

CỘNG HÒA XÃ HỘI CHỦ NGHĨA VIỆT NAM

Độc lập – Tự do – Hạnh phúc



ĐỀ CƯƠNG
THẨM TRA AN TOÀN GIAO THÔNG
(GIAI ĐOẠN TRƯỚC KHI ĐƯA VÀO SỬ DỤNG)
CÔNG TRÌNH: ĐƯỜNG GIAO THÔNG VÀ HẠ TẦNG KỸ THUẬT
THUỘC DỰ ÁN KHU DÂN CƯ THEO QUY HOẠCH (9,991HA) TẠI
XÃ LONG TÂN VÀ XÃ PHÚ HỘI (NAY XÃ NHƠN TRẠCH)
ĐỊA ĐIỂM: XÃ NHƠN TRẠCH, TỈNH ĐỒNG NAI

Đồng Nai, tháng /2025

ĐỀ CƯƠNG
THẨM TRA AN TOÀN GIAO THÔNG
(GIAI ĐOẠN TRƯỚC KHI ĐƯA VÀO SỬ DỤNG)

Công trình: ĐƯỜNG GIAO THÔNG VÀ HẠ TẦNG KỸ THUẬT THUỘC DỰ
ÁN KHU DÂN CƯ THEO QUY HOẠCH (9,991HA) TẠI XÃ LONG TÂN VÀ
XÃ PHÚ HỘI (NAY XÃ NHƠN TRẠCH)
Địa điểm: Xã Nhơn Trạch, Tỉnh Đồng Nai

I. Căn cứ lập đề cương:

- Căn cứ Luật Giao thông đường bộ số 35/2024/QH15 ngày 27/06/2024 của Quốc hội nước Cộng hòa Xã hội Chủ nghĩa Việt Nam;
- Căn cứ Nghị định số 44/2024/NĐ-CP, ngày 15/11/2024 của Chính phủ Quy định việc quản lý, sử dụng và khai thác tài sản kết cấu hạ tầng giao thông đường bộ;
- Căn cứ Nghị định số 06/2021/NĐ-CP ngày 26 tháng 01 năm 2021 của Chính phủ về Quản lý chất lượng và bảo trì công trình xây dựng;
- Căn cứ Nghị định số 165/2024/NĐ-CP ngày 26/12/2024 của Chính phủ quy định chi tiết, hướng dẫn thi hành một số điều của Luật đường bộ và điều 77 Luật trật tự, an toàn giao thông đường bộ;
- Căn cứ Thông tư số 26/2012/TT-BGTVT ngày 20 tháng 7 năm 2012 của Bộ Giao thông vận tải quy định về việc xác định và xử lý vị trí nguy hiểm trên đường bộ đang khai thác;
- Căn cứ Thông tư số 06/2023/TT-BGTVT ngày 12 tháng 5 năm 2023 của Bộ Giao thông vận tải Sửa đổi, bổ sung một số điều của các thông tư liên quan đến quản lý, khai thác, sử dụng, bảo trì và bảo vệ đường bộ;
- Căn cứ Thông tư số 41/2024/TT-BGTVT ngày 15 tháng 11 năm 2024 của Bộ Giao thông vận tải Quy định về quản lý, vận hành, khai thác và bảo trì kết cấu hạ tầng đường bộ;
- Căn cứ Thông tư số 38/2024/TT - BGTVT ngày 15 tháng 11 năm 2024 của Bộ Giao thông vận tải Quy định về tốc độ và khoảng cách an toàn của xe cơ giới, xe máy chuyên dùng tham gia giao thông trên đường bộ;
- Căn cứ Công văn số 339/TCĐBVN-ATGT ngày 20 tháng 01 năm 2016 của Tổng cục đường bộ Việt Nam về việc rà soát, điều chỉnh biển báo hạn chế tốc độ trên đường bộ;

- Căn cứ Công văn số 3323/CĐBVN-TCGT ngày 16 tháng 7 năm 2025 của Cục đường bộ Việt Nam về việc tăng cường công tác bảo đảm giao thông và rà soát, điều chỉnh báo hiệu đường bộ theo quy định;

- Căn cứ QCVN 41:2024/BGTVT - Quy chuẩn kỹ thuật quốc gia về báo hiệu đường bộ do Bộ Giao thông vận tải ban hành theo Thông tư số 51/2024/TT-BGTVT ngày 15 tháng 11 năm 2024;

- Căn cứ Quyết định số 1337/QĐ-UBND ngày 09 tháng 5 năm 2024 của UBND tỉnh Đồng Nai về việc tổ chức thẩm định an toàn giao thông đối với các công trình giao thông trên địa bàn tỉnh Đồng Nai;

- Căn cứ hồ sơ thiết kế bản vẽ thi công công trình: Khu dân cư theo quy hoạch tại xã Long Tân và xã Phú Hội, huyện Nhơn Trạch, tỉnh Đồng Nai.(9,991ha) do Công ty TNHH tư vấn thiết kế xây dựng Khánh Tường lập.

II. Giới thiệu về công trình:

a) Công trình: Khu dân cư theo quy hoạch tại xã Long Tân và xã Phú Hội, huyện Nhơn Trạch, tỉnh Đồng Nai.(9,991ha).

b) Địa điểm xây dựng: Xã Long Tân và xã Phú Hội, Huyện Nhơn Trạch, Tỉnh Đồng Nai.

c) Chủ đầu tư: Công ty Cổ phần Đầu tư PV2.

d) Đơn vị lập hồ sơ thiết kế BVTC: Công ty TNHH tư vấn thiết kế xây dựng Khánh Tường.

e) Đơn vị thẩm tra an toàn giao thông: Công ty Cổ phần Thương mại Dịch vụ Bảo Phúc Long.

f) Giai đoạn thẩm tra an toàn giao thông: Giai đoạn trước khi đưa vào sử dụng.

III. Nội dung thẩm tra an toàn giao thông giai đoạn trước khi đưa vào sử dụng:

1. Một số hình ảnh hiện trạng tuyến:



Hình 1: Hình ảnh tổng thể của khu dân cư.

2. Quy mô thiết kế:

2.1. Quy mô:

- Loại công trình: Công trình giao thông, cấp III; Công trình hạ tầng kỹ thuật (san nền, cấp nước, thoát nước mưa, thoát nước thải, bể xử lý nước thải, cấp điện, chiếu sáng, cây xanh vỉa hè), cấp III; Công trình công nghiệp (trạm biến áp), cấp IV;
- Cấp đường: đường phân khu vực và đường vào nhóm nhà ở;
- Nhóm dự án: Dự án nhóm C;
- Tốc độ thiết kế 30÷40 km/h;
- Tải trọng thiết kế đường: P = 10 tấn/trục;
- Mặt đường: cấp cao A1, trải cán bê tông nhựa nóng;
- Modun đàn hồi yêu cầu: $E_{yc} \geq 120\text{Mpa}$; (đường vào nhóm nhà ở)
- Tổng chiều dài các tuyến đường: 2758,48m
- Vị trí khu đất nằm giữa ranh giới 2 xã Long Tân và xã Phú Hội, huyện Nhơn Trạch, tỉnh Đồng Nai, giới hạn khu đất như sau:
- Phía Bắc giáp : Giáp khu dân cư hiện hữu và giới hạn bởi đường giao thông hiện hữu nối ra đường Tỉnh lộ 769.
- Phía Nam giáp: Giáp khu dân cư hiện hữu.
- Phía Tây giáp: Giáp khu dân cư hiện hữu

2.2. Giải pháp thiết kế chủ yếu:

a. Trắc dọc:

- Thiết kế trắc dọc tuyến bám sát theo cao độ san nền, tạo dốc dọc khoảng 0,3% - 4,0% nhằm tạo điều kiện thoát nước mặt tốt cho đường nội bộ.
- Dốc ngang mặt đường 2 mái, độ dốc I = 2,0%.
- Dốc ngang vỉa hè 1 mái, độ dốc I = 1,5% hướng dốc ra lòng đường

b. Trắc ngang:

- Hình dạng, kích thước mặt cắt ngang các tuyến đường trong dự án theo hồ sơ quy hoạch được duyệt như sau:

Stt	Tên Đường	Chiều Dài (m)	Mặt cắt	Chiều Rộng (m)				Yếu tố kỹ thuật
				Đường	Mặt Đường	Vỉa Hè		Độ dốc
1	Đường D1	287.70	1-1	17	7	5	5	Hai mái (2%)
		112.40	2-2	14	7	3.5	3.5	
2	Đường D2	124.18	2-2	14	7	3.5	3.5	Hai mái (2%)
3	Đường D3	202.06	2-2	14	7	3.5	3.5	Hai mái (2%)
4	Đường D4	47.50	2-2	14	7	3.5	3.5	Hai mái (2%)
		41.03	2A-2A	11	7	3.5	0.5	

5	Đường D5	155.49	2-2	14	7	3.5	3.5	Hai mái (2%)
6	Đường D6	182.73	3-3	12.5	7	3.5	2.0	Hai mái (2%)
7	Đường D7	101.47	2-2	14	7	3.5	3.5	Hai mái (2%)
8	Đường N1	333.12	1-1	17	7	5.0	5.0	Hai mái (2%)
9	Đường N2	185.63	2-2	14	7	3.5	3.5	Hai mái (2%)
		77.28	2A-2A	11	7	3.5	0.5	
10	Đường N3	287.00	2-2	14	7	3.5	3.5	Hai mái (2%)
11	Đường N4	333.00	2-2	14	7	3.5	3.5	Hai mái (2%)
12	Đường N5	122.00	2-2	14	7	3.5	3.5	Hai mái (2%)
13	Đường N6	165.89	2A-2A	14	7	3.5	3.5	Hai mái (2%)
14	Đường N7	47.25	4-4	9.5	6	3.0	0.5	Một mái (2%)
Tổng cộng		2758.48						

c. Nền đường:

- Độ chặt 30 cm phần nền đất trên cùng phải đạt $k \geq 0.98$ (đảm nén tiêu chuẩn)
- Phần nền bên dưới lớp đất nói trên phải đạt $k \geq 0.90$ (đảm nén tiêu chuẩn).

d. Kết cấu mặt đường: $E_{yc} \geq 120 \text{Mpa}$:

- Lớp BTN chặt C12.5, dày 6cm (SKN)
- Tưới nhựa thấm bám theo tiêu chuẩn 1,0kg/m²;
- Lớp cấp phối đá dăm loại I, dày 15cm, độ chặt yêu cầu $K \geq 0.98$;
- Lớp cấp phối đá dăm loại II, dày 15cm, độ chặt yêu cầu $K \geq 0.98$;
- Đất nền đảm chặt $K \geq 0.98$; $E_o \geq 50 \text{Mpa}$ (theo kết quả thí nghiệm CBR).

e. Kết cấu vỉa hè, độ dốc vỉa hè 1,5%:

- Xây dựng vỉa hè nhằm tạo cảnh quan và đảm bảo vệ sinh cho các tuyến đường và nhu cầu đi lại của người dân
- Lát gạch Terrazzo (40x40x3)cm.
- Vữa xi măng, M75, dày 2cm.
- Bê tông xi măng đá 1x2, M150, dày 5cm.
- Cấp phối đá dăm loại II, $K \geq 0.95$, dày 10cm.
- Đất nền đảm chặt $K \geq 0.95$;

f. Kết cấu bó vỉa:

- Xây dựng bó vỉa hai bên tuyến đường giao thông bằng bê tông xi măng đá 1x2, mác 250; lớp bê tông lót đá 1x2, mác 150, dày 6cm, gồm 3 loại:
 - + Loại 1 (vát góc): kích thước rộng 60cm, cao 29cm, trong đó chiều cao so với mặt đường là 15cm;
 - + Loại 2 (chữ L): kích thước rộng 45cm, cao 29cm, trong đó chiều cao so với mặt đường là 15cm;
 - + Loại 3 (vát góc lồi đi cho người khuyết tật tiếp cận): kích thước rộng 65cm, cao 18cm, trong đó chiều cao so với mặt đường là 3cm

- Bố trí ram dốc tại các giao lộ, trên vỉa hè bố trí loại gạch Terrazzo chuyên hướng chuyên dùng cho người khuyết tật tiếp cận sử dụng theo quy định.
- Vát góc và bán kính bó vỉa tại các giao lộ theo quy hoạch được duyệt.

g. Phần nút giao thông:

- Các giao cắt thiết kế đồng mức dạng đơn giản.
- Các thông số bán kính, góc vát vỉa hè đều tuân theo quy hoạch chi tiết 1/500.
Cụ thể: Bán kính mép bó vỉa $R = 8m$

h. Phần hệ thống an toàn giao thông:

- Biển báo, Vạch sơn phân làn đường và tổ chức giao thông theo qui định của Quy chuẩn kỹ thuật quốc gia về báo hiệu đường bộ QCVN 41 :2024/BGTVT;

i. Phần cấp điện, chiếu sáng:

- Nguồn điện cấp cho dự án dự kiến lấy từ tuyến 22kV hiện hữu trên đường DT.769 thuộc trạm 110/220kV-2x40VA Long Thành; xây dựng, lắp đặt 04 trạm biến áp 3 pha 400kVA-22kV/0.4kV dạng trạm Kios Compact đặt trong khu hoa viên cây xanh, công trình công cộng.
- Toàn bộ lưới điện hạ thế đi ngầm trên vỉa hè; bố trí tủ phân phối hạ thế cấp nguồn cho các hộ dân cư trong khu vực dự án; sử dụng ống xoắn HDPE D65/50÷D195/150 để luồn cáp cấp điện.
- Hệ thống chiếu sáng sử dụng đèn led công suất 70W-100W gắn trên cần đèn thép mạ kẽm cao 2m, độ vươn cần đèn là 1,5m (loại cần đơn và cần đôi cho các vị trí có yêu cầu sử dụng); trụ thép mạ kẽm cao 7m, khoảng cách các trụ 25m÷35m; hệ thống dây cáp cấp điện đi ngầm trên vỉa hè.
- Hệ thống tiếp địa phải được nối tiếp liên hoàn bằng cáp tiếp địa kéo dọc tuyến tạo thành mạng bằng cáp đồng trần C25mm² và đảm bảo điện trở nối đất toàn hệ thống phải nhỏ hơn 10Ω ở bất kỳ thời điểm nào trong năm, điện trở tiếp đất tại vị trí tủ điều khiển phải nhỏ hơn 4Ω; cọc tiếp địa đóng tại từng trụ đèn bên ngoài móng trụ đèn.

Công tác thẩm tra an toàn giao thông giai đoạn trước khi đưa vào sử dụng đối với công trình Khu dân cư theo quy hoạch tại xã Long Tân và xã Phú Hội, huyện Nhơn Trạch, tỉnh Đồng Nai.(9,991ha) bao gồm các nội dung chính như sau:

♦ **Tổng quan**

Kiểm tra:

- ♦ Các báo cáo từ lần thẩm định an toàn giao thông trước (nếu có) và báo cáo về những thay đổi trong dự án do kết quả của lần thẩm định đó
- ♦ Tình trạng nguy hiểm chưa thấy rõ ở những giai đoạn trước.

♦ **Độ dốc, hướng tuyến và trắc ngang chung**

Kiểm tra:

- ♦ Tầm nhìn (ví dụ: tầm nhìn dừng xe) trên đỉnh dốc, cắt ngang bụng đường cong nằm, trên đường dẫn đến nút giao và tại chỗ lên và xuống nút giao khác mức.
- ♦ Phối kết hợp bình đồ và nút giao dẫn đến những chỗ mặt đường bị che khuất có thể gây nhầm lẫn cho lái xe về hướng đi của tuyến đường phía trước hoặc những

chỗ trống nhỏ có thể phớt chốc che khuất mắt một xe đang chạy tại một vị trí tiềm ẩn vượt xe gây nguy hiểm.

♦ Nhu cầu chung cần phải bố trí rào hộ lan hoặc các rào chắn an toàn khác ở những nền đất đắp và các taluy có sườn dốc.

♦ **Đặc điểm bố trí lòng đường**

Kiểm tra:

♦ Hình học hướng tuyến chung, đặc biệt là về tầm nhìn

♦ Bề rộng lòng đường (số lượng và chiều rộng làn), bề rộng lề đường hoặc bề rộng làn đỗ xe, bề rộng vạch phân cách hoặc dải phân cách và kích thước đảo giao thông.

♦ Lô gic và “mức độ rõ ràng” của các đảo giao thông và vạch phân cách tại các nút giao, theo như góc nhìn của lái xe

♦ Bố trí khoảng trống phù hợp và khoảng cách tại các mũi đường dẫn của đảo giao thông, vạch phân cách và các dải phân cách khác

♦ Vị trí và xử lý lối đi cho người đi bộ và chỗ đứng.

♦ **Biển báo giao thông**

Kiểm tra:

♦ Chiến lược tổng thể về biển báo giao thông trên bản vẽ và ngoài hiện trường

♦ Cung cấp và lắp đặt biển báo, biển hiệu lệnh

♦ Loại, kích thước (chiều cao chữ), số lượng chữ và giải thích trên biển giao thông và khoảng cách đủ để nắm bắt được thông tin

♦ Loại biển phản quang, màu, chất lượng.... trên biển giao thông

♦ Vị trí chính xác của biển chỉ hướng và các biển hướng dẫn khác

♦ Các công trình khác của đường bộ làm che khuất biển giao thông

♦ Biển báo giao thông đặt tại vị trí không tốt làm cản trở tầm nhìn cần thiết

♦ Những công trình để treo biển giao thông, đặc biệt là giá long môn và cọc biển báo để đảm bảo không gây ra nguy hiểm ở ven đường. Ngoài ra, còn phải xem xét nhu cầu phòng hộ những cọc biển báo này bằng rào hộ lan

♦ Độ cao lắp biển

♦ Lưu không dưới biển giao thông, đặc biệt là những nơi lắp biển treo trên đầu phần lề đi bộ và tránh góc hoặc cạnh sắc nhọn có thể gây nguy hiểm cho người đi bộ, người đi xe đạp hoặc xe máy

♦ Nhu cầu chiếu sáng cho biển treo trên cao

♦ **Vạch sơn đường**

Rà soát lại loại, vị trí và bố trí vạch sơn đường trên bản vẽ thi công và trong khi kiểm tra hiện trường

Kiểm tra

♦ Sử dụng chính xác các loại vạch sơn khác nhau để quy định cho các đối tượng tham gia giao thông, các yêu cầu cần thiết về quản lý giao thông tại các vị trí cụ thể

♦ Vị trí hợp lý của các vạch dừng xe hoặc nhường đường tại các nút giao

- ◆ Sự tồn tại của các làn xe dễ gây nhầm lẫn dẫn đến tắc đường và sự đứt quãng của làn xe chạy thẳng, còn ở những nơi không tránh được, bố trí vạch mũi tên trên đường hoặc biển báo phù hợp
- ◆ Bố trí đèn phản quang tại những chỗ được xem là cần thiết để dẫn đường và đảm bảo giao thông an toàn vào ban đêm
- ◆ Bố trí chính xác vạch sơn mũi tên cần thiết để quy định các làn xe chỉ giới hạn cho từng hoạt động giao thông cụ thể

◆ **Các điểm an toàn bên đường**

- ◆ Bố trí rào hộ lan hoặc rào chắn tại các vị trí nguy hiểm cố định bên đường
- ◆ Loại rào hộ lan hoặc rào chắn và độ dài phù hợp với chiều dài đoạn nguy hiểm
- ◆ Kết cấu phù hợp của rào hộ lan ví dụ: chiều thanh ngang, khoảng cách giữa các cọc, đoạn chồng khít...
- ◆ Vị trí của rào hộ lan hoặc rào chắn tương ứng với đoạn nguy hiểm ví dụ: khoảng cách cho phép rào hộ lan bị biến dạng dưới tác động của xe khi húc vào rào hộ lan
- ◆ Xử lý rào hộ lan hoặc rào chắn để có phần đầu cắm xuống đất...
- ◆ Chọn loại rào chắn trên cầu hoặc hệ thống tay vịn phù hợp, không để các thanh ngang của rào chắn nhô ra ở phần cọc cuối
- ◆ Cần có rào với chiều cao cao hơn bình thường ở trên cầu vượt hoặc gần với một đường đông xe hoặc đường sắt bên dưới, loại rào và chiều cao rào chắn phải phù hợp để xe không lao qua được.
- ◆ Xử lý đường dẫn lên cầu đảm bảo xử lý được những mối nguy tại đầu cầu bằng cách sử dụng rào hộ lan trên đường dẫn chuyển tiếp nối với lan can cầu
- ◆ Tránh dùng vỉa rộng ra ngoài phạm vi rào chắn hoặc rào hộ lan, ở những nơi không thể tránh được, mặt bên của vỉa phải bằng với mặt bên của rào chắn hoặc rào hộ lan
- ◆ Loại rào phân cách và biện pháp xử lý ở đầu rào
- ◆ Bố trí và xử lý rào hộ lan hoặc rào chắn tại những vị trí nguy hiểm cố định chẳng hạn như cọc đứng, cột hoặc trụ cầu tại giải phân cách giữa và phân cách đường
- ◆ Xử lý cột đèn để được đặt trong phạm vi rào chắn của dải phân cách giữa
- ◆ Xử lý các vị trí nguy hiểm đơn lẻ khác chẳng hạn như trụ cầu và các giá long môn trong phạm vi khu vực giải tỏa
- ◆ Xem xét có thể bố trí lại các hạng mục nguy hiểm ra khỏi khu vực giải tỏa
- ◆ Phòng hộ bằng rào hộ lan cho các vị trí nguy hiểm
- ◆ Bố trí thiết bị làm giảm tác động hoặc đệm chống va chạm nhằm giảm bớt mức độ nghiêm trọng của các tác động tại trụ cầu, đầu rào chắn, công trình tại khu vực mũi rẽ, hoặc các vị trí nguy hiểm khác
- ◆ Xử lý đầu cống, tường cuối, các công trình thoát nước khác, để đảm bảo không gây nguy hiểm trong phạm vi khu vực giải tỏa.

◆ **Đánh giá về tình hình tổ chức giao thông**

- ◆ Phương tiện, tải trọng, tốc độ cho phép các làn đường;
- ◆ Giao thông tại các vị trí nút vào, ra tuyến đường

- ♦ An toàn giao thông khi tách, nhập làn;
- ♦ Dự đoán dòng giao thông trên đường; các bất cập, hạn chế nảy sinh cần khắc phục trước khi đưa vào khai thác sử dụng chính thức đối với tuyến đường.

♦ **Cảnh quan**

Kiểm tra:

- ♦ Cây và thực vật khác hoặc các điểm gây cản trở tầm nhìn
- Tầm nhìn dừng xe hoặc tầm nhìn vượt xe (tại những nơi được áp dụng), đặc biệt là chỗ cắt ngang bụng đường cong
- Tầm nhìn tại mũi rẽ hoặc tại điểm vào đường cao tốc và các nút giao khác mức khác, đặc biệt là tại những nơi đường dẫn đến các công trình nằm ở vị trí bụng đường cong
- Các tiêu chí tầm nhìn tại các nút giao, gồm nút giao có tín hiệu và các vòng xuyên
- ♦ Tầm nhìn cắt qua một dải phân cách giữa, lái xe buộc phải rẽ tại một nút giao, gồm có rẽ vòng hình chữ U tại chỗ mở của dải phân cách giữa.
- ♦ Tầm nhìn giữa người đi bộ và xe, tại những nơi người đi bộ dự kiến đi cắt ngang qua lòng đường, có hoặc không có tín hiệu
- ♦ Tầm nhìn của người điều khiển phương tiện (gồm người đi xe đạp và người đi xe máy) đến đèn tín hiệu giao thông và biển báo giao thông
- ♦ Cây và quang cảnh là những mối nguy hiểm tiềm ẩn bên đường
- ♦ Các loài cây và kích thước (độ lớn) dự kiến khi lớn của những cây trồng trong phạm vi khu vực giải tỏa
- ♦ Ảnh hưởng của cây đến đèn chiếu sáng
- ♦ Vị trí của cây so với cột đèn chiếu sáng, chiều cao của vòm cây và độ tỏa của tán cây so với chiều cao lắp đèn và độ vươn của đèn
- ♦ Tán cây có thể trùm lên làn xe và ảnh hưởng tới tầm nhìn không dành cho xe lớn
- ♦ Trồng cây lớn quá gần với rào bán kiên cố như rào hộ lan tôn lượn song, rào bằng dây cáp (do không đủ khoảng cách cho sự biến dạng của rào chắn khi có xe húc vào)

IV. Các bước thẩm tra an toàn giao thông và tiến độ dự kiến:

1. Nghiên cứu tài liệu

Nghiên cứu tài liệu có liên quan đến công trình. Phải xác định, phân tích và xem xét bất kỳ vấn đề tiềm ẩn gây mất an toàn giao thông. Những vấn đề mất an toàn này được tổng hợp thành một danh mục cùng với các vấn đề cần được làm rõ mục đích khi đi hiện trường.

Nếu có một số giai đoạn không được tiến hành thẩm định an toàn giao thông, cần phải xem các danh mục thẩm tra của các giai đoạn đó khi tiến hành thẩm định an toàn giao thông ở giai đoạn tiếp theo.

Nếu dự án đã được thẩm định an toàn giao thông ở giai đoạn trước, phải xem lại báo cáo thẩm định lần đó.

Tổ chức thẩm tra an toàn giao thông phải xem thiết kế có những điểm mất an toàn hay mối tương tác gây mất an toàn giữa các yếu tố thiết kế. Ngoài ra, thẩm tra

viên phải đánh giá độ an toàn của dự án ở góc nhìn của các đối tượng tham gia giao thông như người đi bộ, người đi xe đạp, xe máy, ô tô, xe khách, xe tải. Cần quan tâm đến người đi bộ ở những độ tuổi khác nhau.

Khi xác định những mối nguy hiểm tiềm ẩn, tổ chức thẩm tra an toàn giao thông phải ghi lại một cách chi tiết, cho dù sau khi kiểm tra kỹ hơn mới phát hiện là không có gì ảnh hưởng đến an toàn giao thông còn hơn là không xác định được vấn đề này để đưa vào xem xét.

Trong khoảng thời gian trước khi kiểm tra hiện trường, tổ chức thẩm tra an toàn giao thông có thể gặp tư vấn thiết kế hoặc nhà thầu nhằm làm rõ thông tin và đảm bảo nắm bắt chính xác thông tin và tình trạng dự án. Nghiên cứu lại tài liệu dự án sau khi đi kiểm tra hiện trường nếu như phát hiện thấy những vấn đề mới.

2. Đi khảo sát hiện trường

Đi khảo sát hiện trường để xác định mối liên hệ giữa dự án với những đặc điểm hiện có và các khu vực xung quanh.

Các vấn đề về an toàn giao thông hay về hoạt động của công trình thường xuất hiện khi đi khảo sát hiện trường. Những điều này thường khó nhận biết khi nghiên cứu bản vẽ thiết kế. Việc đi khảo sát hiện trường là hoàn toàn phù hợp đối với những công trình được triển khai thi công theo hướng tuyến đường cũ. Để xây dựng đường theo một hướng tuyến mới, việc đi khảo sát hiện trường có thể chỉ giúp mang lại cảm nhận về môi trường giao thông mà con đường sẽ được đưa vào khai thác.

Danh mục những vấn đề mất an toàn được xây dựng sau khi đánh giá tài liệu, cũng như danh mục thẩm tra an toàn giao thông và các ghi chép nên mang theo ra hiện trường. Ngoài ra, đối với thẩm định giai đoạn trước khi đưa đường vào khai thác và thẩm định an toàn giao thông công trình đường bộ đang khai thác, cần phải đi khảo sát hiện trường cả lúc trời tối.

Khi đi khảo sát hiện trường, điều quan trọng là không chỉ kiểm tra dự án và những vấn đề tồn tại ở những khu vực đó mà còn kiểm tra những vùng lân cận và tình trạng giao thông thực tế. Dự án không nên tạo ra những mối nguy hiểm cho những vùng lân cận, chẳng hạn như làm cho dòng xe chuyển hướng chạy vào các tuyến đường địa phương làm cho lưu lượng xe trên các tuyến này tăng lên đột biến.

Những yếu tố biến đổi bên ngoài cũng có thể ảnh hưởng đến độ an toàn của công trình, như thời tiết xấu, sương mù hay lụt lội trong mùa mưa.

Phải quan sát kỹ giao thông trên đường và quan tâm đến lưu lượng xe thực tế và dự kiến vị trí xe chạy quay đầu, dừng và đỗ xe của tất cả các đối tượng tham gia giao thông. Tổ chức thẩm tra an toàn giao thông cố gắng nhập vai của những nhóm đối tượng chính tham gia giao thông trên đường (trong đó có người đi bộ) đi qua khu vực dự án.

Tổ chức thẩm tra an toàn giao thông cần phải theo dõi những hiện tượng mới không có trong tài liệu thẩm định an toàn giao thông. Đó có thể là chỗ dành cho những người bán rong, lối đi cho người đi bộ - những nơi có nhiều người qua đường hoặc nơi có những hành vi lái xe đặc biệt.

Quan sát khi đi khảo sát hiện trường có thể được ghi chú ở những bản vẽ kỹ thuật hoặc ghi lại thành danh mục. Ảnh chụp được dùng để minh họa và hỗ trợ cho việc giải thích những vấn đề được xác định ngoài hiện trường.

3. Báo cáo thẩm tra an toàn giao thông

Dựa trên danh sách các vấn đề mất an toàn, các quan sát trong quá trình nghiên cứu tài liệu và đi khảo sát hiện trường, tổ chức thẩm tra an toàn giao thông sẽ chuẩn bị báo cáo diễn giải bản chất vấn đề mất an toàn và thảo luận các giải pháp đề xuất cho những vấn đề đó.

Nếu có khúc mắc trong việc thực hiện giải pháp phù hợp cho vấn đề cụ thể, có thể tham khảo ý kiến của chuyên gia hoặc người nhiều kinh nghiệm. Mỗi đề xuất cần có tính ứng dụng cao và liên quan mật thiết đến phạm vi dự án.

Tổ chức thẩm tra an toàn giao thông cần đề xuất một vài giải pháp cho từng vấn đề cụ thể. Tuy nhiên tất cả những đề xuất này phải được trình bày và lưu dưới dạng văn bản. Trong một số trường hợp, có thể không có giải pháp cụ thể cho một vấn đề nhưng vấn đề đó vẫn phải được nêu trong báo cáo.

Việc xác định rõ những vấn đề như vậy là cần thiết và có thể thực hiện điều này một cách tốt nhất bằng cách đối chiếu với lý trình hoặc các cột km trong vùng. Cần minh họa bằng các biểu đồ, phác thảo quy hoạch hay bản sao chú thích của các bản vẽ thiết kế dự án. Đối với những đề xuất về giải pháp khắc phục hoặc phương án xem xét cần trình bày rõ ràng những việc phải làm, nhưng tổ chức thẩm tra an toàn giao thông không có nhiệm vụ phải thiết kế những thay đổi này.

Mỗi vấn đề mất an toàn nên có xếp hạng ưu tiên theo mức độ nghiêm trọng dựa trên khả năng xảy ra tai nạn và mức độ tai nạn (rất quan trọng, quan trọng hoặc ít quan trọng).

Báo cáo thẩm tra an toàn giao thông là một phần trong dự án và phải tuân theo những quy định lập báo cáo, gồm:

a) Nội dung trang bìa gồm:

- Số hiệu đường, tên đường và vị trí;
- Người quyết định đầu tư;
- Chủ đầu tư;
- Giai đoạn thẩm định an toàn giao thông;
- Tổ chức thẩm tra an toàn giao thông;
- Ngày nộp báo cáo.

b) Thông tin chung:

- Giới thiệu;
- Tên người đứng đầu và thẩm tra viên an toàn giao thông trong tổ chức thẩm tra an toàn giao thông;
- Tư vấn thiết kế và nhà thầu;
- Chi tiết các cuộc họp và thời gian tiến hành thẩm tra an toàn giao thông;
- Mô tả tóm tắt gồm thông tin về quá trình dự án và các quyết định liên quan;
- Danh mục các tài liệu được chỉnh sửa trong khi thẩm tra an toàn giao thông.

c) Phát hiện và khuyến nghị:

Phản báo cáo này đưa ra nhận xét về những thay đổi so với lần thẩm định an toàn giao thông trước đây (nếu có).

Các phát hiện và khuyến nghị sau khi nghiên cứu tài liệu và đi khảo sát hiện trường được chia làm 2 phần:

- Vấn đề an toàn liên quan tới các khía cạnh chung;
- Vấn đề an toàn liên quan tới các vị trí cụ thể hoặc các vấn đề thiết kế.

Đối với từng vấn đề, cần phải:

- Mô tả sự cố. Ngoài ra, có thể sử dụng ảnh minh họa sự cố;
- Xếp hạng ưu tiên;
- Đề xuất giải pháp hay các phương án để xem xét.

d) Xác nhận của người đứng đầu trong tổ chức thẩm tra an toàn giao thông cho việc công tác thẩm định đã được tiến hành theo tiêu chuẩn kỹ thuật này.

Nộp bản báo cáo thẩm tra an toàn giao thông có chữ ký của chủ nhiệm thẩm tra và tất cả các thẩm tra viên lên chủ đầu tư và bản sao gửi cho nhà thầu.

4. Tiến độ dự kiến: 08 ngày.

- Nghiên cứu tài liệu: 02 ngày
- Đi khảo sát hiện trường: 04 ngày.
- Báo cáo thẩm tra an toàn giao thông, hoàn thiện: 02 ngày.

VI. Kiến nghị và kết luận:

Trên đây là đề cương thẩm tra an toàn giao thông giai đoạn trước khi đưa vào sử dụng của công trình: Đường giao thông và Hạ tầng kỹ thuật thuộc dự án Khu dân cư theo quy hoạch (9,991ha) tại xã Nhơn Trạch, tỉnh Đồng Nai.

Công ty Cổ phần Thương mại Dịch vụ Bảo Phúc Long kính trình Chủ đầu tư xem xét phê duyệt để đơn vị tư vấn làm cơ sở thực hiện các bước tiếp theo./.

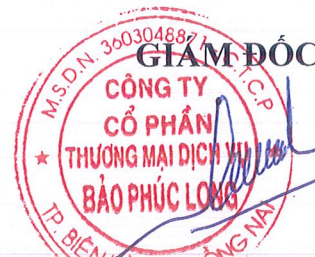
Người lập

Phạm Phương Diệp

Người chủ trì

Nguyễn Hữu Tình

Chứng chỉ Cấp I thẩm tra viên an toàn
giao thông đường bộ số: 23-000000795



Nguyễn Thị Phương Thanh