cao ATGT, nâng cao chất lượng giao thông và chất lượng cuộc sống.

Như vậy, để rút ngắn hành trình cho phương tiện giao thông, rút ngắn thời gian lưu thông, giảm chi phí vận chuyển phục vụ cho các khu công nghiệp đi qua khu vực các quận nội thành với các quận, huyện phía Nam như Kiến An, An Lão, Tiên Lãng,

Vĩnh Bảo; thúc đẩy liên kết giữa các khu vực quận huyện với nhau và với các vùng trong và ngoài thành phố,... thì việc đầu tư xây dựng tuyến đường kết nối từ đường Bùi Viện đến cao tốc Hà Nội – Hải Phòng là hết sức cần thiết.

Dự án “Dự án đầu tư xây dựng tuyến đường nối Quốc lộ 5 với Quốc lộ 10 đoạn qua địa bàn quận Kiến An” đã được Hội đồng nhân dân thành phố Hải Phòng phê duyệt chủ trương đầu tư tại Nghị quyết số 30/NQ-HĐND ngày 17 tháng 6 năm 2025.

Dự án đã được UBND thành phố Hải Phòng giao nhiệm vụ chủ đầu tư tại Quyết định số 1898/QĐ-UBND ngày 18/6/2025 cho Ban Quản lý dự án đầu tư xây dựng các công trình giao thông và nông nghiệp Hải Phòng.

Dự án “Dự án đầu tư xây dựng tuyến đường nối Quốc lộ 5 với Quốc lộ 10 đoạn qua địa bàn quận Kiến An” là dự án mới có nhu cầu sử dụng đất khoảng 40,56ha và có yêu cầu chuyển đổi mục đích sử dụng đất trồng lúa 2 vụ > 5ha. Căn cứ theo mục 5c Phụ lục IV ban hành kèm theo Nghị định số 08/2022/NĐ-CP ngày 10/01/2022 của Chính Phủ được sửa đổi, bổ sung tại mục 4 Phụ lục ban hành kèm theo Nghị định số 05/2025/NĐ-CP ngày 06/01/2022 của Chính Phủ; dự án nhóm II thuộc điểm đ, khoản 4, điều 28 Luật bảo vệ môi trường số 72/2020/QH14 (dự án có chuyển đổi mục đích sử dụng đất với quy mô nhỏ nhưng có yếu tố nhạy cảm về môi trường). Theo điểm b, khoản 1, Điều 30, Luật Bảo vệ môi trường số 72/2020/QH14 dự án thuộc đối tượng lập báo cáo ĐTM gửi Ủy ban nhân dân thành phố Hải Phòng thẩm định, phê duyệt.

1. Thông tin chung về dự án

1.1. Thông tin chung

- Tên dự án: Dự án đầu tư xây dựng tuyến đường nối Quốc lộ 5 với Quốc lộ 10 đoạn qua địa bàn quận Kiến An.

- Địa điểm thực hiện dự án: Tuyến đi qua địa bàn các phường Đồng Hòa, Nam Sơn, Văn Đầu, Bắc Hà (quận Kiến An); xã Thuận Thiên (huyện Kiến Thụy), thành phố Hải Phòng; nay là phường Kiến An, phường Phù Liễn và xã Kiến Thụy), thành phố Hải Phòng.

- Tên chủ dự án: Ban quản lý dự án đầu tư xây dựng các công trình giao thông và nông nghiệp Hải Phòng.

- Địa chỉ trụ sở chính: 14 Minh Khai, Quận Hồng Bàng, Thành phố Hải Phòng.

- Đại diện: (Ông) Đào Sỹ Ngọc - Chức vụ: Tổng giám đốc.

- Điện thoại: 0225.3747866.

- Thời gian thực hiện dự án: năm 2025 – 2029.

1.2. Phạm vi, quy mô

- Phạm vi: Theo Đồ án điều chỉnh Quy hoạch chung thành phố Hải Phòng đến năm 2040, tầm nhìn đến năm 2050 thì hướng tuyến nghiên cứu cơ bản được xác định như sau:

- Điểm đầu (Km0) tại Km9+800 đường Bùi Viện, thuộc địa bàn phường Đồng Hòa, quận Kiến An. Điểm cuối (Km7+287) tại Km85+100 cao tốc Hà Nội - Hải Phòng thuộc xã Thuận Thiên, huyện Kiến Thụy.

- Tổng chiều dài tuyến khoảng 7,3km (chưa gồm tuyến trong nút giao), trong đó:

+ Đoạn từ đường Bùi Viện đến ĐT.355 khoảng 4,1km;

+ Đoạn từ ĐT.355 đến cao tốc Hà Nội - Hải Phòng khoảng 3,2km.



(Sơ họa bản đồ vị trí tuyến nghiên cứu)

- Quy mô đầu tư:

+ Xây dựng mới tuyến đường nối Quốc lộ 5 - Quốc lộ 10 đoạn từ đường Bùi Viện đến cao tốc Hà Nội - Hải Phòng với chiều dài khoảng 7,3km. Chiều rộng mặt cắt ngang nền đường B_{nền} = 50,5m, gồm: mỗi chiều 03 làn xe ô tô và 01 dải đường bên; chiều rộng mặt đường B_{mặt}: $2 \times (3 \times 3,75\text{m}) = 22,5\text{m}$, dải an toàn B_{đat}: $4 \times 0,5\text{m} = 2,0\text{m}$, dải phân cách giữa B_{dpc} = 2,0m, dải phân cách bên B_{dpcb}: $2 \times 1,0\text{m} = 2,0\text{m}$, mặt đường bên B_{đg}: $2 \times 6,0\text{m} = 12,0\text{m}$ và chiều rộng hè đường hai bên B_{hè}: $2 \times 5,0\text{m} = 10,0\text{m}$.

+ Xây dựng 01 cầu vượt qua sông Đa Độ. Chiều rộng cầu B_{cầu} = 40,5m (gồm 2 đơn nguyên, mỗi đơn nguyên 20,25m, cách nhau 1,0m). Khẩu độ và tĩnh không thông thuyền với kích thước B_xH=(30,0x5,0)m.

+ Xây dựng 01 nút giao khác mức với đường Bùi Viện, tĩnh không đứng dưới cầu $H \geq 4,75\text{m}$. Khu vực dưới cầu Lãm Khê xây dựng hầm chui dọc đường Trường Chinh để giải quyết triệt để các điểm xung đột giao thông, quy mô hầm chui 04 làn xe có tổng bề rộng B_{hầm} = 17,2m; hai bên hầm xây dựng đường mỗi phía 02 làn xe có chiều rộng mặt đường B_{mặt} = 8,0m, hè đường B_{hè} = 3,0m. Đầu tư xây dựng các nút giao cùng mức với đường địa phương.

+ Các hạng mục khác: Xây dựng các công trình hạ tầng kỹ thuật, gồm: hệ thống thoát nước, chiếu sáng, cây xanh, báo hiệu, hạ tầng khác có liên quan và tổ chức an toàn giao thông.

- Nhóm dự án, loại, cấp công trình chính thuộc dự án

+ Nhóm dự án: Dự án nhóm A.

+ Loại, cấp công trình: Công trình giao thông, cấp đặc biệt.

- Tổng mức đầu tư dự án: 5.307,415 tỷ đồng (Năm nghìn, ba trăm linh bảy tỷ, bốn trăm mười lăm triệu đồng).

- Dự án có nhu cầu sử dụng đất khoảng 40,56ha.

1.3. Công nghệ sản xuất

Dự án thuộc loại hình đầu tư hạ tầng kỹ thuật đường giao thông (giao thông, cầu, cây xanh, hệ thống thoát nước, chiếu sáng) nên không có công nghệ sản xuất, vận hành.

Sau khi Dự án hoàn thành, Chủ đầu tư bàn giao lại cho đơn vị có chức năng để thực hiện quản lý, bảo quản, sử dụng theo đúng mục tiêu đề ra. Công tác quản lý bao gồm:

- Vệ sinh tuyến đường.

- Khơi thông cống, rãnh dọc tuyến trước mùa mưa.

- Kiểm tra, đánh giá hiện trạng tuyến đường để phát hiện các hư hỏng và kịp thời sửa chữa khắc phục.

- Định kỳ duy tu, bảo dưỡng các công trình và trang thiết bị dọc tuyến.

1.4. Các hạng mục công trình và hoạt động của dự án đầu tư

a. Bình đồ tuyến

Hướng tuyến tuân thủ theo hướng tuyến đã được xác định trong đồ án Quy hoạch chung thành phố Hải Phòng. Quá trình nghiên cứu có hiệu chỉnh cục bộ một số đoạn trên nguyên tắc tránh đường điện 110kV chạy bên phải tuyến đoạn từ Km2+400 – Km5+400 Hướng tuyến tuân thủ theo hướng tuyến đã được xác định trong đồ án Quy hoạch chung thành phố Hải Phòng. Quá trình nghiên cứu có hiệu chỉnh cục bộ một số đoạn trên nguyên tắc tránh khu mộ tập trung, tránh chùa Úc Giác (xã Thuận Thiên) và giảm tối đa khối lượng giải phóng mặt bằng nhà dân.

- Đoạn từ đầu tuyến đến đường tỉnh 355 (Km0 - Km4+100):

+ Điểm đầu tuyến kết nối nút giao với đường Bùi Viện; tuyến đi bên cạnh khu quy hoạch đô thị HP Elite Central đang xây dựng; sau đó rẽ trái đi bên cạnh Trường THPT Đồng Hòa (Km0+600), đi bên trái đường điện 110kV hiện tại, qua khu vực ruộng.

+ Tuyến tránh bên cạnh khu vực chùa Quỳnh (Km3+200), đến Km3+400 tuyến ngoặt trái tránh khu nghĩa trang Kha Lâm (phường Văn Đẩu), cắt qua ĐT.355 tại ~Km4+100 (lý trình dự án).

- Đoạn từ đường tỉnh 355 đến sông Đa Độ (Km4+100 - Km5+880):

+ Qua ĐT.355, tuyến ngoặt trái và cắt qua khu vực ruộng, tránh nghĩa trang Công Nông (phường Văn Đẩu). Đến khoảng Km4+870 tuyến cắt qua đường Đồng Quy, sau đó ngoặt phải tránh khu nghĩa trang giáp đường Vụ Sơn.

+ Tuyến cắt qua đường vành đai 3 quy hoạch tại ~Km5+323.

+ Tuyến đi thẳng cắt qua sông Đa Độ tại ~Km5+880 sang địa bàn huyện Kiến Thụy.

- Đoạn qua địa bàn huyện Kiến Thụy (Km5+880 - Km7+287): Tuyến điều chỉnh cục bộ để tránh khu dân cư và chùa Úc Giác cũng như tránh khu tái định cư phía xã An Thọ, huyện An Lão (thuộc đoạn tiếp theo). Tuyến kết thúc tại vị trí đường gom Km85+100 cao tốc Hà Nội - Hải Phòng thuộc xã Thuận Thiên, huyện Kiến Thụy. Điểm này sẽ đấu nối nút giao liên thông thuộc đoạn tuyến nối Quốc lộ 5 - Quốc lộ 10 đoạn từ cao tốc Hà Nội - Hải Phòng đến thị trấn Tiên Lãng.

- Các điểm không chệch chính trên tuyến:

+ Nút giao đường Bùi Viện (Km0);

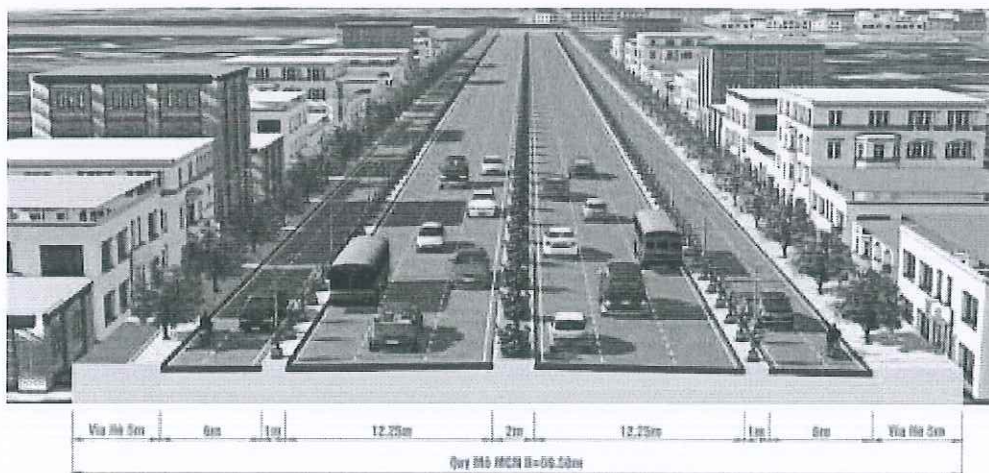
- + Nút giao đường tỉnh 355 (Km4+100);
- + Cầu vượt sông Đa Độ (Km5+880);
- + Điểm kết nối cao tốc Hà Nội – Hải Phòng (Km85+100 cao tốc, tương ứng ~Km7+287 lý trình tuyến chính).

b. Mặt cắt ngang

- Giải phóng mặt bằng toàn tuyến theo quy mô quy hoạch rộng 50,5m.
- Đầu tư xây dựng đường và các công trình trên tuyến với mặt cắt ngang hoàn chỉnh theo quy hoạch.

Chiều rộng nền đường $B_{\text{nền}} = 50,5\text{m}$, gồm mỗi chiều 03 làn xe ô tô + 01 dải đường bên, chiều rộng phần mặt đường xe chạy và dải phân cách bên có điều chỉnh cơ cấu lại so với quy hoạch chung để phù hợp với quy chuẩn kỹ thuật, tiêu chuẩn thiết kế đường nhưng tổng chiều rộng nền đường không thay đổi so với quy hoạch. Cụ thể:

- + Chiều rộng mặt đường $B_{\text{mặt}}: 2 \times (3 \times 3,75\text{m}) = 22,5\text{m}$;
- + Dải an toàn $B_{\text{dat}}: 4 \times 0,5\text{m} = 2,0\text{m}$;
- + Dải phân cách giữa $B_{\text{dpc}} = 2,0\text{m}$;
- + Dải phân cách bên $B_{\text{dpcb}}: 2 \times 1,0\text{m} = 2,0\text{m}$;
- + Mặt đường bên $B_{\text{đg}}: 2 \times 6,0\text{m} = 12,0\text{m}$;
- + Hè đường hai bên $B_{\text{hè}}: 2 \times 5,0\text{m} = 10,0\text{m}$;



(Mặt cắt ngang điển hình nền đường- Phương án hoàn chỉnh)

c. Trắc dọc tuyến

Cao độ thiết kế đường phù hợp cao độ quy hoạch tỷ lệ 1/2.000 đã được duyệt của quận Kiến An (theo QĐ số 1337/QĐ-UBND ngày 11/7/2016 của UBND thành phố Hải Phòng) và Quyết định số 510/QĐ-UBND ngày 08/3/2018 của UBND thành phố Hải Phòng về việc phê duyệt Quy hoạch cao độ nền và thoát nước mặt thành phố

Hải Phòng đến năm 2025, tầm nhìn đến năm 2050 cao độ tuyến đường xây dựng mới dự kiến từ 2,30 - 2,50m theo hệ Quốc gia.

Bên cạnh đó, một số vị trí công trình thoát nước sẽ phải đảm bảo cao độ theo không chế khẩu độ cống; chiều dày kết cấu mặt đường,... đảm bảo êm thuận toàn tuyến, kết nối phù hợp các tuyến đường hiện có trong khu vực.

Đối với đoạn ngoài đô thị đáp ứng yêu cầu về mực nước thủy văn theo quy định.

d. Thiết kế nút giao

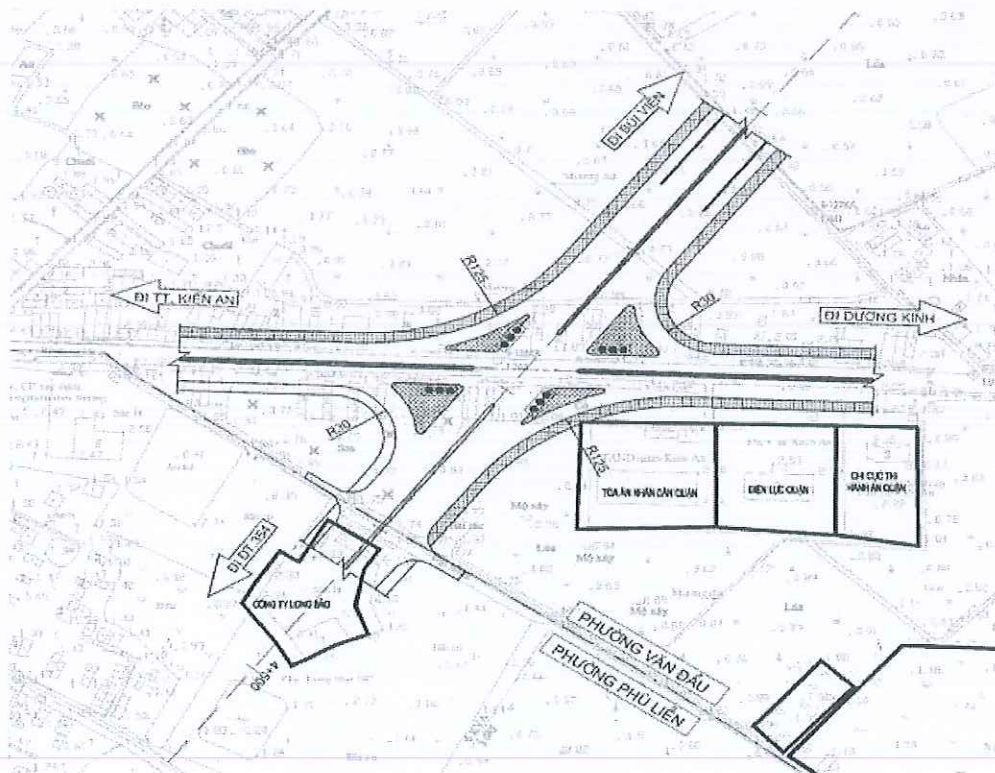
Trên tuyến xây dựng 03 nút giao với các tuyến đường chính gồm: giao đường Bùi Viện, giao ĐT.355, giao vành đai 3 quy hoạch.

(1) Nút giao đầu tuyến với đường Bùi Viện

- Để đảm bảo nâng cao mức độ an toàn và khả năng lưu thông nút giao dưới cầu Lãm Khê, thiết kế mở rộng đường Trường Chinh, xây dựng hầm chui dọc đường Trường Chinh với quy mô hầm 4 làn xe (rộng ~17,2m), hai bên hầm bố trí đường bên mỗi đường 2 làn xe. Tổng chiều rộng đường B~40m. Hai đầu sẽ vuốt về đường cũ rộng 30-31m. Trên đỉnh hầm kín tổ chức giao thông dạng đảo xuyên tự điều khiển.

(2) Nút giao với ĐT.355 (Km4+093 theo lý trình dự án)

Thiết kế nút giao ngã tư cùng mức có đèn tín hiệu điều khiển kết hợp các đảo giao thông.



(Mặt bằng nút giao ĐT.355)

(3) Nút giao đường Vành đai 3 quy hoạch (Km5+320)

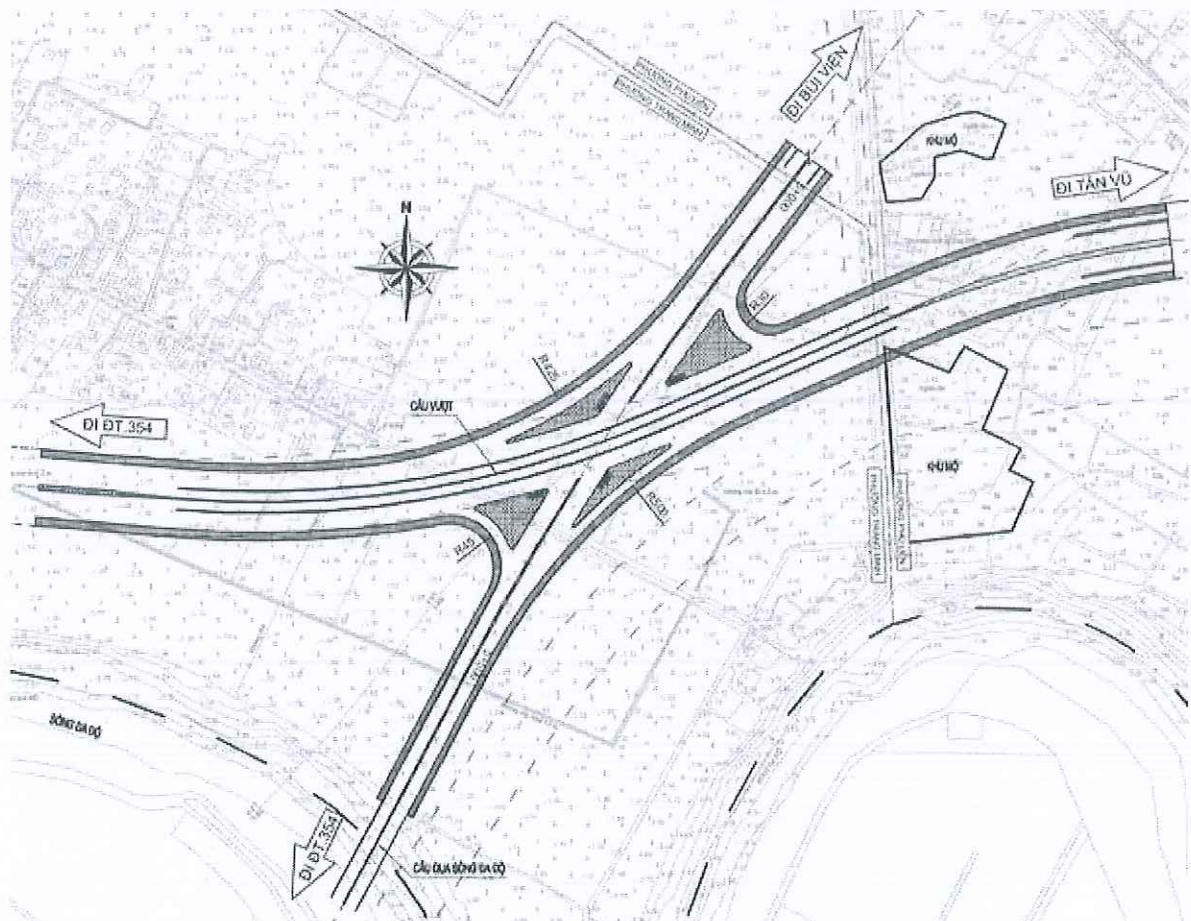
Nút giao Vành đai 3 là ngã tư giao giữa tuyến chính với đường Vành đai 3 quy hoạch nhằm kết nối QL10 qua cầu Hải Thành về phía Đông và nút giao Tân Vũ với hệ thống cảng Đình Vũ, Lạch Huyện.

Hiện tại tuyến đường Vành đai 3 đoạn từ nút Hưng Đạo (quận Dương Kinh) đến Quốc lộ 10 (huyện An Lão) chưa xây dựng. Tuy nhiên để đảm bảo kết nối, thiết kế định hướng sơ đồ nút giao để tránh bị chồng chéo trong quá trình thực hiện dự án đường vành đai 3 sau này, giai đoạn này chưa xây dựng nút giao trong dự án. Khu vực xung quanh nút giao có một số khu mộ tập trung lớn. Do đó phương án nút giao cần hạn chế tối đa GPMB.

Theo quy hoạch là nút giao khác mức có mặt cắt ngang các tuyến đường:

+ Đường vành đai 3: $B = 68\text{m}$;

+ Đường nối Quốc lộ 5 với Quốc lộ 10: $B = 50,5\text{m}$.



(Mặt bằng nút giao Đường vành đai 3 quy hoạch dự kiến triển khai giai đoạn sau)

e. Nền đường, mặt đường

* Nền đường.

- Nền đường thông thường: Nền đường đắp bằng cát hạt nhỏ đầm chặt đạt $K \geq 0,95$, 30cm dưới đáy kết cấu áo đường độ chặt $K \geq 0,98$. Phía ngoài ta luy đắp đất bao chiều dày 1,0m. Giữa lớp K98 và kết cấu mặt đường rải 1 lớp vải địa kỹ thuật cường độ chịu kéo $\geq 12\text{kN/m}$ để ngăn cách. Đối với các đoạn nền đắp thông thường tiến hành vét đất không thích hợp, sau đó rải 1 lớp vải địa kỹ thuật ngăn cách và đắp nền thông thường. Các yêu cầu của đoạn chuyển tiếp giữa đường và cầu, cống: Tuân thủ theo yêu cầu tại TCCS 41:2022/TCĐBVN.

- Nền đường đắp cao trên đất yếu: Qua tham khảo địa chất các công trình lân cận cho thấy khu vực xây dựng dự án có đất yếu trên bề mặt, do đó các đoạn nền đắp cao phải xử lý nền đất yếu trước khi thi công kết cấu mặt đường và các hạng mục khác. Giải pháp xử lý có thể sử dụng các giải pháp sau:

- + Đào thay đất;
- + Đắp gia tải;
- + Khử lún bằng giếng cát kết hợp gia tải;
- + Khử lún bằng cọc đất gia cố xi măng;
- + Sàn giảm tải bằng BTCT trên nền cọc BTCT (áp dụng cho đoạn sát mỏ cầu).
- * Mặt đường, hè đường.

- Mặt đường: kết cấu mặt đường dự kiến sử dụng bê tông nhựa trên móng cấp phối đá dăm. Mô đun đàn hồi mặt đường chính dự kiến $E_{yc} \geq 160\text{Mpa}$. Đường bên và các nhánh $E_{yc} \geq 140\text{Mpa}$.

- Hè đường: Sử dụng gạch Tezzaro.
- Bó vỉa hè, đan rãnh: Bê tông đúc sẵn.

f. Công trình thoát nước.

- Thoát nước dọc:

+ Đối với các đoạn có thiết kế vỉa hè sẽ thiết kế cống dọc để thoát nước mưa thông qua các cửa thu nước, hố ga bằng BTCT. Khẩu độ cống theo tính toán để bố trí và tham khảo quy hoạch hạ tầng kỹ thuật được duyệt của các quận (theo quy hoạch với cống tròn đường kính $D = 1,0 - 1,5\text{m}$). Hướng thoát nước theo quy hoạch chung.

+ Hệ thống thu nước mưa: Bố trí các cửa thu nước mưa mép đường với khoảng cách dự kiến 25 - 30m/cửa thu, sau đó thoát vào cống tròn dọc bằng BTCT hai bên đường, gom nước chảy về cống chính dọc tuyến.

- Thoát nước ngang: Trên tuyến cắt qua một số kênh mương của hệ thống thủy lợi. Cụ thể:

Báo cáo tóm tắt đánh giá tác động môi trường “Dự án đầu tư xây dựng đường nối Quốc lộ 5 với Quốc lộ 10 đoạn qua địa bàn quận Kiến An”

TT	Công trình kênh mương	Đơn vị quản lý
1	Kênh Miếu Mang	Địa phương
2	Kênh Hè Ông Tá	Địa phương
3	Kênh Hè Ông Thỉnh	Địa phương
4	Kênh Cầu Lân	Địa phương
5	Kênh Đường Cháy	Địa phương
6	Kênh C1-2 trạm bơm Mạ Giầm	Công ty TNHH MTV KTCTTL Đa Độ
7	Kênh Mạ Giầm	Địa phương
8	Kênh hút trạm bơm Mạ Giầm	Công ty TNHH MTV KTCTTL Đa Độ
9	Kênh C2-1 trạm bơm Mạ Giầm	Địa phương
10	Kênh Đò Vọ 1	Công ty TNHH MTV KTCTTL Đa Độ
11	Kênh Đồng Trụ 3	Địa phương
12	Kênh Đồng Trụ 2	Địa phương
13	Kênh Đồng Kênh Cao 2	Địa phương
14	Kênh Đồng Trụ 1	Địa phương
15	Kênh Đò Vọ 1	Công ty TNHH MTV KTCTTL Đa Độ
16	Kênh Đường Đối	Địa phương
17	Kênh đường đồng Chùa Quỳnh	Địa phương
18	Kênh cửa Chùa Quỳnh	Địa phương
19	Kênh đồng Chùa Quỳnh	Địa phương
20	Kênh Đầu Vũ	Địa phương
21	Kênh Lò Gạch	Địa phương
22	Kênh Đầu Vũ 2-1	Địa phương
23	Kênh Khoa học 1	Địa phương
24	Kênh Đầu Vũ 2	Địa phương
25	Kênh Kc3 trạm bơm Cầu Xà	Công ty TNHH MTV KTCTTL Đa Độ
26	Kênh Vườn Dù	Địa phương
27	Kênh Lò Mỏ	Địa phương
28	Kênh Đồng Vàng giữa	Địa phương
29	Kênh Thắng Lợi	Công ty TNHH MTV KTCTTL Đa Độ
30	Kênh Đò Vọ 1	Công ty TNHH MTV KTCTTL Đa Độ
31	Kênh khu Chân Rau	Địa phương

TT	Công trình kênh mương	Đơn vị quản lý
32	Kênh Đồng Lạnh	Địa phương
33	Kênh Kc1 trạm bơm Phù Lưu 1	Công ty TNHH MTV KTCTTL Đa Độ
34	Kênh trục chính sông Đa Độ	Công ty TNHH MTV KTCTTL Đa Độ

Phương án thiết kế hoàn trả: Ngoài trừ các tuyến kênh lớn được bố trí cầu (theo bảng thống kê ở phần cầu), các tuyến kênh chính khác dự kiến bố trí các công hộp bằng BTCT đổ tại chỗ; một số kênh nhỏ nội đồng bố trí công tròn bằng BTCT. Các vị trí gần nhau sẽ kết hợp cải dòng để tiết kiệm chi phí. Khẩu độ theo quy hoạch của hệ thống thủy lợi đảm bảo các yêu cầu tưới tiêu khu vực để tính toán khái toán chi phí. Trong bước thiết kế tiếp theo sẽ làm việc thỏa thuận cụ thể về vị trí, khẩu độ với các cơ quan quản lý như Chi Cục Quản lý tài nguyên nước và Phòng chống thiên tai Hải Phòng, Sở NN&MT Hải Phòng và các xã, phường liên quan.

g. Cấp nước, hạ tầng kỹ thuật.

- **Hệ thống thoát nước thải:** Bố trí cống thoát nước thải bằng BTCT, đường kính $D = 0,3 - 0,4m$ dưới hè đường, gom nước chảy về vị trí quy hoạch sau này đấu vào hệ thống thoát nước thải chung khu vực để xử lý trước khi thoát ra sông. Trước mắt sẽ đấu tạm vào cống thoát nước mưa tùy theo vị trí thuận lợi cho việc đấu nối sau này. Nước thải các hộ dân được thu gom bởi hệ thống ống PVC D125 đổ vào tuyến cống chính.

- **Hào kỹ thuật:** Để bố trí các công trình ngầm như điện trung thế, điện sinh hoạt, cáp viễn thông, cáp thông tin tín hiệu,... thiết kế ống kỹ thuật trong phạm vi dự án bao gồm:

+ Ống kỹ thuật dọc được bố trí dưới hè đường. Kết cấu dạng bó ống nhựa siêu bền PVC Hi-3P dài 6m, dự kiến mỗi bó gồm 06 ống đường kính D110mm có bố trí các bộ giá định vị ống.

+ Ống kỹ thuật ngang bố trí tại một số vị trí nút giao trên tuyến.

+ Thiết kế các hố ga kỹ thuật có nắp để thuận tiện cho việc luồn cáp và duy tu bảo dưỡng với khoảng cách theo quy định, dự kiến trung bình 100m/ga.

+ Các quy cách cấu tạo tuân thủ tiêu chuẩn TCVN 8700:2011- Cống, bể, hầm, hố, rãnh kỹ thuật và tủ đấu cáp viễn thông - Yêu cầu kỹ thuật.

- **Hệ thống cấp nước:** Trong phạm vi hè đường dự trữ không gian để bố trí đường ống cấp nước dọc theo tuyến đường, sẽ do đơn vị cấp nước bố trí đồng thời trong quá trình thực hiện dự án, vừa phục vụ cấp nước sinh hoạt, vừa phục vụ phòng cháy chữa cháy.

h. Các hạng mục khác

- Đèn chiếu sáng: Trên tuyến dự kiến bố trí các cột đèn chiếu sáng để đảm bảo khai thác an toàn ban đêm.

+ Vị trí bố trí: trên dải phân cách giữa và trên hè đường;

+ Khoảng cách đèn dự kiến trung bình 35m/cột.

+ Nguồn cấp lấy ở hệ thống điện trung thế khu vực dọc tuyến, dự kiến lắp đặt trạm biến áp mới đủ công suất để cấp nguồn. Trong bước thiết kế tiếp theo sẽ tính toán cụ thể công suất điện tiêu thụ yêu cầu cho dự án cả trong giai đoạn thi công và giai đoạn khai thác để thực hiện công tác thỏa thuận cấp nguồn, vị trí đấu nối đáp ứng yêu cầu của dự án cũng như phù hợp với hiện trạng mạng lưới điện.

- Các hạng mục khác như đèn tín hiệu giao thông, cây xanh, ... được bố trí đồng bộ trong dự án.

- An toàn giao thông: Bố trí biển báo, vạch sơn, ... theo Quy chuẩn Quốc gia về báo hiệu đường bộ QCVN 41:2024/BGTVT và các quy định hiện hành liên quan khác.

- Về phương án sử dụng tầng đất mặt: Thực hiện theo quy định tại Điều 10 Nghị định số 112/2024/NĐ-CP ngày 11/9/2024 của Chính phủ quy định chi tiết về đất trồng lúa, đất được chuyển đổi từ đất chuyên trồng lúa nước có tác động đến tầng đất mặt sẽ bóc riêng tầng đất mặt (tối thiểu 20cm tính từ mặt ruộng) để sử dụng vào mục đích nông nghiệp.

h. Giải pháp thiết kế cầu trên tuyến.

(1) Cầu vượt đường Bùi Viện.

Cầu vượt đường Bùi Viện là một hạng mục thuộc nút giao. Tuyến đường Bùi Viện đã được xây dựng với 6 làn xe đối ngoại và 2 dải đường gom với tổng chiều rộng mặt cắt ngang $B_{\text{mặt}} = 50,5\text{m}$ (mặt đường chính mỗi chiều rộng 9,5m, đường gom mỗi bên rộng 6,0m, dải phân cách giữa 6,5m, dải phân cách bên $2 \times 1,5\text{m}$, hè đường $2 \times 5,0\text{m}$). Vị trí cầu vượt thuộc phạm vi đường dẫn đầu cầu Lãm Khê có chiều rộng đường trong tường chắn bằng BTCT trên nền cọc BTCT $40 \times 40\text{cm}$, chiều rộng đường dẫn $B_{\text{tc}} = 30\text{m}$ (mặt đường $2 \times 13,5\text{m}$, dải phân cách giữa 2,0m, gờ lan can $2 \times 0,5\text{m}$) và đường gom mỗi bên rộng 7,0m. Cao độ đường vị trí vượt khoảng +5,20m.

➤ Giải pháp thiết kế cầu vượt tuyến chính:

- Cầu vượt qua đường Bùi Viện với tĩnh không đứng $H \geq 4,75\text{m}$.

- Kết cấu phần trên: Cầu chính bằng BTCT dự ứng lực, chiều dài cầu dự kiến $L_c = 386\text{m}$. Kết cấu cụ thể sẽ được nghiên cứu lựa chọn ở bước tiếp theo để đảm bảo các yêu cầu kinh tế - kỹ thuật và yêu cầu về đảm bảo giao thông.

- Chiều rộng cầu: $\Sigma B = 17,5\text{m}$ (gồm 4 làn xe chạy $4 \times 3,5\text{m}$ + dải phân cách giữa $0,5\text{m}$ + dải an toàn $4 \times 0,5\text{m}$ + gờ lan can $2 \times 0,5\text{m}$).

- Kết cấu phần dưới: Mố, trụ cầu bằng BTCT đổ tại chỗ đặt trên nền móng cọc khoan nhồi.

➤ Giải pháp thiết kế cầu vượt tuyến nhánh rẽ phải từ cầu Lãm Khê về phía cao tốc Hà Nội – Hải Phòng:

- Cầu vượt qua đường gom phải đường Bùi Viện với tĩnh không đứng $H \geq 4,75\text{m}$.

- Kết cấu phần trên: Cầu chính bằng BTCT dự ứng lực gồm 8 nhịp, chiều dài cầu dự kiến $L_c = 283\text{m}$. Kết cấu cụ thể sẽ được nghiên cứu lựa chọn ở bước tiếp theo để đảm bảo các yêu cầu kinh tế - kỹ thuật và yêu cầu về đảm bảo giao thông.

- Chiều rộng cầu: $\Sigma B = 8,0 - 9,5\text{m}$ (gồm 1 làn xe ô tô $3,5\text{m}$ + 1 làn xe hỗn hợp $3,0\text{m}$ + dải an toàn $0,5\text{m}$ + gờ lan can $2 \times 0,5\text{m}$; đoạn trong đường cong mở rộng $1,5\text{m}$).

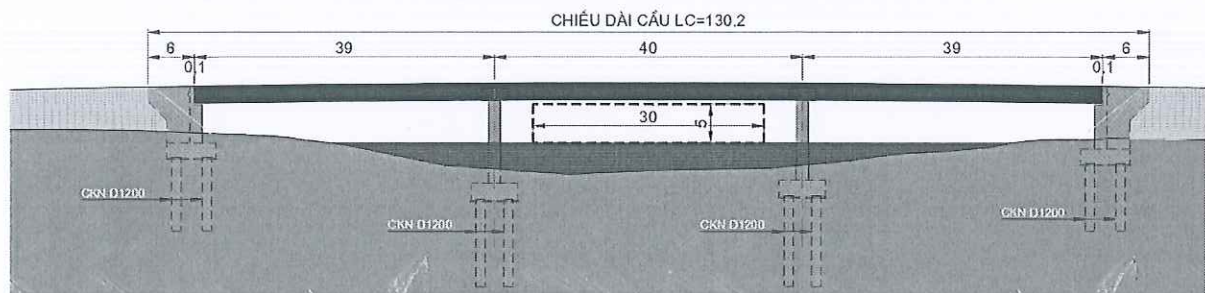
- Kết cấu phần dưới: Mố, trụ cầu bằng BTCT đổ tại chỗ đặt trên nền móng cọc khoan nhồi.

(2) Cầu vượt sông Đa Độ.

Cầu vượt qua sông Đa Độ nối giữa quận Kiến An và huyện Kiến Thụy. Theo quy hoạch, sông Đa Độ từ ngã ba sông Văn Úc (An Lão) đến ngã ba sông Văn Úc (Kiến Thụy) là sông cấp IV, tương ứng khổ thông thuyền $B \times H = 30\text{m} \times 6(5)\text{m}$ (5m là trong điều kiện hạn chế). Hiện tại phía hạ lưu mới xây dựng cầu Hòa Bình qua sông Đa Độ với tĩnh không đứng $H = 5\text{m}$, phía thượng lưu có cầu Nguyệt Ánh trên ĐT.354 có tĩnh không thông thuyền thấp. Để đảm bảo kinh tế, phù hợp với các cầu mới xây dựng, đề xuất thiết kế tĩnh không thông thuyền $B \times H = (30 \times 5)\text{m}$.

Giải pháp thiết kế cầu dự kiến như sau:

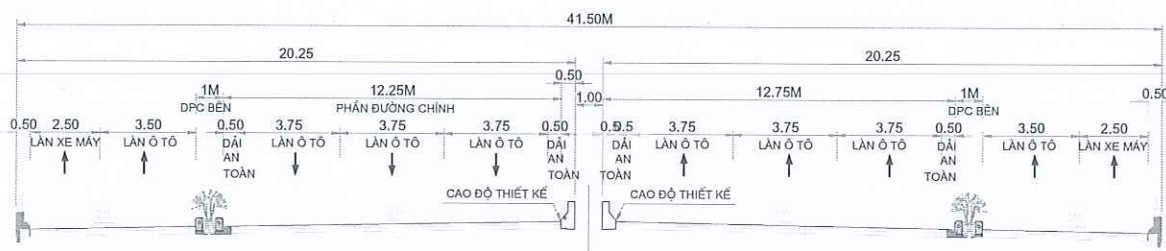
- Kết cấu phần trên: Cầu bằng gồm 3 nhịp dầm BTCT DƯL chiều dài nhịp 40m . Tổng chiều dài cầu tính đến đuôi mố khoảng $130,2\text{m}$.



(Bố trí chung cầu vượt sông Đa Độ)

- Chiều rộng cầu: Đề xuất các phương án mặt cắt ngang sau: $B = 41,5\text{m}$, gồm 2 đơn nguyên, mỗi đơn nguyên rộng $20,25\text{m}$ đặt cách nhau $1,0\text{m}$.

- Phần mặt đường xe chạy giữ nguyên như trên tuyến đường; phần lề đi bộ không bố trí.



1.5. Các yếu tố nhạy cảm với môi trường

- Yếu tố nhạy cảm về môi trường của dự án:

+ Dự án có chuyển đổi mục đích sử dụng đất trồng lúa 02 vụ với tổng diện tích khoảng 29,59ha.

+ Thực hiện di dân khoảng 721 hộ dân.

2. Các nội dung tham vấn

2.1. Vị trí thực hiện dự án đầu tư

* Vị trí, ranh giới dự án:

Theo Đồ án điều chỉnh Quy hoạch chung thành phố Hải Phòng đến năm 2040, tầm nhìn đến năm 2050 thì hướng tuyến nghiên cứu cơ bản được xác định như sau:

- Điểm đầu (Km0) tại Km9+800 đường Bùi Viện, thuộc địa bàn phường Đồng Hòa, quận Kiến An. Điểm cuối (Km7+287) tại Km85+100 cao tốc Hà Nội - Hải Phòng thuộc xã Thuận Thiên, huyện Kiến Thụy.

- Tổng chiều dài tuyến khoảng 7,3km (chưa gồm tuyến trong nút giao), Tuyến đi qua địa bàn các phường Đồng Hòa, Nam Sơn, Văn Đẩu, Bắc Hà (quận Kiến An); xã Thuận Thiên (huyện Kiến Thụy), thành phố Hải Phòng; nay là phường Kiến An, phường Phù Liễn và xã Kiến Thụy), thành phố Hải Phòng. Trong đó:

+ Đoạn từ đường Bùi Viện đến ĐT.355 khoảng 4,1km;

+ Đoạn từ ĐT.355 đến cao tốc Hà Nội - Hải Phòng khoảng 3,2km.

- Tổng diện tích quy hoạch của dự án là 40,56ha.

- Cơ cấu hiện trạng sử dụng đất tổng hợp trong bảng sau:

STT	Loại đất	Diện tích (ha)
1	Đất ở	4,44
2	Đất nông nghiệp	29,59
3	Đất cơ quan (trụ sở UBND phường Đồng Hòa và 1 phần đất Công an phường)	0,60

4	Đất thương mại-dịch vụ (Công ty Quỳnh Hương)	0,35
5	Đất nghĩa trang	0,29
	Đất khác (thủy lợi, đất bờ thửa, giao thông,...)	5,29
	Tổng	40,56

(Nguồn: Báo cáo nghiên cứu khả thi Dự án)

* Mối tương quan của dự án với các đối tượng xung quanh:

- Dự án được tiến hành khảo sát để xác định vị trí cụ thể, quy mô công trình, lựa chọn phương án công trình tối ưu, đề xuất các giải pháp thiết kế hợp lý, tính toán khối lượng san nền, định vị, phục vụ thi công xây dựng công trình, quản lý sử dụng công trình.

+ Về không gian, cảnh quan: Tuyến đường đi qua địa hình tương đối bằng phẳng. Đi qua địa hình chủ yếu ruộng và xen kẽ một số khu vực có nhà dân và xen kẽ một số khu vực ruộng trũng.

+ Về kiến trúc công trình: Trong ranh giới lập quy hoạch không có di tích văn hoá – lịch sử.

+ Hiện trạng các đối tượng trên đất bao gồm:

++ Đoạn tuyến phía quận Kiến An cắt qua một số khu vực đông dân cư tại khu vực nút giao đường Bùi Viện thuộc địa phận phường Đồng Hòa và phường Quán Trữ. Khu vực này địa hình tương đối khó khăn, nhiều nhà cửa. Do đó cần xử lý nút giao an toàn và hiệu quả.

++ Đoạn tuyến từ phường Quán Trữ đi phường Bắc Hà qua chủ yếu đất ruộng, cắt qua một số nhà dân dọc đường Lê Tảo thuộc phường Nam Sơn và đường Nguyễn Lương Bằng thuộc phường Văn Đẩu.

++ Đoạn tuyến từ phường Bắc Hà đến Cao tốc Hà Nội – Hải Phòng tuyến đi chủ yếu qua đất ruộng và bám khu dân cư thôn Úc Gián, xã Thuận Thiên, huyện Kiến Thụy.

++ Về hiện trạng các công trình hạ tầng kỹ thuật dọc tuyến: Tuyến đường chạy gần song song với đường điện 110kV ở đoạn qua địa bàn quận Kiến An, vị trí tuyến không ảnh hưởng đến đường điện. Bên cạnh đó, trên tuyến có cắt qua một số hệ thống điện trung thế và hạ thế, dự án sẽ tính toán chi phí di dời hoàn trả theo quy định về vị trí phù hợp để thi công công trình.

Một số hình ảnh khu vực dự án:



(Điểm đầu tuyến, giao đường Bùi Viện)



(Nút giao dưới cầu Lãm Khê)



(Đường Đồng Hòa)



(Khu vực chùa Quỳnh)



(Nghĩa trang Kha Lâm)



(Khu vực chùa Úc Gián)

+ Về giao thông:

++ Đường Trường Chinh có điểm đầu tại cầu Niệm, ngang qua Cầu Lãm Khê, điểm cuối tại Ngã 6 Kiến An; là một đoạn của đường tỉnh 360 - tuyến đường huyết mạch nối từ trung tâm thành phố tới huyện An Lão. Hiện tại mặt cắt ngang rộng 26-30m, trong đó mặt đường mỗi bên khoảng 9,5m, dải phân cách giữa 1,0m, vỉa hè mỗi bên từ 3,0 – 5,0m.

++ Đường Lê Duẩn có điểm đầu tại ngã 6 Quán Trữ, Kiến An; điểm cuối tại

chân cầu Kiến An. Chiều rộng đường khoảng 30m, trong đó mặt đường khoảng 12m, hè đường mỗi bên 5-7m.

++ Đường Trần Nhân Tông có điểm đầu tại ngã 6 Quán Trữ, Kiến An; điểm cuối tại ngã 6 Kiến An. Chiều rộng đường khoảng 30m, hè đường mỗi bên 5-7m.



(Đường Trường Chinh)



(Đường Trần Nhân Tông)

Mặt cắt ngang các tuyến đường thực hiện trạng là rất nhỏ so với tốc độ phát triển các phương tiện giao thông.

+ Công trình thủy lợi: các công trình thủy lợi dự án cắt qua

TT	Công trình kênh mương	Đơn vị quản lý
1	Kênh Miếu Mang	Địa phương
2	Kênh Hè Ông Tá	Địa phương
3	Kênh Hè Ông Thịnh	Địa phương
4	Kênh Cầu Lân	Địa phương
5	Kênh Đường Cháy	Địa phương
6	Kênh C1-2 trạm bơm Mạ Giầm	Công ty TNHH MTV KTCTTL Đa Độ
7	Kênh Mạ Giầm	Địa phương
8	Kênh hút trạm bơm Mạ Giầm	Công ty TNHH MTV KTCTTL Đa Độ
9	Kênh C2-1 trạm bơm Mạ Giầm	Địa phương
10	Kênh Đò Vọ 1	Công ty TNHH MTV KTCTTL Đa Độ
11	Kênh Đồng Trụ 3	Địa phương
12	Kênh Đồng Trụ 2	Địa phương
13	Kênh Đồng Kênh Cao 2	Địa phương
14	Kênh Đồng Trụ 1	Địa phương
15	Kênh Đò Vọ 1	Công ty TNHH MTV KTCTTL Đa Độ
16	Kênh Đường Đối	Địa phương
17	Kênh đường đồng Chùa Quỳnh	Địa phương

TT	Công trình kênh mương	Đơn vị quản lý
18	Kênh cửa Chùa Quỳnh	Địa phương
19	Kênh đồng Chùa Quỳnh	Địa phương
20	Kênh Đầu Vũ	Địa phương
21	Kênh Lò Gạch	Địa phương
22	Kênh Đầu Vũ 2-1	Địa phương
23	Kênh Khoa học 1	Địa phương
24	Kênh Đầu Vũ 2	Địa phương
25	Kênh Kc3 trạm bơm Cầu Xà	Công ty TNHH MTV KTCTTL Đa Độ
26	Kênh Vườn Dù	Địa phương
27	Kênh Lò Mỏ	Địa phương
28	Kênh Đồng Vàng giữa	Địa phương
29	Kênh Thắng Lợi	Công ty TNHH MTV KTCTTL Đa Độ
30	Kênh Đò Vọ 1	Công ty TNHH MTV KTCTTL Đa Độ
31	Kênh khu Chân Rau	Địa phương
32	Kênh Đồng Lạnh	Địa phương
33	Kênh Kc1 trạm bơm Phù Lưu 1	Công ty TNHH MTV KTCTTL Đa Độ
34	Kênh trục chính sông Đa Độ	Công ty TNHH MTV KTCTTL Đa Độ

* Các đối tượng nhạy cảm xung quanh khu vực thực hiện dự án:

Tuyến nghiên cứu đi qua khu vực đất nông nghiệp (đất lúa, đất trồng đào, rau màu), ao cá, mương nội đồng, một số vị trí tuyến nằm đi qua cụm dân cư nằm giáp khu nghĩa trang thuộc địa bàn các xã:

Hiện trạng đất chủ yếu là đất nông nghiệp (trồng lúa, trồng rau màu, trồng cây ăn quả,...), khu nuôi trồng thủy sản; không có các yếu tố nhạy cảm khác như khu bảo tồn thiên nhiên, rừng, di sản văn hóa,...

- Di tích văn hoá, lịch sử: tuyến đường xây dựng không đi qua các khu sinh quyển cần bảo vệ, không có các khu di tích lịch sử - văn hóa được xếp hạng.

- Khu dân cư: khu dân cư tập trung tại Km2+400 – Km5+400 xã Trung Lập, khu dân cư thôn Kê Sơn, Kiến Thiết, Bắc Hải, xóm 4, Vĩnh An,....

- Trường học: cách trường mầm non Trung Lập 80m về phía bên trái tuyến.

- Chùa, nghĩa trang: Chùa Tảm Thượng, hướng tuyến đi về phía Tây và cắt qua khu mộ tập trung của xã Vĩnh An, giáp khu mộ tập trung Km7+200 – Km7+650.

- Công trình thủy lợi: Tuyến đường giao cắt qua các công trình thủy lợi như kênh, mương đất, mương xây và cống thoát nước Công ty TNHH MTV khai thác công trình thủy lợi và địa phương khai thác và vận hành.

- Hệ thống đường giao thông: trong khu vực của dự án có các tuyến giao thông lớn và quan trọng như QL10, QL37.

- Yếu tố nhạy cảm về môi trường:

+ Dự án có chuyển đổi mục đích sử dụng đất trồng lúa 02 vụ với tổng diện tích khoảng 29,59ha.

+ Thực hiện di dân khoảng 721 hộ dân.

2.2. Tác động môi trường của dự án đầu tư

* Giai đoạn giải phóng mặt bằng, thi công xây dựng:

Trong giai đoạn giải phóng mặt bằng, thi công xây dựng bao gồm các nội dung chiếm dụng đất, đền bù, di dân giải phóng mặt bằng (phá dỡ nhà cửa, công trình hạ tầng) và thực hiện thi công xây dựng.

Các nguồn tác động liên quan đến chất thải và không liên quan đến chất thải phát sinh từ giai đoạn giải phóng mặt bằng, thi công xây dựng được trình bày tại bảng sau:

TT	Hoạt động tạo nguồn	Các loại chất thải/ Yếu tố gây tác động	Thời gian	Không gian
1	Nguồn gây tác động liên quan đến chất thải			
1.1	Giải phóng mặt bằng (phá dỡ nhà cửa, công trình hạ tầng)	- Bụi, khí thải, tiếng ồn - Chất thải rắn xây dựng (gạch, vữa, bê tông, gỗ, sắt loại, tôn,...) - Rác thải sinh hoạt, - Chất thải rắn từ hoạt động phát quang: cây cối, cỏ dại,... - Bùn bở tự hoại - Nước thải sinh hoạt, nước mưa chảy tràn	2 tháng	Trong khu vực thu hồi đất của dự án
1.2	Chuẩn bị công trường thi công (san ủi mặt bằng, lắp đặt thiết bị,...)	- Bụi, tiếng ồn do tập kết máy móc thi công, vận chuyển vật liệu - Chất thải xây dựng (gạch, vữa, gỗ, sắt loại), đất đá thải các loại - Nước thải vệ sinh máy móc thiết bị, nước thải sinh hoạt của công nhân, nước mưa chảy tràn	1 tháng	Trên tuyến thi công của dự án
1.3	Bóc tách mặt đường, bóc lớp hữu cơ	- Ô nhiễm bụi, khí thải do vận chuyển, san lấp vật liệu và vận chuyển bùn thải, đất đá - Bùn đất thải từ bóc hữu cơ,	6 tháng	Trong khu vực thu hồi đất của dự án

Báo cáo tóm tắt đánh giá tác động môi trường “Dự án đầu tư xây dựng đường nối Quốc lộ 5 với Quốc lộ 10 đoạn qua địa bàn quận Kiến An”

TT	Hoạt động tạo nguồn	Các loại chất thải/ Yếu tố gây tác động	Thời gian	Không gian
		CTR thi công, CTNH - Nước thải vệ sinh máy móc, phương tiện, nước mưa chảy tràn - Sạt lở bùn đất vào đất nông nghiệp		
1.4	Thi công xây dựng các hạng mục công trình trên tuyến	- Bụi, khí thải do các phương tiện thi công, mùi từ BTNN - CTR xây dựng, CTNH - Nước thải thi công, bảo dưỡng và vệ sinh máy móc, thiết bị thi công	30 tháng	Trên tuyến thi công của dự án
1.5	Hoạt động vận chuyển nguyên vật liệu xây dựng, chất thải, bùn đất,...	- Bụi, khí thải do các phương tiện vận chuyển	30 tháng	Trên tuyến thi công của dự án
1.6	Hoạt động bảo dưỡng, sửa chữa phương tiện giao thông, máy móc phục vụ thi công công trình	- Dầu thải - Giẻ lau dính dầu mỡ và các CTNH khác	30 tháng	Trên tuyến thi công của dự án
1.7	Sinh hoạt của công nhân	- Rác thải, nước thải sinh hoạt từ hoạt động của công nhân - Bụi, khí do đun nấu tại các lán trại công nhân	Trong suốt thời gian chuẩn bị thi công	Trong khu vực thi công của dự án
2 Nguồn gây tác động không liên quan đến chất thải				
2.1	Chiếm dụng đất ở	- Mất chỗ ở của người dân - Xáo trộn cuộc sống trong khu vực - Tổn thất về thu nhập - Mâu thuẫn trong công tác đền bù, - Gián đoạn nguồn cấp điện, nước sinh hoạt - Tác động đến cảnh quan, hệ sinh thái trong khu vực	- Vĩnh viễn đối với đất bị thu hồi	Trong khu vực thu hồi đất của dự án
2.2	Thu hồi đất nông nghiệp	- Mất đất sản xuất - Mất công ăn việc làm người dân địa phương bị thu hồi đất - Tác động đến cảnh quan, hệ sinh thái trong khu vực	- Vĩnh viễn đối với đất bị thu hồi	Trong khu vực thu hồi đất của dự án
2.3	Chiếm dụng tạm thời đất nông nghiệp (làm công	- Mất tạm thời đất sản xuất - Gây suy thoái chất lượng đất sau khi hoàn trả.	Trong suốt thời gian chuẩn bị	Tại các công trường, bãi vật liệu tạm,

TT	Hoạt động tạo nguồn	Các loại chất thải/ Yếu tố gây tác động	Thời gian	Không gian
	trường, lán trại công nhân, bãi vật liệu)		và thi công	lán trại công nhân của dự án
2.4	Các hoạt động không liên quan đến chất thải	- Tiếng ồn và rung động từ các phương tiện vận chuyển, các máy móc thi công công trình - Các rủi ro, tai nạn về lao động - Gia tăng phương tiện giao thông, có thể gây mất an toàn giao thông - Xói lở, bồi lắng và ngập úng cục bộ - Gián đoạn tưới tiêu - Phát sinh tệ nạn xã hội	Trong suốt thời gian chuẩn bị thi công	Trong khu vực thi công của dự án

* Giai đoạn vận hành:

Trong giai đoạn khai thác tuyến đường, các hoạt động của dự án tác động đến môi trường bao gồm việc xuất hiện tuyến đường mới đi kèm các hoạt động kinh tế - xã hội trong khu vực, hoạt động của dòng xe trên đường và nước mưa chảy tràn cuốn các chất bẩn trên đường.

Tóm lược các nguồn gây tác động liên quan đến chất thải và không liên quan đến chất thải của dự án trong giai đoạn đi vào vận hành được thể hiện tại Bảng sau.

TT	Hoạt động tạo nguồn	Các loại chất thải/ Yếu tố gây tác động	Thời gian	Không gian
1	Nguồn gây tác động liên quan đến chất thải			
1.1	Hoạt động của dòng xe	Bụi, các khí độc (CO, NO ₂ , SO ₂ , VOC)	Trong giai đoạn khai thác	Dọc tuyến dự án
1.2	Nước mưa chảy tràn trên tuyến đường	Các chất bẩn trên mặt đường cuốn theo nước mưa		
1.3	Rác thải trên tuyến đường	Các loại rác thải của người tham gia giao thông		
2	Nguồn gây tác động không liên quan đến chất thải			
2.1	Hoạt động của dòng xe	Tiếng ồn, rung động	Trong giai đoạn khai thác	Dọc tuyến dự án
2.2	Sự hiện diện của tuyến đường	Tác động tích cực đến KT-XH		

Đối tượng bị tác động là dân cư sinh sống dọc tuyến, những người tham gia giao thông trên tuyến đường và môi trường đất, nước, không khí dọc tuyến đường.

2.3. Biện pháp giảm thiểu tác động xấu đến môi trường

a. Các công trình và biện pháp thu gom, xử lý nước thải

* Giai đoạn thi công xây dựng:

- Nước thải sinh hoạt:

+ Mỗi công trường bố trí 02 nhà vệ sinh di động có dung tích 2,5 m³/nhà để thu gom, lưu trữ chất thải. Hợp đồng với đơn vị có chức năng đến hút chất thải tại bồn chứa chất thải mang đi xử lý theo đúng quy định.

- Nước thải thi công:

+ Nước thải từ quá trình rửa bánh xe, vệ sinh dụng cụ thi công bê tông: mỗi công trường đào rãnh thu và hố thoát nước thải có kích thước tối thiểu 0,5m×0,5m×0,3m được đầm chặt và lót vải địa kỹ thuật để chống xói. Mỗi công trường sẽ xây dựng 01 hố lắng tạm thời để thu gom nước rửa cốt liệu, nước vệ sinh dụng cụ thi công, nước thải rửa xe trên các công trường thi công dọc tuyến, mỗi hố có 02 ngăn, kích thước mỗi ngăn khoảng 1m×1m×1,5m, trước cửa thu vào hố lắng có đặt song chắn bằng lưới sắt để thu gom rác và vải hút dầu để tách văng dầu trên bề mặt. Vải hút dầu (chất thải chứa dầu) được thay thế định kỳ 1 tuần/lần, được thu gom khu lưu giữ, xử lý như chất thải nguy hại. Nước sau khi lắng đọng chất rắn lơ lửng được sử dụng để rửa bánh xe, tận dụng phun nước dập và tưới ẩm đường giao thông, giảm thiểu bụi trên công trường thi công.

+ Quy trình: Nước thải xây dựng → Tách dầu → Lắng cặn → Tái sử dụng cho rửa xe hoặc tận dụng phun nước dập bụi, tưới ẩm khu vực thi công, không thải ra môi trường.

- Nước mưa chảy tràn:

+ Khu vực công trường thi công: Đào rãnh thu gom nước mưa khu vực thi công và công trường thi công, rãnh có kích thước rộng × sâu = 0,5m × 0,75m, trên tuyến rãnh cách 30m đào hố ga kích thước dài × rộng × sâu = 0,5m × 0,5m × 1,0m để thu gom và lắng đọng chất rắn lơ lửng trước khi chảy vào nguồn tiếp nhận; thường xuyên nạo vét các rãnh thu gom và hố ga để tăng khả năng tiêu thoát nước. Tần suất nạo vét 01 tháng/lần hoặc sau mỗi trận mưa; che phủ các đồng nguyên vật liệu, tránh nước mưa rửa trôi. Không để nguyên vật liệu, thiết bị thi công gần các rãnh thoát nước.

+ Khu vực thi công dọc tuyến: Lập kế hoạch phù hợp để hạn chế tối đa việc đào, đắp vào mùa mưa; che phủ các đồng nguyên vật liệu, tránh nước mưa rửa trôi. Không để nguyên vật liệu, thiết bị thi công gần các rãnh thoát nước hiện trạng, nạo vét thường xuyên các tuyến thoát nước đảm bảo lưu thông dòng chảy. Thực hiện thi công cuốn chiếu, làm đến đâu thu gom đến đó, nương hoàn trả được xây dựng trước khi thu hồi,

công rãnh thoát nước hai bên tuyến làm trước hoặc làm song song và thực hiện khơi thông để hạn chế tác động của nước mưa chảy tràn.

+ Khu vực đổ vật liệu không thích hợp: Tại vị trí tập kết vật liệu không thích hợp, thực hiện đào rãnh thoát nước kích thước rộng x sâu = 0,5 x 0,8 m xung quanh khu chứa, phía cuối rãnh thoát nước bố trí hố lắng dung tích 2 m³ để lắng bùn cặn trước khi thoát vào các lưu lực, hệ thống thoát nước mặt chung của khu vực.

*** Giai đoạn vận hành:**

- Khẩu độ cống đủ lớn, đảm bảo yêu cầu nạo vét khi cống bị bồi lắng. Công thiết kế mới theo tiêu chuẩn vĩnh cửu phù hợp với quy mô mặt cắt ngang. Khẩu độ cống thiết kế đảm bảo lưu lượng thiết kế, khẩu độ cống tối thiểu của cấp đường, phù hợp với việc nâng cấp cải tạo trong tương lai.

- Rãnh dọc đầy đặn được bố trí tại một số đoạn cục bộ để đảm bảo khả năng thoát và tiêu nước mặt đường.

- Thường xuyên vệ sinh tuyến đường sạch sẽ để hạn chế các chất bẩn bị nước mưa rửa trôi vào nguồn tiếp nhận. Gia cố các mái taluy trên tuyến đường.

b. Đối với xử lý bụi, khí thải

*** Giai đoạn thi công xây dựng:**

- Làm ẩm bề mặt: Vào những ngày nắng, tại khu vực công trường được phun nước làm ẩm bề mặt (tối thiểu 2 lần/ngày). Hoạt động này được thực hiện trong suốt giai đoạn san ủi mặt bằng.

- Làm ẩm vật liệu phá dỡ: Tưới nước làm ẩm lên công trình cần phá dỡ trước và sau khi tiến hành phá dỡ.

- Giải phóng phế thải phá dỡ: Thực hiện phá dỡ theo nguyên tắc phá đến đâu làm sạch ngay đến đó. Những loại có thể tái sử dụng được thu gom tập trung thành từng đống trong phạm vi GPMB và được làm ẩm để tránh phát tán bụi; những chất thải loại không tái sử dụng được phải chuyển ngay về vị trí san lấp mặt bằng theo quy định dưới sự giám sát của tổ tư vấn giám sát.

- Sử dụng các phương tiện, máy móc được đăng kiểm; che phủ bạt đối với tất cả các phương tiện chuyên chở nguyên vật liệu, đất thải, phế thải,...; phương tiện vận chuyển chở đúng trọng tải quy định.

- Thường xuyên thu dọn đất, cát, vật liệu rơi vãi tại khu vực thi công và đường tiếp cận công trường thi công tại các vị trí giao cắt; phun nước giảm bụi khu vực công trường và khu vực tuyến; lắp dựng hàng rào tôn xung quanh công trường thi công, vị trí thi công gần các khu/điểm dân cư đảm bảo môi trường không khí xung quanh khu vực dự án luôn nằm trong giới hạn cho phép theo quy định của pháp luật hiện hành.

- Thực hiện làm sạch bề mặt trước khi trải thảm nhựa bằng biện pháp quét, thổi, hút bụi kết hợp với phun nước tại các đoạn đường đi qua khu dân cư.

- Quy chuẩn áp dụng: QCVN 05:2023/BTNMT - Quy chuẩn kỹ thuật Quốc gia về chất lượng không khí.

*** Giai đoạn vận hành:**

- Thường xuyên thu dọn đất cát trên mặt đường để giảm phát sinh bụi.

- Các xe chở vật liệu, hàng hóa phải được che chắn, tránh để rơi vãi ra đường và phải tuân thủ đúng tốc độ quy định.

c. Công trình, biện pháp thu gom, lưu giữ, quản lý, xử lý chất thải rắn thông thường

*** Giai đoạn thi công xây dựng:**

- Chất thải rắn từ quá trình phá dỡ: Thực hiện phân loại và xử lý thích hợp, chất thải có tái chế được như sắt, thép, vỏ bao xi măng,... được thu gom và bán cho các đơn vị thu mua; gạch, bê tông vỡ dùng để san lấp mặt bằng; phần không sử dụng được vận chuyển về vị trí bãi chứa vật liệu không thích hợp đã được thỏa thuận với địa phương.

- Chất thải do phát quang thảm thực vật: Cây nông nghiệp để chủ sở hữu tận thu, còn lại chủ dự án có trách nhiệm vận chuyển về bãi rác của địa phương.

- Bùn thải từ bể tự hoại của các hộ dân sẽ thuê đơn vị có chức năng đến hút đem đi xử lý theo đúng quy định.

- Quản lý chất thải rắn sinh hoạt: Trang bị 03 thùng rác loại 100 lít tại mỗi công trường thi công. Đảm bảo thu gom toàn bộ chất thải rắn sinh hoạt phát sinh từ hoạt động của cán bộ công nhân viên phục vụ dự án và hợp đồng với đơn vị chức năng thu gom, xử lý với tần suất 01 ngày/lần.

- Quản lý chất thải rắn xây dựng:

+ Không tập kết rác thải gần nguồn nước mặt; có kế hoạch thi công hợp lý; chất thải bao gồm đất đá thải, gạch vỡ, bê tông rơi vãi được vận chuyển về vị trí bãi chứa vật liệu không thích hợp đã được thỏa thuận với địa phương.

+ Các loại chất thải như vỏ bao xi măng, sắt, nhựa thừa được thu gom và bán lại cho đơn vị thu mua.

+ Bùn, đất hữu cơ thừa được làm khô sơ bộ sau đó vận chuyển đến bãi chứa dự kiến để lưu trữ và bàn giao cho chính quyền xã quản lý, sau đó vận chuyển đến các khu vực có nhu cầu trồng cây hoặc san phủ lên bề mặt các khu ruộng có đất bị phèn hóa theo đúng theo quy định tại Nghị định số 112/2024/NĐ-CP.

+ Khối lượng đất đào không tận dụng được cần đổ thải được vận chuyển đến các bãi chứa vật liệu không thích hợp đã được thỏa thuận với địa phương.

+ Thu dọn lán trại, công trường và thanh thải lòng kênh mương: Vật liệu của các công trình tạm được dọn sạch sau thi công; hoàn nguyên theo tình trạng ban đầu dưới sự kiểm soát của tư vấn giám sát thi công.

*** Giai đoạn vận hành:** Không có.

d. Công trình, biện pháp thu gom, lưu giữ, quản lý, xử lý chất thải nguy hại

*** Giai đoạn thi công xây dựng:**

- Thu gom toàn bộ chất thải nguy hại phát sinh trong giai đoạn thi công xây dựng. Bố trí 07 thùng chứa loại 100-200 lít có nắp đậy bảo đảm lưu chứa an toàn, không tràn đổ và lưu giữ trong kho chứa chất thải nguy hại tạm thời tại các công trường thi công dọc tuyến, có mái che, có gắn biển hiệu cảnh báo theo quy định và hợp đồng với đơn vị có chức năng thu gom, xử lý theo quy định.

- Quy định áp dụng: Nghị định số 08/2022/NĐ-CP ngày 10 tháng 01 năm 2022 của Chính phủ quy định chi tiết một số điều của Luật Bảo vệ môi trường, Thông tư số 02/2022/TT-BTNMT ngày 10 tháng 01 năm 2022 của Bộ trưởng Bộ Tài nguyên và Môi trường, QCVN 07:2009/BTNMT - Quy chuẩn kỹ thuật Quốc gia về giới hạn cho phép đối với chất thải nguy hại.

*** Giai đoạn vận hành:** Không có.

e. Công trình, biện pháp giảm thiểu tác động do tiếng ồn, độ rung

*** Giai đoạn thi công xây dựng:**

- Tuân thủ các quy định về tổ chức thi công; bố trí thời gian thi công hợp lý, hạn chế thi công vào ban đêm tại các khu đông dân cư; lựa chọn vị trí trạm bảo dưỡng máy móc, máy phát điện xa các vị trí nhạy cảm, khu dân cư. Định kỳ bảo dưỡng máy móc, thiết bị và phương tiện thi công. Đền bù mọi thiệt hại nếu hoạt động thi công gây hư hại đến công trình. Thực hiện giám sát tiếng ồn, rung động tại khu vực thi công.

- Quy chuẩn áp dụng: QCVN 26:2010/BTNMT - Quy chuẩn kỹ thuật Quốc gia về tiếng ồn; QCVN 27:2010/BTNMT - Quy chuẩn kỹ thuật Quốc gia về độ rung.

*** Giai đoạn vận hành:**

Thực hiện các phương án, giải pháp giảm tiếng ồn như hạn chế tốc độ, cấm bóp còi tại các vị trí tuyến đi qua khu dân cư tập trung, các đối tượng nhạy cảm khác trong trường hợp cần thiết và theo quy định của pháp luật hiện hành, đảm bảo tiếng ồn từ hoạt động của dự án không gây ảnh hưởng tới các khu dân cư lân cận.

f. Công trình, biện pháp bảo vệ môi trường khác

- Phối hợp với chính quyền địa phương thực hiện công tác bồi thường, giải phóng mặt bằng theo đúng quy định của pháp luật hiện hành; chỉ triển khai thi công xây dựng dự án sau khi hoàn thành công tác bồi thường, hỗ trợ, chuyển đổi mục đích sử dụng đất theo đúng quy định của pháp luật.

- Hoàn trả hệ thống mương đúng theo nội dung đã thỏa thuận với cơ quan quản lý thủy lợi.

g. Công trình, biện pháp phòng ngừa và ứng phó sự cố môi trường

*** Giai đoạn thi công xây dựng:**

- Thực hiện cải tạo, nâng cấp các kênh, mương, cống thoát nước tại các vị trí mà đoạn tuyến cắt qua trước khi tiến hành thi công; hoàn thành việc cải tạo kênh, mương trước mùa gieo cấy; thi công hoàn thành các hạng mục đắp đất nền trước mùa mưa; thường xuyên kiểm tra, khơi thông các dòng chảy, thông tắc các cống rãnh thoát nước xung quanh công trường thi công đảm bảo không để nước đọng, gây ngập úng.

- Định kỳ thực hiện giám sát xói lở trong suốt quá trình thi công các công trình nhằm phát hiện và xử lý kịp thời. Trường hợp xảy ra sạt lở hoặc tiềm ẩn nguy cơ sạt lở, ảnh hưởng và các công trình liên quan khác phải dừng mọi hoạt động có liên quan và phối hợp với chính quyền địa phương và các cơ quan chức năng có liên quan khắc phục tình hình và đền bù thiệt hại theo quy định của pháp luật.

- Tuân thủ đúng quy trình thi công các hạng mục công trình; hợp đồng với các đơn vị chuyên ngành tiến hành dò tìm, xử lý bom mìn, vật liệu nổ trên toàn bộ khu vực dự án nhằm phòng tránh tai nạn lao động; lắp đặt các biển hiệu cảnh báo nguy hiểm, quy định tốc độ để hạn chế tai nạn giao thông.

*** Giai đoạn vận hành:**

- Sự cố tai nạn giao thông: Cắm biển cảnh báo an toàn giao thông; quy định tốc độ tối đa cho phép; đảm bảo hệ thống đèn chiếu giao thông trên tuyến đường, thường xuyên bảo dưỡng, thay thế kịp thời các thiết bị hỏng, tránh gây chập, cháy nổ và đảm bảo tiến độ chiếu sáng; đảm bảo tuyến đường được sơn kẻ phân luồng đường giao thông để đảm bảo an toàn cho các phương tiện tham gia giao thông.

- Sự cố về sụt lún: Thường xuyên kiểm tra tuyến đường; quét dọn, khơi thông dòng chảy, gia cố kịp thời những đoạn có dấu hiệu sạt lở, đặc biệt trước mùa mưa bão.

- Sự cố về xói lở, sạt lở: Bố trí hệ thống rãnh/cống dọc, cống ngang... đảm bảo thoát nước mặt tránh gây xói lở ở phía taluy đường; thường xuyên giám sát và kiểm tra nhằm phát hiện kịp thời các rủi ro liên quan đến xói lở, sạt lở.

2.4. Chương trình quản lý và giám sát môi trường; phương án phòng ngừa, ứng phó sự cố môi trường

*** Giám sát trong giai đoạn thi công xây dựng**

- Giám sát môi trường không khí: 05 vị trí (gồm 01 điểm tại đầu tuyến; 01 điểm cuối tuyến; 03 điểm tại khu vực thi công dọc tuyến theo thực tế tại thời điểm thi công).
 - + Thông số giám sát: Tổng bụi lơ lửng, tiếng ồn, độ rung, SO₂, CO, NO₂
 - + Quy chuẩn so sánh: QCVN 05:2023/BTNMT - Quy chuẩn kỹ thuật quốc gia về chất lượng không khí; QCVN 26:2010/BTNMT - Quy chuẩn kỹ thuật Quốc gia về tiếng ồn; QCVN 27:2010/BTNMT - Quy chuẩn kỹ thuật quốc gia về độ rung.
 - + Tần suất giám sát: 03 tháng/lần trong suốt thời gian thi công dự án.
- Giám sát nước mặt:
 - + Vị trí: 09 vị trí tại các kênh giao cắt tuyến đường của dự án trong quá trình thi công.
 - + Thông số giám sát: pH, độ đục, độ dẫn điện, DO, COD, BOD₅, tổng chất rắn lơ lửng (TSS), dầu mỡ, tổng Phospho, tổng Nitơ, Coliform, E.coli.
 - + Quy chuẩn so sánh: QCVN 08:2023/TNMT - Quy chuẩn kỹ thuật quốc gia về chất lượng nước mặt (mức B).
 - + Tần suất giám sát: 01 lần trước khi thi công và 01 lần sau khi kết thúc thi công tại vị trí giao cắt.
 - Giám sát chất thải rắn sinh hoạt, chất thải rắn thông thường, chất thải nguy hại:
 - + Thực hiện phân định, phân loại các loại chất thải rắn sinh hoạt, chất thải rắn thông thường và chất thải nguy hại theo quy định hiện hành.
 - + Định kỳ chuyển giao chất thải rắn sinh hoạt, chất thải rắn thông thường và chất thải nguy hại cho đơn vị có đầy đủ năng lực, chức năng thu gom, vận chuyển và xử lý theo đúng quy định.

*** Giám sát giai đoạn hoạt động**

- Tình hình sạt lở trong mùa mưa.
- Kiểm tra, giám sát định kỳ chất lượng các công trình.
- Kiểm tra, giám sát hệ thống rãnh thoát nước dọc tuyến và các cống ngang qua đường.

2.5. Các nội dung khác

- Phương án cải tạo phục hồi môi trường đối với dự án khai thác khoáng sản hoặc chôn lấp chất thải: dự án không thuộc đối tượng.
- Phương án bồi hoàn đa dạng sinh học đối với dự án có phương án bồi hoàn đa

dạng sinh học theo quy định của pháp luật: dự án không thuộc đối tượng.

3. Cam kết của chủ dự án

- Chủ dự án cam kết có biện pháp, kế hoạch, nguồn lực để thực hiện các công trình, biện pháp bảo vệ môi trường của dự án; thực hiện đầy đủ các ý kiến đã tiếp thu trong quá trình tham vấn; chịu hoàn toàn trách nhiệm và bồi thường thiệt hại nếu để xảy ra sự cố môi trường trong quá trình xây dựng và vận hành dự án.

- Chủ dự án cam kết đảm bảo tính khả thi khi thực hiện trách nhiệm của chủ dự án đầu tư sau khi được cơ quan có thẩm quyền phê duyệt kết quả thẩm định báo cáo đánh giá tác động môi trường theo quy định của pháp luật.

- Chủ dự án cam kết phối hợp với các cấp, ngành giám sát các hoạt động xây dựng dự án và các biện pháp bảo vệ môi trường, thường xuyên báo cáo kết quả thực hiện công tác bảo vệ môi trường về UBND thành phố theo quy định hiện hành, khi có sự cố môi trường cần phải thông tin kịp thời đến cơ quan chức năng để được hướng dẫn giải quyết theo quy định của pháp luật.

Căn cứ Luật Bảo vệ môi trường và các pháp luật liên quan khác, Ban quản lý dự án đầu tư xây dựng các công trình giao thông và nông nghiệp Hải Phòng cam kết thực hiện các trách nhiệm và nghĩa vụ của mình như sau:

1. Cam kết tuân thủ các quy định của pháp luật về bảo vệ môi trường;
2. Thực hiện các biện pháp bảo vệ môi trường như đã nêu ra trong Báo cáo đánh giá tác động môi trường của dự án sau khi được cơ quan có thẩm quyền phê duyệt;
3. Phòng ngừa, hạn chế các tác động xấu đối với môi trường từ các hoạt động thi công xây dựng và các hoạt động khác trên các khu vực dự án;
4. Khắc phục ô nhiễm môi trường do hoạt động của dự án gây ra;
5. Tuyên truyền, giáo dục, nâng cao ý thức bảo vệ môi trường cho người lao động;
6. Thực hiện chế độ báo cáo định kỳ về môi trường theo quy định;
7. Chấp hành chế độ kiểm tra, thanh tra và báo cáo định kỳ về bảo vệ môi trường;
8. Nếu để xảy ra sự cố môi trường sẽ thực hiện các biện pháp sau để xử lý:
 - Điều tra, xác định phạm vi, giới hạn, mức độ, nguyên nhân, biện pháp khắc phục ô nhiễm môi trường;
 - Tiến hành ngay các biện pháp để ngăn chặn, hạn chế nguồn gây ô nhiễm môi trường và hạn chế sự lan rộng, ảnh hưởng đến sức khỏe và đời sống của nhân dân trong vùng;

- Thực hiện các biện pháp khắc phục ô nhiễm theo yêu cầu của cơ quan quản lý Nhà nước về môi trường và các cơ quan pháp luật liên quan khác;

9. Tuân thủ các tiêu chuẩn, quy chuẩn môi trường theo quy định:

- Chất lượng khí thải phát sinh từ các hoạt động của dự án và chất lượng môi trường không khí nằm trong giới hạn cho phép tại QCVN 05:2023/BTNMT.

- Tiếng ồn, độ rung phát ra từ các thiết bị trong quá trình thi công xây dựng, phương tiện vận chuyển sẽ đảm bảo theo QCVN 24:2016/BYT về tiếng ồn – mức tiếp xúc cho phép tiếng ồn tại nơi làm việc, QCVN 27:2016/BYT về rung – giá trị cho phép tại nơi làm việc; QCVN 26:2010/BTNMT về tiếng ồn; QCVN 27:2010/BTNMT về rung động. Thực hiện các biện pháp nhằm giảm thiểu tối đa độ rung, tiếng ồn ảnh hưởng đến môi trường dự án.

- Chất thải rắn:

+ Thu gom, xử lý rác thải sinh hoạt và các loại chất thải rắn đảm bảo các yêu cầu về an toàn vệ sinh môi trường theo quy định hiện hành.

+ Chất thải nguy hại sẽ được thu gom xử lý theo quy định hiện hành về quản lý chất thải nguy hại.

10. Chủ đầu tư cam kết thực hiện dự án theo phương thức cuốn chiếu, đảm bảo tiến độ thực hiện dự án để hạn chế thời gian tác động đến môi trường.

11. Chương trình quan trắc, giám sát môi trường như đã nêu ra ở Chương 4 của báo cáo sẽ được Ban Quản lý dự án đầu tư xây dựng cam kết thực hiện trong suốt quá trình tồn tại của Dự án.

12. Ban Quản lý dự án đầu tư xây dựng chịu trách nhiệm chung và yêu cầu các nhà thầu thi công đơn lẻ thực hiện xây dựng các công trình xử lý môi trường như đã nêu trong báo cáo một cách đầy đủ, đảm bảo chất lượng.

Trong giai đoạn thi công xây dựng, Chủ đầu tư có bố trí 02 cán bộ môi trường thực hiện việc giám sát các nhà thầu thi công thực hiện công tác bảo vệ môi trường thuộc phạm vi của mình bao gồm việc trang bị các phương tiện, lắp đặt các công trình bảo vệ và các biện pháp đi kèm. Công tác bảo vệ môi trường được đưa vào làm các cam kết trong quá trình thực hiện của các nhà thầu, Ví dụ:

+ Nhà thầu thực hiện việc thi công xây dựng có trách nhiệm bố trí lán trại cho công nhân, lắp đặt các nhà vệ sinh lưu động, bố trí thùng chứa rác, thực hiện thu gom, thuê xử lý đối với chất thải phát sinh; vệ sinh phun ẩm công trường....

+ Nhà thầu cung cấp nguyên vật liệu (cát, đất...) phải thực hiện việc che phủ đối với các xe chở nguyên vật liệu, sử dụng các xe vận chuyển đảm bảo chất lượng...

Hoạt động thi công gây ô nhiễm môi trường thuộc hạng mục nào sẽ do nhà thầu

thi công hạng mục đó chịu trách nhiệm trước Chủ đầu tư.

13. Cam kết tiến độ thi công theo đúng kế hoạch đề ra.

14. Các cam kết khác:

- Lắp đặt hệ thống biển báo, mốc giới các địa bàn thi công khu vực dự án và phối hợp với chính quyền địa phương thông báo cho nhân dân trong khu vực dự án về thời gian và địa bàn thi công, xây dựng; có các biện pháp tạm thời để đảm bảo an toàn giao thông đường bộ và đáp ứng nhu cầu đi lại của người dân trong thời gian thi công.

- Chỉ đổ các loại bùn, đất, đá thải, phế liệu xây dựng phát sinh trong quá trình thực hiện dự án vào đúng các vị trí đã được chính quyền địa phương chấp thuận và phải có biện pháp quản lý, kỹ thuật đảm bảo các yêu cầu về an toàn vệ sinh môi trường trong quá trình thu gom, vận chuyển đổ thải./.

CHỦ ĐẦU TƯ DỰ ÁN



PHÓ TỔNG GIÁM ĐỐC

Dàm Xuân Bình



