

ỦY BAN NHÂN DÂN THÀNH PHỐ HỒ CHÍ MINH  
BAN QUẢN LÝ ĐẦU TƯ XÂY DỰNG CÔNG TRÌNH GIAO THÔNG – ĐÔ THỊ

DỰ ÁN PHÁT TRIỂN GIAO THÔNG XANH TP HỒ CHÍ MINH

# BÁO CÁO ĐÁNH GIÁ XÃ HỘI

Tháng 11 năm 2014



## MỤC LỤC

MỤC LỤC .....	i
MỤC LỤC BẢNG BIỂU .....	ii
BẢNG VIẾT TẮT .....	iii
1. GIỚI THIỆU CHUNG .....	1
2. MỤC TIÊU .....	1
3. PHƯƠNG PHÁP KHẢO SÁT XÃ HỘI.....	1
3.1. Phương pháp thảo luận nhóm và phỏng vấn cá nhân.....	1
3.2. Đi hiện trường và quan sát trực tiếp.....	2
3.3. Xem xét các dữ liệu thứ cấp.....	2
4. Những kết quả chính trong khảo sát .....	3
4.1. Kết quả chính trong tổng hợp dữ liệu thứ cấp.....	3
4.2. Kết quả tổng hợp và phân tích số liệu sơ cấp (thu thập từ những phương pháp đã được trình bày trong phần.....	9
5. KIẾN NGHỊ .....	11
6. KẾT LUẬN.....	13
Phụ lục .....	15

## MỤC LỤC BẢNG BIỂU

Bảng 1: Mẫu phỏng vấn theo hộ gia đình bị ảnh hưởng.....	2
Bảng 2: Các phường/xã/thị trấn được khảo sát.....	2
Bảng 3: Các đặc điểm chung về dân số của các quận/huyện thuộc khu vực dự án.....	3
Bảng 4: Cơ cấu dân số theo độ tuổi lao động .....	4
Bảng 5: Cơ cấu nghề nghiệp trong khu vực dự án.....	6
Bảng 6: Tỷ lệ hộ nghèo trong khu vực dự án.....	7

## BẢNG VIẾT TẮT

<b>Từ viết tắt</b>	<b>:</b>	<b>Chú thích</b>
VVK	:	Võ Văn Kiệt
MCT	:	Mai Chí Thọ
KTXH	:	Kinh tế - xã hội
UBND	:	Ủy ban nhân dân
TP HCM	:	Thành phố Hồ Chí Minh
BRT	:	Xe buýt nhanh
ODA	:	Hỗ trợ phát triển chính thức

## **1. GIỚI THIỆU CHUNG**

Dự án Phát triển Giao Thông Xanh TP HCM bao gồm 2 hợp phần: (i) Xây dựng tuyến xe buýt nhanh BRT trên đại lộ Võ Văn Kiệt – Mai Chí Thọ (VVK-MCT) và (ii) Tăng cường thể chế.

- Tuyến xe buýt nhanh (BRT) trên đại lộ VVK-MCT có tổng chiều dài dự kiến khoảng 23 km, đi qua các Quận 1, 2, 5, 6, 8, Quận Bình Tân
- Theo công văn số 268/VB-VP của Văn phòng UBND TPHCM thông báo kết luận của Phó Chủ tịch UBND TP Nguyễn Hữu Tín tại cuộc họp về các vấn đề liên quan đến dự án “Phát triển giao thông xanh thành phố Hồ Chí Minh” ngày 15 tháng 4 năm 2014, trong giai đoạn chưa sử dụng Bến xe Miền Tây mới, lộ trình tuyến BRT sẽ bắt đầu từ nút giao Cái Lái (Rạch Chiếc) đến đường Mai Chí Thọ - Võ Văn Kiệt và quay đầu tại khu vực trước vòng xoay An Lạc, Quận Bình Tân.
- Theo thiết kế kỹ thuật trong báo cáo Nghiên cứu kỹ thuật của Dự án BRT thành phố Hồ Chí Minh được trình vào tháng 6 năm 2014, Dự án sẽ có các hạng mục xây dựng chính gồm: (1) Tuyến đường ưu tiên cho xe buýt đi chuyên, (2) Xây dựng nhà chờ dọc tuyến và (3) Xây dựng các một ga đầu cuối và một bãi hậu cần kỹ thuật, hệ thống quản lý hiện đại.
- Ngoài đầu tư hạ tầng kỹ thuật để xây dựng tuyến BRT và các công trình phụ trợ khác, dự án còn tăng cường thể chế tài chính và năng lực cho các cán bộ quản lý Nhà nước và cán bộ vận hành hệ thống giao thông công cộng (gồm tàu điện ngầm, xe buýt nhanh và xe buýt; quy hoạch tổng hợp sử dụng đất và quy hoạch giao thông đô thị.

Dự án sử dụng nguồn vốn ODA của Ngân hàng Thế giới và do Ban Quản lý Đầu tư Xây dựng Công trình Giao thông – Đô thị Thành phố Hồ Chí Minh làm chủ đầu tư.

## **2. MỤC TIÊU**

- Đánh giá những tác động tiềm tàng của dự án, tập trung vào 2 nhóm: a) nhóm bị ảnh hưởng về việc thu hồi đất, b) nhóm lợi ích dự kiến từ BRT (người sử dụng xe buýt)
- Đánh giá tác động của dự án đến dựa trên sự tiếp cận về giới. Điều này nhằm đảm bảo một tham vấn về giới được thực hiện để thông báo một kế hoạch hành động về giới cũng như giám sát và đánh giá giới - theo yêu cầu của Ngân hàng Thế giới.

## **3. PHƯƠNG PHÁP KHẢO SÁT XÃ HỘI**

Đánh giá tác động xã hội sử dụng các phương pháp sau: thảo luận nhóm, phỏng vấn cá nhân, quan sát thực địa, và tổng hợp dữ liệu thứ cấp. Chi tiết của từng phương pháp như sau:

### **3.1. Phương pháp thảo luận nhóm và phỏng vấn cá nhân**

Phương pháp này nhằm mục đích thu thập thông tin tổng quát, làm rõ và thu thập các vấn đề với nhiều nhóm được trình bày trong bảng sau:

**Bảng 1: Mẫu phỏng vấn theo hộ gia đình bị ảnh hưởng**

	Nhóm bị ảnh hưởng về việc thu hồi đất	Nhóm lợi ích dự kiến từ BRT (người sử dụng xe buýt)
Phương pháp thảo luận nhóm	<ul style="list-style-type: none"> <li>• 10 người</li> <li>• Nơi ở: khu Rạch Chiếc, phường An Phú</li> <li>• Thời gian: ngày 30 tháng 9 năm 2014</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• 10 người</li> <li>• Nơi ở: Trạm 30 tại bệnh viện Nhi Đồng II</li> <li>• Thời gian: ngày 15 tháng 09 năm 2014</li> </ul>
Phỏng vấn cá nhân	<ul style="list-style-type: none"> <li>• 15 người</li> <li>• Nơi ở: khu Rạch Chiếc và khu Thủ Thiêm phường An Phú</li> <li>• Thời gian: ngày 28 tháng 8 năm 2014</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• 20 người (10 nam and 10 nữ)</li> <li>• Nơi ở: Trạm 30 tại bệnh viện Nhi Đồng II</li> <li>• Thời gian: ngày 15 &amp; 16 tháng 9 năm 2014</li> </ul>

Phương pháp này cũng thực hiện thu thập ý kiến của chính quyền địa phương và UCCI cho việc hỗ trợ những người có lợi ích từ BRT và giảm thiểu những ảnh hưởng đến những người bị ảnh hưởng về việc thu hồi đất

### 3.2. Đi hiện trường và quan sát trực tiếp

Phương pháp này giúp thu thập nhanh chóng các thông tin hữu ích thông qua quan sát ở khu vực khảo sát. Phương pháp này là rất quan trọng trong việc hỗ trợ các dữ liệu thu thập thông qua các phương pháp khác. Nó giúp làm rõ các kết quả của cuộc khảo sát. Nhóm tư vấn đã trực tiếp quan sát các tuyến đường, hiện trạng sử dụng đất và nhà ở của các hộ gia đình bị ảnh hưởng.

**Bảng 2: Các phường/xã/thị trấn được khảo sát**

Các Quận/ Huyện	Phường/Xã/Thị trấn
Quận 1	Phường Nguyễn Thái Bình, Cầu Ông Lãnh, Bến Thành, Cô Giang, Cầu Kho
Quận 2	Phường Bình Khánh, An Lợi Đông, Thủ Thiêm, An Phú
Quận 5	Phường 1, 5, 6, 10, 13, 14
Quận 6	Phường 1, 2, 3, 7, 10
Quận 8	Phường 16
Quận Bình Tân	Phường An Lạc A

### 3.3. Xem xét các dữ liệu thứ cấp

Phương pháp này nhằm mục đích hiểu biết về lịch sử phát triển và hoạt động của các địa phương trong khu vực dự án thông qua phân tích tài liệu liên quan đến các địa phương.

Tư vấn đã làm việc với các bên liên quan ở cấp thành phố, quận/huyện, xã/ phường để thu thập các báo cáo về phát triển kinh tế xã hội, số liệu thống kê có sẵn của các phường/ xã. Ngoài ra, các số liệu trong Niên giám Thống kê TP. HCM năm 2012 cũng được sử dụng để phân tích trong báo cáo này

#### 4. Những kết quả chính trong khảo sát

##### 4.1. Kết quả chính trong tổng hợp dữ liệu thứ cấp

###### a. Dân số, lao động

Tổng dân số của 21 phường/xã thuộc 6 quận/huyện mà tuyến xe buýt nhanh (BRT) dự kiến đi qua là 284,023 người với khoảng 70,695 hộ.

Kết quả khảo sát cho thấy, các phường trong Quận 1, Quận 2, Quận 5, Quận 6 và Quận Bình Tân, nơi Tuyến BRT Võ Văn Kiệt đi qua, có mật độ dân số cao hơn nhiều so với các phường An Lợi Đông, phường An Phú, phường Thủ Thiêm, phường Bình Khánh tại Quận 2, nơi có có tuyến BRT Mai Chí Thọ đi qua (Bảng 3. 1). Mật độ dân số trung bình trên toàn tuyến vào khoảng 8.929 người/km<sup>2</sup>. Tỷ lệ dân số nữ trong cơ cấu tổng dân số của các phường/xã cao hơn so với nam.

Đặc biệt, toàn bộ diện tích phường An Lợi Đông và phường Thủ Thiêm\* thuộc khu quy hoạch của UBND TP.HCM theo quyết định số 3165/QĐ – UBND về việc phê duyệt đồ án chỉnh cục bộ quy hoạch phân khu tỷ lệ 1/2000 Khu đô thị mới Thủ Thiêm, quận 2 nên hầu hết người dân đã bàn giao mặt bằng và di chuyển đi nơi khác. Tuy nhiên, các hộ dân dù đã di dời vẫn giữ hộ khẩu tại phường để tiện giao dịch hành chính.

**Bảng 3: Các đặc điểm chung về dân số của các quận/huyện thuộc khu vực dự án**

Quận/Huyện	Phường/Xã	Tổng diện tích (km <sup>2</sup> )	Tổng số dân (Người)	Mật độ dân số (Người/km <sup>2</sup> )	Số hộ dân (Hộ)	Tỷ lệ dân số nữ (%)
<b>Quận 1</b>						
1	Bến Thành	0,9298	17.761	19.102	4.602	52,8%
2	Cầu Kho	0,3424	23.796	69.498	6.396	51,5%
3	Cầu Ông Lãnh	0,2302	15.146	65.795	3.122	54,3%
4	Cô Giang	0,3568	13.749	38.534	3.919	53,9%
5	Nguyễn Thái Bình	0,4932	16.043	32.528	4.011	54,3%
<b>Quận 2</b>						
6	An Lợi Đông*	3,5963	428	119	72	59,8%
7	An Phú	10,2124	27.089	2.653	7.116	50,4%
8	Bình Khánh	2,152	1.878	873	523	32,1%



Quận/Huyện	Phường/Xã	Tổng diện tích (km <sup>2</sup> )	Tổng số dân (Người)	Mật độ dân số (Người/km <sup>2</sup> )	Số hộ dân (Hộ)	Tỷ lệ dân số nữ (%)
9	Thủ Thiêm*	1,35	388	287	4	98,7%
<b>Quận 5</b>						
10	Phường 1	0,4279	17.968	41.991	4.000	53,8%
11	Phường 5	0,2265	12.279	54.212	2.904	53,6%
12	Phường 6	0,2332	8.746	37.504	2.145	52,6%
13	Phường 10	0,2334	7.552	32.356	1.729	51,1%
14	Phường 13	0,2743	8.460	30.842	2.243	50,7%
15	Phường 14	0,2763	14.295	51.737	3.195	51,9%
<b>Quận 6</b>						
16	Phường 1	0,293	12.109	41.328	2.760	52,8%
17	Phường 2	0,2444	9.544	39.051	2.504	52,9%
18	Phường 3	0,2287	10.267	44.893	2.417	52,1%
19	Phường 7	0,4734	14.654	30.955	3.413	51,8%
20	Phường 10	1,5486	23.065	14.894	6.419	51,7%
<b>Quận Bình Tân</b>						
21	An Lạc A	1,1555	28.806	24.929	7.201	51,5%
<b>Huyện Bình Chánh</b>						
Tổng cộng (21 xã/phường)		25.2783	284,023	32,099	70,695	54,01%

(Nguồn: Báo cáo Kinh tế Xã hội của UBND các phường/xã và Niên giám thống kê TP HCM năm 2012)

Tại một số phường có thống kê dân số theo độ tuổi lao động thì phần lớn dân số của các phường này có độ tuổi từ 18 đến 60 tuổi, chiếm 60% trong khi đó dân số dưới 18 tuổi chiếm 25% và người quá tuổi lao động (>60 tuổi) chỉ chiếm khoảng 15%. Tỷ lệ dân số nam và nữ trong độ tuổi từ 18 – 60 tuổi tương đối cân bằng với tỷ lệ lần lượt là 29% và 31% so với tổng số dân.

**Bảng 4: Cơ cấu dân số theo độ tuổi lao động**

Quận/Huyện	Phường/Xã	Tổng số dân (Người)	Tỷ lệ dân số từ 0 – dưới 18 tuổi	Tỷ lệ dân số từ 18 – 60 tuổi	Tỷ lệ dân số trên 60 tuổi
<b>Quận 1</b>					
1	Bến Thành	17.761	N/A	N/A	N/A

Quận/Huyện	Phường/Xã	Tổng số dân (Người)	Tỷ lệ dân số từ 0 – dưới 18 tuổi	Tỷ lệ dân số từ 18 – 60 tuổi	Tỷ lệ dân số trên 60 tuổi
2	Cầu Kho	23.796	N/A	N/A	N/A
3	Cầu Ông Lãnh	15.146	N/A	N/A	N/A
4	Cô Giang	13.749	19.4%	64.7%	15.9%
5	Nguyễn Thái Bình	16.043	N/A	N/A	N/A
<b>Quận 2</b>					
6	An Lợi Đông	428	31.3%	63.8%	4.9%
7	An Phú	27.089	N/A	N/A	N/A
8	Bình Khánh	1.878	N/A	N/A	N/A
9	Thủ Thiêm	388	0%	77.6%	22.4%
<b>Quận 5</b>					
10	Phường 1	17.968	N/A	N/A	N/A
11	Phường 5	12.279	N/A	72.4%	N/A
12	Phường 6	8.746	N/A	64.9%	N/A
13	Phường 10	7.552	N/A	N/A	N/A
14	Phường 13	8.460	26.0%	40.1%	33.9%
15	Phường 14	14.295	10.2%	68.3%	21.5%
<b>Quận 6</b>					
16	Phường 1	12.109	18.3%	70.1%	11.5%
17	Phường 2	9.544	N/A	N/A	N/A
18	Phường 3	10.267	N/A	65.6%	N/A
19	Phường 7	14.654	52.1%	43.6%	4.3%
20	Phường 10	23.065	N/A	N/A	N/A
<b>Quận Bình Tân</b>					
21	An Lạc A	28.806	N/A	61%	N/A

(Nguồn: UBND các phường/xã và Niên giám Thống kê TP HCM năm 2012)

#### b) Dân tộc

Phần lớn các hộ dân hiện đang sinh sống tại các phường mà tuyến xe buýt nhanh BRT đi qua là người Kinh (86.4%); nhóm người dân tộc Hoa chiếm khoảng 12,5% và tập trung nhiều nhất tại quận 5 và 6 với các phường: Phường 1 (Quận 6) với 62,3% tổng số hộ, Phường 3 (Quận 6) với 57,0% và Phường 6 (Quận 5) với 52%.; Theo nghiên cứu về Văn hóa người Hoa ở TP. HCM (Vũ Lê, 2009), người Hoa tồn tại như một nhóm xã hội đặc thù, vừa hoà nhập với các cộng đồng khác, vừa giữ được những ưu điểm riêng của mình và đặc biệt họ có

nền kinh tế ngang bằng thậm chí cao hơn người Kinh tại TP.HCM. Cụ thể, Người Hoa đến TP.HCM vào đầu thế kỷ thứ XVII, người Hoa tập trung sinh sống và tạo nên một trung tâm đô thị sầm uất tại trung tâm thành phố đặc biệt là khu vực Chợ Lớn với những đường giao thông thủy bộ thuận lợi, nối liền khu trung tâm buôn bán qua kênh Bến Nghé đến Cảng Nhà Rồng, trung tâm của TP. Hồ Chí Minh và từ đó tỏa đi các tỉnh tây Nam Bộ.

Theo kết quả khảo sát không có hộ dân tộc thiểu số nào nằm trong phạm vi thu hồi đất và giải phóng mặt bằng của dự án.

### c) Nghề nghiệp và Thu nhập

- **Nghề nghiệp:**

Tại các phường/xã của Quận 1 nơi dự án đi qua, hoạt động kinh tế chủ yếu là Thương mại và dịch vụ với 100% số hộ tham gia, ngoại trừ phường Cầu Ông Lãnh (có 76% số hộ kinh doanh-buôn bán) và phường Cô Giang (20,5%). Nông nghiệp không phải là một hoạt động kinh tế được ưu tiên tại Thành phố Hồ Chí Minh, tuy nhiên có 12.2% hộ dân tại Phường An Phú (Quận 2) sản xuất nông nghiệp. Tại các phường thuộc Quận 5 và 6, Thương mại-Dịch vụ và Lao động phổ thông/thời vụ là các lĩnh vực kinh tế chính của phường (Bảng 3.3).

**Bảng 5: Cơ cấu nghề nghiệp trong khu vực dự án**

Quận/Huyện	Phường/Xã	Số hộ dân (Hộ)	Lĩnh vực kinh tế chính (%)		
			Thương mại – Dịch vụ	Nông nghiệp	Nghành nghề khác (lao động phổ thông, thời vụ)
<b>Quận 1</b>					
1	Phường Bến Thành	4,602	100.0	0.0	0.0
2	Phường Cầu Kho	6,396	100.0	0.0	0.0
3	Phường Cầu Ông Lãnh	3,122	75,9	0.0	24,1
4	Phường Cô Giang	3,919	20.5	0.0	79.5
5	Phường Nguyễn Thái Bình	4,011	100.0	0.0	0.0
<b>Quận 2</b>					
6	Phường An Lợi Đông	72	16.7	5.6	77.8
7	Phường An Phú	7,116	82.0	12.2	5.8
8	Phường Bình Khánh	523	N/A	N/A	N/A
9	Phường Thủ Thiêm	4	25.0	0.0	75.0
<b>Quận 5</b>					
10	Phường 1	4,000	37.8	0.0	62.3

Quận/Huyện	Phường/Xã	Số hộ dân (Hộ)	Lĩnh vực kinh tế chính (%)		
			Thương mại – Dịch vụ	Nông nghiệp	Nghành nghề khác (lao động phổ thông, thời vụ)
11	Phường 5	2,904	N/A	N/A	N/A
12	Phường 6	2,145	5.8	0.0	94.2
13	Phường 10	1,729	95.0	0.0	5.0
14	Phường 13	2,243	41.8	0.0	58.2
15	Phường 14	3,195	49.9	0.0	50.1
<b>Quận 6</b>					
16	Phường 1	2,760	51.9	0.0	48.1
17	Phường 2	2,764	N/A	N/A	N/A
18	Phường 3	2,417	57.7	0.0	42.3
19	Phường 7	3,413	79.8	0.0	20.2
20	Phường 10	6,419	27.9	0.0	72.1
<b>Quận Bình Tân</b>					
21	Phường An Lạc A	7,201	N/A	N/A	N/A
Tổng cộng		70,955	55.7	1.0	42.0

(Nguồn: Báo cáo Kinh tế xã hội của UBND các phường và Niên giám Thống kê TP HCM năm 2012)

- **Thu nhập:**

Theo số liệu của Niên giám Thống kê TP HCM năm 2012, thu nhập trung bình của người dân thành thị tại TP. HCM là 3.540.000 đồng/ tháng, cao hơn nhiều so với thu nhập trung bình của người dân thành thị trong cả nước (2.129.700 đồng/tháng). Nguồn thu nhập chủ yếu đến từ các hoạt động thương mại và dịch vụ. Chuẩn nghèo của TP. HCM giai đoạn 2009-2015 là 12.000.000 đồng/người/năm (40.000 đồng/người/ngày). Theo kết quả khảo sát, có sự chênh lệch lớn về tỷ lệ hộ nghèo giữa các địa phương có dự án đi qua. Trong khi tỷ lệ nghèo tại các phường thuộc Quận 5 là thấp nhất thì tỷ lệ nghèo tại một số phường của Quận 6 là tương đối cao. Địa phương có tỷ lệ hộ nghèo cao nhất là phường An Lợi Đông (Quận 2), tỷ lệ nghèo là 18,06% (**Error! Reference source not found.**).

**Bảng 6: Tỷ lệ hộ nghèo trong khu vực dự án**

Quận/Huyện	Phường/Xã	Số hộ dân (Hộ)	Số hộ nghèo	Tỷ lệ hộ nghèo (%)
<b>Quận I</b>				
1	Phường Bến Thành	4,602	68	1.48
2	Phường Cầu Kho	6,396	N/A	N/A

Quận/Huyện	Phường/Xã	Số hộ dân (Hộ)	Số hộ nghèo	Tỷ lệ hộ nghèo (%)
3	Phường Cầu Ông Lãnh	3,122	N/A	N/A
4	Phường Cô Giang	3,919	159	4.06
5	Phường Nguyễn Thái Bình	4,011	N/A	N/A
<b>Quận 2</b>				
6	Phường An Lợi Đông	72	13	18.06
7	Phường An Phú	7,116	194	2.73
8	Phường Bình Khánh	523	19	3.63
9	Phường Thủ Thiêm	4	0	0
<b>Quận 5</b>				
10	Phường 1	4,000	14	0.35
11	Phường 5	2,904	5	0.17
12	Phường 6	2,145	39	1.82
13	Phường 10	1,729	1	0.06
14	Phường 13	2,243	0	0
15	Phường 14	3,195	0	0
<b>Quận 6</b>				
16	Phường 1	2,760	163	5.91
17	Phường 2	2,764	N/A	N/A
18	Phường 3	2,417	15	0.62
19	Phường 7	3,413	153	4.48
20	Phường 10	6,419	411	6.40
<b>Quận Bình Tân</b>				
21	Phường An Lạc A	7,201	N/A	N/A
	Tổng cộng	66,081	1,254	3.11

(Nguồn: Báo cáo Kinh tế xã hội của UBND các phường/xã nằm trong khu vực dự án BRT)

#### d) Giáo dục và Y tế:

##### - Giáo dục

Trong các phường xã thuộc khu vực khảo sát, chỉ có một số phường/xã có số liệu về trình độ học vấn bao gồm: Phường Cô Giang (Quận 1); và các Phường 1, 7, 10 (Quận 6) và phường An Lợi Đông (Quận 2). Số liệu thu thập cho thấy người dân tại một số khu vực dự án có trình độ học vấn tương đối cao, với 53% dân số các phường nói trên tốt nghiệp từ Trung học Phổ thông trở lên, trong đó 22,7% dân số có trình độ Cao đẳng và Đại học. Tuy nhiên, có

23,7% dân số mới qua bậc Tiểu học, trong đó Phường An Lợi Đông khoảng 56% dân số mới học hết cấp 1 và chỉ 4% dân số có trình độ Đại học.

#### - Y tế

Theo số liệu của Cục Thống kê thành phố Hồ Chí Minh, đến năm 2012 thành phố có tổng cộng 449 cơ sở khám chữa bệnh bao gồm 99 bệnh viện và 322 trung tâm y tế xã/phường (mỗi xã/phường có một trạm y tế).

Quận 1 có 26 cơ sở y tế gồm 14 bệnh viện trong đó có nhiều bệnh viện lớn như Bệnh viện Nhi Đồng 2 (Phường Bến Nghé), Bệnh viện Từ Dũ (Phường Phạm Ngũ Lão), ...; 2 trung tâm y tế dự phòng và 10 trạm y tế xã/phường. Quận 2 có 13 cơ sở y tế, tuy nhiên các bệnh viện tập trung chủ yếu ở các Phường Thảo Điền và An Phú. Quận 5 có 17 bệnh viện gồm nhiều bệnh viện lớn như Bệnh Viện Chợ Rẫy (Phường 12), Bệnh viện Chấn thương Chỉnh hình (Phường 1), Bệnh viện Đại học Y dược (Phường 11), Bệnh viện Nguyễn Tri Phương, Bệnh viện Hùng Vương, Bệnh viện Phạm Ngọc Thạch, Bệnh viện Nhiệt đới, Bệnh viện Tâm thần (nằm trên trục đường Võ Văn Kiệt) 1 trung tâm y tế dự phòng và 10 trạm y tế phường. Trên địa bàn Quận 6 không có nhiều bệnh viện lớn ngoại trừ Bệnh viện Quận 6 (Phường 11) và các trạm y tế phường. Tương tự tại Quận Bình Tân có Bệnh viện Triều An (gần BX Miền Tây) và Huyện Bình Chánh không có nhiều các bệnh viện lớn ngoại trừ các bệnh viện cấp quận và các phòng khám, trạm y tế phường/xã.

### **4.2. Kết quả tổng hợp và phân tích số liệu sơ cấp (thu thập từ những phương pháp đã được trình bày trong phần**

#### **a) Những người bị ảnh hưởng bởi dự án**

Trên cơ sở các nghiên cứu khả thi, tham vấn với UCCI, và các hộ gia đình có khả năng bị ảnh hưởng (do thu hồi đất), các tác động bất lợi do dự án thu hồi đất là nhỏ. Theo ước tính của các khảo sát xã hội, 15 hộ gia đình và hai công ty tư nhân sẽ có nhiều khả năng bị ảnh hưởng tại hai địa điểm dự án (Thủ Thiêm và Rạch Chiếc).

Đối với vị trí Thủ Thiêm, có diện tích 1,77 ha đất được quy hoạch cho Bãi hậu cần kỹ thuật Thủ Thiêm. Kết quả khảo sát cho thấy rằng có 3 hộ gia đình và 2 công ty tư nhân sẽ bị ảnh hưởng. Toàn bộ đất bị thu hồi bởi dự án là đất nông nghiệp. Các tài sản khác sẽ bị ảnh hưởng là các công trình phụ và cây cối. Không có hộ sẽ bị ảnh hưởng nghiêm trọng do bị mất hơn 20% diện tích đất sản xuất của họ hoặc phải di dời.

Ga đầu cuối Rạch Chiếc (0,58 ha) của dự án nằm trong khu vực quy hoạch cho dự án Trung tâm thể dục thể thao Rạch Chiếc. Các khảo sát cho thấy có 12 hộ gia đình bị ảnh hưởng sẽ bị ảnh hưởng. Trong số đó, 12 hộ bị ảnh hưởng nặng nề do bị mất hơn 20% diện tích đất nông nghiệp của họ và 8 hộ gia đình sẽ phải di dời. Bên cạnh đó, có 6 hộ gia đình kinh doanh sẽ bị ảnh hưởng.

Dựa trên các cuộc thảo luận nhóm (10 người) và phỏng vấn cá nhân (15 người) với các hộ bị ảnh hưởng để có được ý kiến và nhu cầu của người dân đối với các chương trình phục hồi sinh kế thích hợp. Kết quả được trình bày như sau:

- Hầu hết các hộ được phỏng vấn nói rằng họ sẽ giao đất cho dự án và chuyển đến nơi khác nếu giá bồi thường, hỗ trợ phù hợp và thỏa đáng.

- Đối với nhóm hộ phải tái định cư: Nguyên vọng chính của nhóm này là được bố trí vào khu tái định cư chung của thành phố. Theo ý kiến của các hộ dân, khu vực hiện đang sinh sống của các hộ này gặp rất nhiều khó khăn và thiếu thốn về cơ sở hạ tầng: đường giao thông trong khu vực là các con hẻm nhỏ và hẹp; hệ thống thoát nước chưa được hoàn chỉnh, vào mùa mưa, nhà cửa của họ thường bị ngập lụt; vệ sinh môi trường ở đây thường xuyên bị ô nhiễm bởi nước bẩn.
- Đối với nhóm dễ bị tổn thương: Kinh tế của các hộ gia đình này đều thuộc hộ khá, các hộ cho rằng, hoạt động thu hồi đất của dự án sẽ làm ảnh hưởng nhiều đến sinh kế của hộ gia đình nhưng họ cho rằng khả năng phục hồi sinh kế của hộ gia đình sẽ không gặp nhiều khó khăn.

Theo thiết kế hiện nay, dự án sẽ không hoặc hạn chế thu hồi đất của người dân mà chỉ sử dụng nguồn đất đã có quy hoạch của các dự án trước đó. Trong giai đoạn thực hiện, chủ trương của UBND Thành phố Hồ Chí Minh sẽ hạn chế và tránh thu hồi đất của người dân. Trong trường hợp bất khả kháng hoặc trong trường hợp bắt buộc nếu phải thu hồi đất của người dân thì Khung chính sách Tái định cư sẽ được áp dụng để đảm bảo quyền lợi cho những người bị ảnh hưởng bởi dự án.

#### • Các tác động tiềm tàng khác

Kết quả khảo sát cho thấy, theo ý kiến những người phỏng vấn, dự án còn có những tác động tiềm tàng khác về môi trường như:

*Trong giai đoạn thi công*, việc xây dựng dự án có thể ảnh hưởng tới các hoạt động kinh tế trong khu vực như hạn chế việc kinh doanh của các cửa hàng, nhà hàng, doanh nghiệp dọc theo tuyến đường. Trong giai đoạn xây dựng, dự án có thể gây ô nhiễm bụi và tiếng ồn cho người dân địa phương. Ngoài ra, với lực lượng lớn công nhân xây dựng làm việc trong giai đoạn thi công, dự án có thể có một số tác động bất lợi liên quan đến các vấn đề xã hội và an ninh ở địa phương. Những tác động bất lợi này đã được dự án chỉ ra và dự án đã xây dựng các biện pháp nhằm giảm thiểu tối đa những ảnh hưởng bất lợi tới người dân.

*Trong giai đoạn vận hành*, hệ thống xe buýt BRT sẽ chiếm dụng lòng đường do chạy trên làn đường riêng. Có thể dự đoán rằng hệ thống BRT sẽ thu hút lượng lớn hành khách, một số nhóm đối tượng có thể tụ tập trò chuyện gây ồn ào trong thời gian chờ xe buýt tại các nhà ga, trạm trung chuyển hay nhà chờ gây ảnh hưởng đến người dân xung quanh. Ngoài ra một số đối tượng móc túi có thể trà trộn vào nhóm hành khách, trộm cắp gây mất trật tự an toàn xã hội.

#### **b) Nhóm hưởng lợi của dự án**

Theo ý kiến của của những người hưởng lợi tiềm năng của dự án được thu thập qua phỏng vấn cá nhân và thảo luận nhóm như sau:

BRT sẽ cải thiện chất lượng của ghế xe buýt nhằm tạo sự thoải mái, không sóc trong quá trình di chuyển. Hơn nữa, BRT sẽ giúp giảm mùi hôi trên xe buýt để giảm triệu chứng buồn nôn phổ biến của hành khách. Dự án nên tăng số lượng xe buýt thường xuyên để giảm thời gian chờ đợi giữa 2 xe buýt.

**Phát triển mạng lưới không gian xanh và tiện ích công cộng:** theo những người địa phương, dự án giao thông xanh là dự án đầu tiên phát triển về giao thông công cộng với mục tiêu an toàn với môi trường được triển khai ở thành phố HCM. Dự án nên triển khai không gian, thiết bị và tiện ích công cộng như bến xe buýt, trạm chờ, cầu bộ hành, công viên... như một mạng lưới công cộng nằm gần các nhà chờ xe buýt BRT.

**Nâng cao năng lực giao thông và giảm chi phí đi lại:** Người dân mong rằng dự án BRT cung cấp dịch vụ vận chuyển hành khách công cộng bằng xe buýt nhanh, góp phần nâng cao năng lực giao thông, góp phần giảm kẹt xe, ùn tắc giao thông và rút ngắn thời gian đi lại trên tuyến. Đặc biệt, họ nghĩ rằng BRT sẽ là phương tiện vận chuyển có độ an toàn cao với chi phí thấp phù hợp với người lao động, học sinh – sinh viên.

**Tạo động lực phát triển kinh tế xã hội:** Các kết quả thảo luận nhóm cho thấy chính quyền các địa phương đồng tình rằng phát triển hệ thống xe buýt nhanh sẽ góp phần tạo động lực phát triển, nâng cao giá trị sử dụng đất trong các khu vực thuộc phạm vi phục vụ dự án. Bên cạnh đó, xây dựng hệ thống xe buýt nhanh BRT cũng góp phần tạo thêm cơ hội việc làm và tăng thu nhập cho người dân như khuyến khích người dân tham gia thi công, xây dựng và/hoặc quản lý và giám sát dự án,...

**Cải thiện chất lượng sống:** Theo các cuộc phỏng vấn với chính quyền địa phương, sử dụng hệ thống xe buýt nhanh BRT sẽ góp phần giảm tiêu hao năng lượng và giảm lượng khí thải nhà kính, giảm tiếng ồn, cải thiện tình trạng ô nhiễm môi trường và giảm tai nạn giao thông trên hành lang Đông – Tây.

### **c) Kết quả về giới và người khuyết tật**

Theo người dân bị ảnh hưởng dự án, việc thu hồi đất có thể ảnh hưởng đến các hoạt động hàng ngày của các hộ gia đình bị ảnh hưởng. Từ góc độ giới, các hộ gia đình bị ảnh hưởng bởi việc thu hồi đất, có khả năng là phụ nữ trong các hộ gia đình tái định cư sẽ bị ảnh hưởng nhiều, vì trong quá trình tái định cư sẽ không chỉ ảnh hưởng đến công việc chính tạo ra thu nhập mà còn ảnh hưởng đến các công việc nội trợ hàng ngày của họ. Phụ nữ từ những gia đình bị ảnh hưởng cho biết họ cần thêm hỗ trợ về chăm nom việc tái định cư khi người chồng vắng mặt, không có ở bên cạnh trong suốt quá trình tái định cư

Đối với người dùng BRT, các cuộc thảo luận nhóm đã chỉ ra rằng xe buýt nên được thiết kế với những chỗ ngồi ưu tiên trên xe buýt BRT cho người dân là những người khuyết tật, phụ nữ mang thai hoặc người tàn tật. Ví dụ, các xe buýt của Dự án nên có 4 chỗ ngồi tại khu vực ưu tiên, đồng thời có bảng chỉ dẫn, có chuông báo. Những đề nghị này phù hợp với kinh nghiệm quốc tế về thiết kế của xe buýt với yêu cầu cụ thể của một số nhóm người

## **5. KIẾN NGHỊ**

Dựa vào kết quả tham vấn, mong muốn và nhu cầu bồi thường, hỗ trợ người BAH của dự án có thể chia làm các nhóm đối tượng sau:



- Đối với những hộ không bị ảnh hưởng đến sinh kế hoặc bị ảnh hưởng một phần rất nhỏ đến dinh kế: Các hộ này sẽ được hưởng đầy đủ và thỏa đáng bằng tiền mặt cho những thiệt hại về vật chất của họ. Ngoài ra, họ cũng sẽ được nhận những hỗ trợ khác tương ứng với những thiệt hại do việc thu hồi đất gây nên.
- Đối với những hộ hoạt động sinh kế bị ảnh hưởng nhiều từ việc thu hồi đất: Ngoài những đền bù và hỗ trợ bằng tiền mặt, nhóm hộ này cần được tham gia vào các chương trình, biện pháp hỗ trợ phục hồi sinh kế của dự án. Dựa vào điều kiện của địa phương và khả năng của hộ gia đình, chính quyền địa phương cần phối hợp với Ban Quản lý và các bên có liên quan theo dõi và bố trí cho các hộ gia đình thuộc nhóm đối tượng này vào những chương trình phục hồi sinh kế phù hợp. Hoạt động này cần phải có sự kết hợp giữa khả năng cung ứng lao động của địa phương và nhu cầu mong muốn của hộ gia đình.
- Đối với nhóm dễ bị tổn thương: Tuy kết quả tham vấn cho rằng, khả năng phục hồi sinh kế của nhóm hộ này không gặp nhiều khó khăn nhưng BQL và chính quyền địa phương cần chú ý tiếp tục tham vấn nhóm hộ này và ưu tiên họ trong các hoạt động phục hồi sinh kế nhằm đảm bảo họ sẽ không bị nghèo đi do kết quả của việc thực hiện dự án.
- Đối với những hộ tái định cư: chính quyền địa phương và cán bộ BQL dự án cần tiếp tục tham vấn họ trong thời điểm thực hiện dự án, cần cung cấp thông tin đầy đủ, chi tiết về nơi tái định cư mới. Trong trường hợp, người dân có nguyện vọng, chính quyền địa phương và cán bộ BQL cần đưa hộ dân đi tham quan nơi ở mới. Công tác chuẩn bị cho hộ dân vào khu tái định cư cần tiến hành trước thời điểm thu hồi đất để thực hiện dự án.
- Đối với vấn đề về giới và những người khuyết tật: Chương trình phục hồi thu nhập sẽ được chuẩn bị dựa trên tham vấn riêng với phụ nữ để đánh giá nhu cầu của họ và phát triển các chương trình sinh kế có liên quan để giải quyết các nhu cầu của phụ nữ bị ảnh hưởng bởi tái định cư. Những người phụ nữ phải được thông báo trước để có sự chuẩn bị cho quá trình tái định cư của họ. Hơn nữa, những kinh nghiệm về thiết kế xe buýt trên thế giới như xe buýt cần có 4 chỗ ngồi tại khu vực ưu tiên (thường nằm gần phía trước của xe buýt), một bảng hướng dẫn khu vực ưu tiên và chuông được dành riêng cho người khuyết tật và phụ nữ.

Các hoạt động truyền thông được thực hiện trong dự án nên đảm bảo hỗ trợ cho phụ nữ - những người bị ảnh hưởng bởi sự thu hồi đất của dự án. Thông tin, giáo dục và tài liệu truyền thông được chuẩn bị cho dự án nên giữ quan điểm giới vào cả hai tài liệu truyền thông và các hoạt động truyền thông để thúc đẩy bình đẳng giới trong hai nhóm bị ảnh hưởng - như đã đề cập ở trên.

Các kiến nghị trên đây cần được xem xét và phản ánh trong các nghiên cứu khả thi của dự án để đảm bảo thực hiện kịp thời và phù hợp.

## 6. KẾT LUẬN

Dự án hạn chế thu hồi đất bằng các phương án thay thế và chỉ thu hồi trong trường hợp bất khả kháng do đó gây ảnh hưởng rất ít đến địa phương hoặc gần như không có. Một Khung Chính Sách Tái định cư theo yêu cầu của Ngân Hàng Thế Giới (OP4.12) về tái định cư không tự nguyện cần được chuẩn bị trong giai đoạn này.

Dự án BRT tuyến VVK - MCT đi qua địa bàn của 24 phường/xã và 7 quận, là những địa phương có mật độ dân số cao (bình quân là 8.929 người/km<sup>2</sup>), đặc biệt tại tuyến Võ Văn Kiệt. Hoạt động kinh tế chủ yếu của các hộ dân trong khu vực dự án là Thương mại - Dịch vụ, với khoảng 73% dân số tham gia, đặc biệt tại khu vực Quận 1 và Quận 5.

- Khu vực khảo sát có sự khác biệt lớn về tỷ lệ giàu – nghèo. Trong khi tỷ lệ hộ nghèo tại Quận 1 và Quận 5 thấp thì tỷ lệ hộ nghèo trong tổng số hộ tại một số phường/xã thuộc Huyện Bình Chánh và Quận 6 vẫn ở mức cao, đặc biệt tại hai phường An Lợi Đông thuộc Quận 2 và An Phú Tây thuộc Huyện Bình Chánh (tỷ lệ hộ nghèo tương ứng là 18,06% và 29,27%). Thu nhập bình quân đầu người tại khu vực khảo sát là 3.540.000 đồng/người/tháng.
- Kết quả khảo sát và tham vấn cộng đồng trong khu vực bị ảnh hưởng của dự án cho chính quyền các địa phương và người dân đều ủng hộ triển khai dự án và hy vọng nó sẽ được triển khai sớm. Họ cho rằng dự án sẽ mang lại nhiều lợi ích cho địa phương như: phát triển mạng lưới giao thông, tạo không gian xanh và các tiện ích công cộng, giảm áp lực giao thông và chi phí đi lại cho những người dân địa phương, tạo nền tảng để phát triển kinh tế xã hội và cải thiện chất lượng cuộc sống cho người dân địa phương. Bên cạnh sự đồng thuận, người dân vẫn băn khoăn và bày tỏ mong muốn về một số vấn đề như sau:
  - + Giá bồi thường: Người dân địa phương và chính quyền địa phương đặc biệt chú ý đến giá bồi thường và muốn được đền bù thỏa đáng để có thể khôi phục lại các cơ hội sinh kế của họ trong tương lai
  - + Tái định cư: AP mong muốn được tái định cư trong các khu tái định cư của thành phố và được hưởng những điều kiện cơ sở hạ tầng tốt khi di dời đến nơi ở mới.
  - + Các hoạt động đào tạo và chuyển đổi nghề nghiệp chưa được người dân đề ra trong giai đoạn tham vấn này.
  - + Chính quyền địa phương và người dân cũng quan tâm đến các vấn đề quan trọng liên quan đến an toàn xã hội và vệ sinh môi trường, đặc biệt là trong giai đoạn xây dựng và hoạt động của tuyến đường. .

Trên cơ sở của một loạt các tham vấn với các hộ gia đình bị ảnh hưởng, dưới đây là những khuyến nghị quan trọng liên quan đến tái định cư và các vấn đề phát triển xã hội (không tái định cư):

### • Các vấn đề tái định cư:

- Việc bố trí tái định cư cho các hộ gia đình, chính quyền địa phương và BQL dự án sẽ cung cấp đầy đủ và chi tiết về các khu tái định cư cho cá hộ gia đình lựa chọn. Việc bố trí tái định cư phải được thực hiện trước khi thu hồi đất của dự án.
- Đối với những hộ bị ảnh hưởng về sinh kế, để đảm bảo rằng các nguồn sinh kế mới được an toàn và bền vững cho các hộ bị, chính quyền địa phương và Ban quản lý dự án sẽ làm việc với các hộ gia đình, các cá nhân và giúp họ xác định sinh kế cho phù hợp với tình hình và nhu cầu của từng hộ gia đình.
- Ban QLDA và đơn vị thi công phải phối hợp với chính quyền địa phương để có chương trình hành động nhằm giảm thiểu các tệ nạn xã hội và tai nạn giao thông trong giai đoạn xây dựng và hoạt động của tuyến xe.

• **Vấn đề phát triển xã hội**

- Dự án được xây dựng nhằm đáp ứng nhu cầu vận chuyển của một đô thị phát triển và văn minh đây là tuyến xe buýt kiểu mẫu và hiện đại. Thiết kế kỹ thuật của dự án đã quan tâm, tạo điều kiện cho nhóm đối tượng dễ bị tổn thương như người già, người khuyết tật, trẻ em và phụ nữ có thai dễ dàng tiếp cận sử dụng dịch vụ này. Các trạm dừng xe buýt được thiết kế có thêm mặt cắt ngang bằng với sàn xe buýt để nhóm đối tượng dễ bị tổn thương dễ dàng lên xe; cầu vượt có thêm cầu thang nâng để nhóm đối tượng này thuận lợi di chuyển từ đường đến trạm chờ. Bên cạnh đó, dự án cần thiết kế những khu vực hoặc những hàng ghế ưu tiên cho nhóm đối tượng này bên trong xe buýt để họ có được những điều kiện thuận lợi nhất trong xe khi di chuyển.

## Phụ lục

### 1. Tóm tắt kết quả tham vấn

	<b>Nhóm bị ảnh hưởng về việc thu hồi đất</b>	<b>Nhóm lợi ích dự kiến từ BRT (người sử dụng xe buýt)</b>
<b>Phương pháp thảo luận nhóm</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• 10 người</li> <li>• Nơi ở: khu Rạch Chiếc, phường An Phú</li> <li>• Thời gian: ngày 30 tháng 9 năm 2014</li> </ul> <p><b>Kết quả tham vấn:</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Những người có khả năng bị ảnh hưởng sẽ được sẵn sàng di chuyển đến một vị trí khác nếu giá bồi thường và hỗ trợ phù hợp</li> <li>- Tại vị trí Thủ Thiêm, không có hộ phải tái định cư hoặc sẽ bị ảnh hưởng nghiêm trọng bởi dự án.</li> <li>- Hiện nay, các cơ sở hạ tầng cơ bản ở khu Rạch Chiếc là bất tiện đặc biệt là thiếu nước, môi trường ô nhiễm, thiếu giao thông và ngập lụt trong mùa mưa</li> <li>- Những người dân địa phương ở Rạch Chiếc muốn được di dời cũng như dự án nên được xây dựng sớm</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• 10 người</li> <li>• Nơi ở: Trạm 30 tại bệnh viện Nhi Đồng II</li> <li>• Thời gian: ngày 15 tháng 09 năm 2014</li> </ul> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Dự án sẽ tăng vận tải công cộng bằng xe buýt nhanh nhưng an toàn.</li> <li>- Dự án sẽ hỗ trợ xe buýt thân thiện với môi trường</li> <li>- Dự án sẽ giúp giảm thiểu các xe gắn máy, làm giảm ùn tắc giao thông, ùn tắc và rút ngắn thời gian đi lại</li> <li>- Nguồn lao động sẽ dễ dàng đi đến các tỉnh khác để tìm công việc mới cũng như tăng cơ hội việc làm và thu nhập cho người dân trong vùng dự án</li> <li>- Dự án sẽ giảm thiểu tai nạn giao thông và cải thiện tình trạng ô nhiễm môi trường trên Đông - tuyến đường Tây</li> <li>- BRT Bus nên được thiết kế ít nhất 4 chỗ ưu tiên cho phụ nữ, trẻ em và người khuyết tật</li> <li>- Các hệ thống BRT nên đủ trang thiết bị và công trình công cộng</li> </ul>
<b>Phỏng vấn cá nhân</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• 15 người</li> <li>• Nơi ở: khu Rạch Chiếc và khu Thủ Thiêm phường An Phú</li> <li>• Thời gian: ngày 28 tháng 8 năm 2014</li> </ul> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Những người bị ảnh hưởng trong khu Rạch Chiếc muốn di chuyển gần địa điểm hiện tại để đi làm, mối quan hệ gần gũi và tiếp cận các dịch vụ xã hội;</li> <li>- Người dân địa phương muốn một bồi thường thích hợp để khôi phục</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• 20 người (10 nam and 10 nữ)</li> <li>• Nơi ở: Trạm 30 tại bệnh viện Nhi Đồng II</li> <li>• Thời gian: ngày 15 &amp; 16 tháng 9 năm 2014</li> </ul> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Xe buýt BRT nên được thiết kế với chỗ ngồi ưu tiên và cách thức để tiếp cận BRT cho người khuyết tật, mang thai và phụ nữ</li> <li>- Chiếc xe buýt của Dự án sẽ có 4 chỗ ngồi tại khu vực ưu tiên, có bảng hiệu và chuông để báo hiệu</li> <li>- Nâng cao chất lượng và tiên nghi cho</li> </ul>

	<b>Nhóm bị ảnh hưởng về việc thu hồi đất</b>	<b>Nhóm lợi ích dự kiến từ BRT (người sử dụng xe buýt)</b>
	lại các cơ hội sinh kế của họ trong tương lai. - Sự phục hồi thu nhập chuẩn bị chương trình sẽ có sự tham vấn riêng với phụ nữ để đánh giá nhu cầu và phát triển các chương trình sinh kế có liên quan để giải quyết các nhu cầu của phụ nữ bị ảnh hưởng bởi tái định cư	chỗ ngồi. - Xe BRT nên giảm thiểu sóc trong quá trình vận chuyển và giảm mùi trên xe buýt nhằm giảm triệu chứng buồn nôn thường thấy ở hành khách - Dự án nên tăng số lượng xe buýt thường xuyên để giảm thời gian chờ đợi giữa 2 xe buýt.

## 2. Danh sách những người trả lời phỏng vấn

STT	Họ tên	Địa chỉ
<b>Nhóm bị ảnh hưởng về việc thu hồi đất</b>		
1.	Nguyễn Thị Tô Quyên	Khu Thủ Thiêm, phường An Phú, quận 2
2.	Nguyễn Thị Xuân Thu	Khu Thủ Thiêm, phường An Phú, quận 2
3.	Nguyễn Thị Tiết	Khu Thủ Thiêm, phường An Phú, quận 2
4.	Nguyễn Thanh Trọng	Khu Rạch Chiếc, phường An Phú, quận 2
5.	Nguyễn Văn Nghiêm	Khu Rạch Chiếc, phường An Phú, quận 2
6.	Trần Thị Ổ	Khu Rạch Chiếc, phường An Phú, quận 2
7.	Phan Thị Mai	Khu Rạch Chiếc, phường An Phú, quận 2
8.	Đinh Thị Ánh Hồng	Khu Rạch Chiếc, phường An Phú, quận 2
9.	Đinh Thị Thùy Trang	Khu Rạch Chiếc, phường An Phú, quận 2
10.	Châu Minh Phượng	Khu Rạch Chiếc, phường An Phú, quận 2
11.	Phan Trọng Thiện	Khu Rạch Chiếc, phường An Phú, quận 2
12.	Phan Tuấn Anh	Khu Rạch Chiếc, phường An Phú, quận 2
13.	Lê Chí Vịnh	Khu Rạch Chiếc, phường An Phú, quận 2
14.	Nguyễn Văn Tám	Khu Rạch Chiếc, phường An Phú, quận 2
15.	Lê Tám Nhị	Khu Rạch Chiếc, phường An Phú, quận 2
<b>Nhóm lợi ích dự kiến từ BRT (người sử dụng xe buýt)</b>		
1.	Lê Khắc Kiệt	huyện Phú Tân, thành phố Cà Mau, tỉnh Cà Mau
2.	Huỳnh Tấn Cường	192/41/21 Tôn Thất Thuyết, phường 6, quận 4
3.	Võ Long Dĩ	18/9 Đông Hòa, Dĩ An, Bình Dương
4.	Vũ Đức Vinh	đường 385, phường Tăng Nhơn Phú A, quận 9
5.	Lao Vĩ Quyền	90/15, Tạ Uyên, phường 4, quận 11
6.	Đặng Hà Ký	Hoài Hương, Hoài Nhơn, Bình Định
7.	Cao Hoài Nhơn	sinh viên trường Đại học Khoa học Tự nhiên tp Hồ Chí Minh
8.	Trần Vĩnh Hoàng	120 đường số 4, cư xá Đô Thành, quận 3
9.	Huỳnh Bá Trọng	143/19 đường Nguyễn Thị Tần phường 2 quận 8.
10.	Hoàng Dương Thiện	37/32/7 Lê Văn Sỹ, phường 13, quận Phú Nhuận
11.	Nguyễn Thị Mỹ Hạnh	90/15 Tạ Uyên, phường 4, quận 11
12.	Trương Thị Ngọc Thủy	xã Phú Xuân, huyện Nhà Bè
13.	Đỗ Thị Khao	51 Dương Bá Trạc, quận 8
14.	Đỗ Thị Kim Huê	xã Tân Hiệp, huyện Tân Hiệp, tỉnh Kiên Giang

<b>STT</b>	<b>Họ tên</b>	<b>Địa chỉ</b>
15.	Hoàng Dương Thiện	47/42/11 Bùi Đình Túy, phường 24, quận Bình Thạnh
16.	Trịnh Thị Mỹ Dung	20 Lô A2 Khu phố 3, phường Tam Bình, quận Thủ Đức
17.	Võ Thị Thu Thủy	90/15 Tạ Uyên, phường 4, quận 11
18.	Nguyễn Thị Diễm Hương	18/9 Đông Hòa, Dĩ An, Bình Dương
19.	Nguyễn Thị Thúy	90/15 Tạ Uyên, phường 4, quận 11
20.	Phạm Thị Ngọc Liên	43/3C Phan Xích Long, phường 3, quận Phú Nhuận