

I. Giao thông vận tải

1. Xây dựng nhanh các tuyến trục giao thông huyết mạch

• Trục đường 51

Dự báo lưu lượng xe trên tuyến khoảng 40 nghìn xe tiêu chuẩn/ngày vào năm 2010, với trên 50% là xe container. Khối lượng vận chuyển theo tuyến này có khả năng tới 10 triệu tấn vào năm 2000 và 40 - 50 triệu tấn vào năm 2010.

Để tạo thành hành lang thông suốt, thuận lợi từ TP.HCM qua Biên Hòa đến Vũng Tàu cần xây dựng tuyến đường cao tốc. Cùng với việc nâng cấp đường 51 trên cơ sở hiện nay thành đường cấp 3 với 4 làn xe, sẽ xây dựng đường cao tốc 6 - 8 làn xe tốc độ 120 km/giờ chạy

các khu dân cư, các KCN với mật độ đầu tư xây dựng cao ở Nam Sông Bé.

• Xây dựng tuyến đường nối TP.HCM sang Nhơn Trạch và theo đường liên tỉnh 763 gặp đường cao tốc 51. Tuyến này nhằm thoát một phần đáng kể hành khách và hàng hóa từ TP.HCM đi Vũng Tàu và ngược lại, tránh đông đúc cho tuyến quốc lộ 1A từ Biên Hòa về TP.HCM. Tuyến này có 2 khả năng:

- Từ xa lộ Đại Hàn đi tiếp tới Long Phước qua vượt sông Đồng Nai (cầu sẽ làm mới) về Nhơn Trạch nối với đường 51. Bộ giao thông vận tải và các tỉnh muốn đi theo tuyến này và đề nghị tuyến này làm sớm.

- Từ TP.HCM đến Cát Lái vượt qua sông Đồng Nai sang Nhơn Trạch nối với đường 51.

Phát triển cơ sở hạ tầng Vùng kinh tế trọng điểm phía Nam

dọc theo hướng đường 51 cũ, hơi chếch về phía Đông, với hành lang rộng 140 - 180 m kéo dài bắt đầu từ thành phố Vũng Tàu cắt quốc lộ 1A vòng qua thành phố Biên Hòa về phía Bắc, vượt qua sông Đồng Nai sang huyện Tân Uyên, vòng qua thị xã Thủ Dầu Một, vượt sông Sài Gòn tại Phú Cường qua huyện Củ Chi rồi nối với đường 22 (đường xuyên Á). Hiện nay đầu mút cuối cùng ở phía Nam của tuyến cao tốc này đang còn có nhiều phương án: có phương án cho dừng điểm cuối cùng dừng tại Bà Rịa; có phương án đề nghị phải kéo tới Vũng Tàu. Song phương án tốt nhất là điểm cuối cùng của đường cao tốc này dừng ở phía đầu cầu Cỏ May, sau đó xây dựng tuyến đường mới qua sông Cỏ May nối với thành phố Vũng Tàu.

Tuyến cao tốc này được xây dựng thành 3 giai đoạn:

- Giai đoạn 1: Xây dựng tuyến cao tốc Biên Hòa - Vũng Tàu với chiều dài 72,5 km. Hành lang cho toàn tuyến khoảng 140 - 180 m.

- Giai đoạn 2: Xây dựng tuyến từ Sài Gòn qua Nhơn Trạch tới đường cao tốc 51 với chiều dài 26,5 km. Hành lang tương tự đoạn trên.

- Giai đoạn 3: Trong tương lai dài sẽ tiếp tục xây dựng tuyến nối từ đường 51 qua Nam Sông Bé tới quốc lộ 22. Đoạn từ Thủ Dầu Một nối sang đường cao tốc 51 có 2 phương án:

+ Từ thị trấn Củ Chi vượt sông Sài Gòn, qua thị xã Thủ Dầu Một xuyên qua các KCN Nam Sông Bé tới cầu Đồng Nai rồi nhập với đường quốc lộ 1A gặp đường 51.

+ Từ phía trên thị xã Củ Chi chạy vượt sông Sài Gòn qua phía Bắc thị xã Thủ Dầu Một, vòng trên các KCN Nam Sông Bé, qua sông Đồng Nai bằng cầu mới vòng qua phía Bắc thành phố Biên Hòa nhập xuống đường cao tốc 51. Phương án này có ưu điểm hơn, đáp ứng được nhu cầu phát triển dài hạn của toàn vùng, và tránh băng qua

Cần gấp rút xây dựng đường Bắc Nhà Bè, đường Đoàn Văn Bơ (song song với đường Nguyễn Tất Thành, bao gồm cả việc làm cầu Tân Thuận mới), đồng thời mở đường Lê Thành Tôn (kéo dài) kết hợp với việc làm cầu thứ 2 qua sông Sài Gòn (vì cầu cũ có nguy cơ vượt tải). Mặt khác cần mở rộng đường vành đai Đại Hàn. Sau khi hoàn thành những công trình trên sẽ tách được toàn bộ các dòng xe vận tải quá cảnh ra vào cảng không đi qua trung tâm thành phố. Tiếp theo cần xây dựng cầu Thủ Thiêm gắn với đường cao tốc đi qua Nhơn Trạch, nối với đường cao tốc đi Vũng Tàu.

Mặt khác cần chuẩn bị mở rộng và nâng cấp đoạn quốc lộ 1A từ TP.HCM đi miền Tây Nam Bộ theo hướng trở thành xa lộ. Đồng thời cần nâng cấp hai tuyến đường 50 từ Nam TP.HCM đi Gò Công, nối liền với Mỹ Tho và đường 10 từ TP.HCM qua Long An (huyện Đức Hòa, Đức Huệ) xuống ĐBSCL cùng với quốc lộ 1A. Đây là 3 hành lang phát triển nối liền TP.HCM (và VKTTĐPN nói chung) với ĐBSCL.

• Nâng cấp tuyến đường 13: Dự báo lưu lượng xe trên tuyến này lên tới 10 - 15 nghìn xe/ngày. Khi làm xong đường 14 từ Tây Nguyên về ngã ba Đồng Xoài thì phần lớn hàng hóa và hành khách từ Tây Nguyên về TP.HCM sẽ đi theo tuyến này. Dự kiến nâng cấp lên 4 - 6 làn xe và đồng thời nâng cấp tuyến tỉnh lộ 743 từ Nam Sông Bé nối với xa lộ Đại Hàn.

• Chuẩn bị các điều kiện cần thiết để phối hợp nâng cấp đường 22 tuyến xuyên Á (dự kiến 4 - 6 làn xe)

• Nâng cấp và mở tuyến mới nối Bà Rịa với Long Khánh theo liên tỉnh lộ 784 để dẫn bớt lưu lượng xe cho tuyến quốc lộ 1A về TP.HCM, bảo đảm khả năng phát triển dài hạn trong toàn vùng. Việc này cũng có những tác động tốt về an ninh, quốc phòng khi có hai tuyến song hành nối từ phía Bắc tới TP.HCM.

- Nâng cấp và xây dựng mới một số đoạn đường dọc ven biển nối liền TP. Vũng Tàu với thị xã Phan Thiết để phát triển kinh tế du lịch - thủy sản vùng ven biển và bảo đảm quốc phòng - an ninh.

- Nhanh chóng cải thiện giao thông đô thị, đặc biệt là các thành phố lớn như TP.HCM, Biên Hòa, Vũng Tàu. Phát triển rộng khắp mạng lưới giao thông nông thôn xuống tận xã, thôn, đặc biệt là các vùng sâu, căn cứ kháng chiến trước đây.

2. Xây dựng các cảng biển và sân bay cho VKTTĐPN và cả Nam Bộ

- Sân bay Tân Sơn Nhất: Trong nhiều năm tới sân bay Tân Sơn Nhất vẫn là sân bay quốc tế quan trọng của cả phía Nam, năng lực thông qua của sân bay:

Năm 1995: 3 triệu hành khách và 39.000 tấn hàng.

Năm 2000: 8 triệu hành khách và 78.000 tấn hàng.

Để đạt được năng lực thông qua nói trên cần phải nâng cấp đường băng, xây dựng thêm ga quốc tế, ga hàng hóa, mở rộng sân đỗ và các tuyến đường vào trung tâm thành phố để giải tỏa nhanh hành khách và hàng hóa.

Theo quy hoạch được duyệt cảng hàng không Tân Sơn Nhất được nâng cấp để đón 7 - 8 triệu hành khách vào năm 2000 và khoảng 20 triệu hành khách vào năm 2010. Dự kiến năng lực có thể đón tới 30 triệu khách/năm. Song với lượng hành khách như vậy thì lưu lượng xe từ sân bay về nội thành TP.HCM lên tới 25 - 30 nghìn xe/ngày. Đó là mức căng thẳng. Qua nghiên cứu thấy rằng: môi trường dân sinh sẽ bị ảnh hưởng bởi tiếng ồn do máy bay lên xuống, vì vậy năng lực thông qua tối đa của sân bay Tân Sơn Nhất chỉ cho phép đạt tới 15 - 20 triệu hành khách/năm. Khi lượng hành khách qua sân bay này lên tới 10 - 15 triệu khách/năm, cần chuẩn bị xây dựng sân bay quốc tế mới tại Long Thành cho toàn vùng. Sân bay này đã có nền cũ từ thời chiến tranh, cách các thành phố lớn chỉ khoảng 30 - 40 km (từ địa điểm định chọn làm sân bay về Biên Hòa và TP.HCM khoảng 30 km, đi Vũng Tàu khoảng 40 km), có đủ điều kiện để làm sân bay quốc tế cỡ vài chục triệu hành khách/năm.

• Các cảng biển

- Nhanh chóng nâng cấp cụm cảng Sài Gòn lên tới đa khoảng 15 - 16 triệu tấn/năm vào năm 2010 và chỉ dừng ở mức đó.

Đối với cụm cảng Sài Gòn cần giải quyết một số vấn đề sau: đầu tư nâng cấp các cơ sở hạ tầng hiện có, trang thiết bị bốc xếp cho cảng, làm thêm bến mới khu Tân Thuận. Tại Bến Nghé hình thành cảng container có năng lực 500.000 TEU (hơn 5 triệu tấn). Cũng cố nâng cấp Tân Cảng, nâng cấp luồng sông Lòng Tàu, tăng thiết bị dẫn luồng, làm đường Nhà Bè - Bình Chánh để giải quyết thông suốt cho hàng lang vào cảng.

- Nhanh chóng nâng cấp và xây mới cụm cảng Thị Vải (bao gồm các cảng Gò Dầu, Phú Mỹ, ngã ba sông Cái Mép- Phú Tân) với công suất khoảng trên 10 triệu tấn năm 2000 và khoảng trên 15 triệu tấn năm 2010.

- Khu Cái Mép: Chủ yếu là cảng container và có thể xây dựng một vài bến dầu phục vụ cho tiểu thụ khu vực.

Quy mô toàn khu vực như sau: 3,9 km bến cho tàu 30.000 đến 50.000 DWT có khả năng thông qua 12 triệu tấn/năm.

- Khu Phú Mỹ: là khu cảng xuất nhập nội địa, có nhiệm vụ hỗ trợ cho cảng Sài Gòn và phục vụ KCN Phú Mỹ với quy mô 4,62 km bến cho tàu 30.000 DWT. Khả năng thông qua khoảng 21 triệu tấn/năm.

- Khu Gò Dầu: Chủ yếu phục vụ cho KCN Gò Dầu và cho tỉnh Đồng Nai. Hiện nay đang được cải tạo cho tàu 20.000 tấn vào cảng. Dự kiến xây dựng 3,1 km cảng cho tàu 5.000 - 20.000 tấn với năng lực thông qua khoảng 8 triệu tấn/năm.

- Cảng khu An Phước: Phục vụ cho KCN Tuy Hạ (Nhơn Trạch), KCN An Phước... với quy mô 3,2 km bến, khả năng thông qua khoảng 7 triệu tấn/năm.

- Xây dựng cảng Sao Mai - Bến Đình với công suất hàng hóa thông qua khoảng 40 - 50 triệu tấn/năm, chủ yếu phục vụ cho chuyển tải hàng hóa với cỡ tàu 50.000-100.000 tấn. Trong những năm trước mắt, lượng hàng qua nội địa Việt Nam chiếm tỷ trọng lớn so với lượng hàng hóa qua cảng, có thể lên đến khoảng 20 triệu tấn/năm, trong đó 50% sẽ đi theo đường cao tốc, còn lại dùng đường thủy và đường sắt chuyển tiếp.

Cảng khu vực này sẽ được phát triển theo 3 giai đoạn:

- + Giai đoạn 1: có năng lực thông qua khoảng 400.000 TEU với kinh phí đầu tư khoảng 190 triệu USD.

- + Giai đoạn 2: có năng lực thông qua khoảng 600.000 TEU với kinh phí đầu tư khoảng 220 triệu USD.

- + Giai đoạn 3: có năng lực thông qua khoảng 1.800.000 TEU với kinh phí đầu tư khoảng 220 triệu USD.

Hình thức đầu tư theo BOT cần được cân nhắc thêm và ở khu vực này chỉ nên cho phép sử dụng quỹ đất khoảng 70 - 75 ha cho phát triển cảng.

- Đồng thời nâng cấp tất cả các cảng sông hiện có, những nơi có điều kiện có thể xây dựng cảng mới.

Khi khả năng các cảng nói trên tới mức gần bão hòa, sẽ xây dựng cảng nước sâu Cần Giờ bên vịnh Gành Rái thuộc TP.HCM

3. Đường sắt

Cải tạo khu đầu mối đường sắt TP.HCM, xây dựng các tuyến đường sắt từ Sài Gòn đi Vũng Tàu, Phông - Pênh, Tây Nam Bộ và đi Tây Nguyên.

Cùng trên phạm vi hành lang đường cao tốc TP.HCM - Vũng Tàu là tuyến đường sắt khổ 1 m, xuất phát từ cảng Sao Mai - Bến Đình nối với đường sắt Bắc Nam. Còn có ý kiến cho rằng nên dừng ga cuối ở cách TP.Vũng Tàu khoảng 20 km. Việc vận chuyển từ các cảng ra đường sắt phải dùng phương tiện khác.

Đường sắt quốc gia đi qua TP.HCM sẽ được cải tuyến bắt đầu từ Long Bình chạy qua phía Tây Bắc thành phố tới An Bình, Hóc Môn. Ga Hóc Môn là ngã ba, có đường lên Tây Ninh sang Campuchia, mặt khác đi tiếp xuống Bình Chánh, tới miền tây Nam Bộ. Từ Bình Chánh cũng sẽ có đường nhánh theo hướng đường Nhà Bè vào cảng Tân Thuận.

Mạng đường sắt nội đô của TP.HCM gồm 2 hệ thống: hệ thống đường điện khí hóa chạy trên cao, chủ yếu dựa theo tuyến đường sắt hiện nay, bắt đầu từ Biên Hòa đi qua khu vực thành phố tới Phú Lâm (Bình Chánh); hệ thống đường xe điện ngầm lấy khu vực Bến Thành làm trung tâm, từ đây có các tuyến đi về miền Đông (Thủ Đức), miền Tây đi Chợ Lớn và đặc biệt là tuyến đi sân bay Tân Sơn Nhất cần được sớm xây dựng để phục vụ cho việc giải tỏa hành khách giữa sân bay và trung tâm thành phố.

4. Đường ống dẫn khí

Đường ống dẫn khí nối từ biển vào đi dọc theo đường cao tốc và tỏa tới các đô thị. Có 2 phương án xây dựng đường ống dẫn khí:

- Từ Vũng Tàu về Biên Hòa rồi đi TP.HCM.
- Từ Vũng Tàu đi tới Phú Mỹ rồi về Tân Thuận, Tân Phước rồi vào TP.HCM. Tương lai khi cần có thể kéo xuống phía Nam.

II. Mạng chuyển tải điện

Nhằm đáp ứng nhu cầu gia tăng nhanh của phụ tải trong những năm tới, song song với việc phát triển nguồn, phải phát triển cả lưới điện truyền tải và phân phối.

Hiện nay lưới truyền tải điện trong khu vực chủ yếu là cấp điện áp 220 kv khu vực - 110 kv và 66 kv.

- Đường dây 220 kv có khoảng 280 km.
- Trạm 220 kv có khoảng 578 MVA.
- Đường dây 110 kv có khoảng 390 km.
- Trạm 110- 66 kv có khoảng 970 MVA.

Ngoại trừ nội thành TP.HCM có mạch vòng liên kết giữa các trạm, số còn lại chỉ được cung cấp bằng một đường dây nên độ an toàn cung cấp điện chưa cao.

Các trạm biến áp khu vực đa số đều dây tải do đó hạn chế khả năng phát triển phụ tải mới.

Về lưới điện phân phối trên VKTTĐPN hiện có 3.486 km đường dây trung thế; 2.413 km đường dây hạ thế; 8.733 trạm/1.498,6 MVA trạm biến thế phân phối.

Để đáp ứng nhu cầu phát triển nhanh của nền kinh tế vùng cần nhanh chóng xây dựng thêm hai đường dây (220 kv và 110 kv) tiếp từ Long Bình (Đồng Nai) về Vũng Tàu; hai đường dây 110 kv và hai đường dây 220 kv ở khu vực TP.HCM; kéo thêm một số tuyến 110 kv và 220 kv cho khu vực Sông Bé.

Trạm biến áp phải được bổ sung thêm nhiều mới đáp ứng được yêu cầu phát triển các KCN của toàn vùng.

Bảng 1: Dự kiến phát triển trạm biến áp theo phương án cung cấp bằng lưới điện quốc gia

	Đơn vị	1995	2000	2010
1. Trạm 220 kv				
- Số trạm	Cái	3	7	9
- Công suất	MVA	438	1.626	3.375
2. Trạm 110 kv				
- Số trạm	Cái	17	29	45
- Công suất	MVA	590	1.666	3.792

Năng lượng điện là điều kiện thiết yếu để thúc đẩy phát triển CN và thu hút đầu tư vào vùng. Để đáp ứng được nhu cầu này đòi hỏi một lượng vốn đầu tư rất lớn cho ngành điện. Do đó nhà nước cần phải có chính sách khuyến khích đầu tư vào lĩnh vực điện. Trong những năm trước mắt ta còn thiếu vốn có thể cho phép một số dự án nhà máy điện đầu tư theo nhiều hình thức như BOT hoặc BOO để cung cấp điện cho một số KCN lớn mà hệ thống điện quốc gia chưa đáp ứng được.

III. Cấp và thoát nước

1. Cấp nước

Dự báo về nhu cầu nước: Theo phương hướng phát triển kinh tế xã hội, nhất là phương hướng phát triển đô thị, CN và căn cứ vào định mức sử dụng nước (180 lít/ngày/người đô thị, 100 lít/ngày/người nông thôn, 60m³ - 80m³/1ha KCN/ngày) thì nhu cầu nước cho vùng sẽ lên tới 4 - 4,3 triệu m³/ngày vào năm 2010.

Về nguồn: Vùng nằm ở hạ lưu sông Đồng Nai - Sài Gòn, nguồn nước mặt ở khu vực gồm có:

- Nước mặt của hệ thống sông Đồng Nai - Sài Gòn, các sông nhỏ ở khu vực phía Đông và Nam quốc lộ 51.

Ngoài ra còn một số sông, suối nhỏ nữa ở khu vực Đông- Nam Bà Rịa- Vũng Tàu.

Trong những năm tới, khi chưa xây dựng được hồ chứa trên các bậc thang của sông Đồng Nai thì nguồn nước vẫn bị hạn chế, nên cần khống chế phát triển CN và đô thị trong mức cung ứng này.

- Nước ngầm ở khu vực TP.HCM, Sông bé, Đông - Bắc Đồng Nai và một phần nhỏ ở khu vực gần thị xã Bà Rịa.

Dự báo khả năng khai thác cung cấp nước:

Tổng khả năng khai thác phục vụ đô thị và KCN khoảng 4 - 4,3 triệu m³/ngày đêm vào năm 2010 trong đó:

Theo dự báo nhu cầu lấy nước từ hạ lưu trên sông Đồng Nai trong tương lai đến năm 2010:

- Nước cho sinh hoạt và CN có thể lấy tới 3,3 m³/s.
- Nước cấp cho NN khoảng 26,40 m³/s.

Theo dự kiến sơ đồ tổng hợp nguồn nước hệ thống sông Đồng Nai đến năm 2010 sẽ xây dựng các công trình như sau:

- Trên sông Đồng Nai: Thủy điện Đại Ninh (công trình này phải chuyển nước sang sông Lũy. Vấn đề này cần tính toán kỹ hơn).

- Trên sông La Ngà: Hàm Thuận - Đa Mi và đập dâng Tà Pao.

- Trên sông Bé: Phước Hòa tưới trực tiếp cho 34.700 ha đất NN và chuyển một phần qua sông Thị Tinh cấp cho sông Sài Gòn 40 m³/s.

Kết quả tính về xâm nhập mặn cho thấy có thể đảm bảo nhu cầu nước đã nêu trên với điều kiện lấy nước từ vị trí Hóa An trở nên. Việc lấy từ sông Đồng Nai khoảng 1,5 triệu m³/ngày (17,6 - 18 m³/s) hoàn toàn có thể đáp ứng được. Nếu xây dựng xong đập thủy điện Hàm Thuận - Đa Mi thì lưu lượng dòng chảy được bổ sung và có thể lấy thêm khoảng 1 triệu m³/ngày (11,8

m^3/s), đưa tổng số lượng lấy từ sông Đồng Nai lên tới 2,5 triệu $m^3/ngày$ (29,5- 30 m^3/s).

Trên sông Sài Gòn có hồ Dầu Tiếng có thể lấy nước cho sinh hoạt và CN khoảng 1 triệu $m^3/ngày$ (tương đương khoảng 11,8 m^3/s , khả năng cho phép khoảng 12,6 m^3/s). Nước lấy cho NN khoảng 24,6 m^3/s .

Lấy từ các công trình hồ đập của các con sông suối nhỏ khác:

- Hồ chứa trên sông Lá Buông có thể cấp: 2,0 m^3/s (173.000 $m^3/ngày$).

- Hồ chứa trên suối Cả có thể cấp: 1,1 m^3/s (95.000 $m^3/ngày$).

- Hồ Phước Thái có thể cấp: 0,7 m^3/s (60.000 $m^3/ngày$).

- Hồ chứa sông Đá Đen trên sông Dinh sẽ cấp: 1,2 m^3/s (104.000 $m^3/ngày$).

- Hồ chứa sông Ray có thể cấp: 2,5 m^3/s (216.000 $m^3/ngày$).

Như vậy tổng số nguồn nước có thể cấp từ các hồ chứa ven quốc lộ 51 và trên sông Ray là 7,5 m^3/s khoảng 648.000 $m^3/ngày$.

Về nước ngầm: theo các tài liệu nghiên cứu và trên thực tế cho thấy ở khu vực này nước ngầm phong phú tùy từng nơi, có thể khai thác nhanh và ở quy mô nhỏ. Nước ngầm được xem như là một nguồn dự trữ quan trọng. Có thể lấy nước ngầm khoảng 0,2 triệu $m^3/ngày$ (tại khu vực TP.HCM khả năng khai thác 0,5 triệu $m^3/ngày$, nhưng chỉ nên lấy 0,1 triệu $m^3/ngày$, dọc theo quốc lộ 51 khoảng 0,1 triệu $m^3/ngày$). Như vậy nguồn nước ngầm không nên đưa vào cân đối, mà để dự phòng cho mùa kiệt hoặc chỉ khai thác cục bộ ở những nơi thật cần thiết.

Khả năng cung cấp nước cho từng khu vực như sau:

- Đối với TP.HCM nhu cầu khoảng 2,4 triệu $m^3/ngày$. Dự kiến lấy nước trên sông Sài Gòn khoảng 0,6 triệu $m^3/ngày$, lấy từ sông Đồng Nai khoảng 1,7 triệu $m^3/ngày$ (20,0 m^3/s), từ trạm bơm Hóa An, khai thác nước ngầm bổ sung khoảng 0,1 triệu $m^3/ngày$.

- Đối với toàn tuyến hành lang đường 51 tổng nhu cầu khoảng 1,2 - 1,3 triệu $m^3/ngày$. Dự kiến lấy từ 5 hồ nhỏ trong khu vực khoảng 0,2 - 0,3 triệu $m^3/ngày$, khai thác nước ngầm tại chỗ khoảng 0,1 triệu $m^3/ngày$, còn lại phải lấy từ sông Đồng Nai khoảng 0,9 triệu $m^3/ngày$, trong đó cung cấp cho khu vực Bà Rịa - Vũng Tàu khoảng 0,3 - 0,35 triệu $m^3/ngày$.

- Đối với khu vực phía Nam Sông Bé tổng nhu cầu khoảng 0,6 triệu $m^3/ngày$. Dự kiến lấy từ hồ Phước Hòa khoảng 0,3 triệu $m^3/ngày$, lấy từ sông Sài Gòn khoảng 0,15 triệu $m^3/ngày$ và lấy sông Đồng Nai khoảng 0,15 - 0,3 triệu $m^3/ngày$.

Song song với việc sử dụng nước cần bảo vệ nguồn nước cả về chất và về lượng. Nguồn nước ở hạ lưu ngoài chịu ảnh hưởng của triều và xâm nhập mặn còn chịu tác động trực tiếp của con người sử dụng. Ở hạ lưu cần lưu ý đến ô nhiễm nguồn nước do nước thải CN và các chất thải sinh hoạt. Để chống sự xói mòn và cạn kiệt, cần trồng rừng đầu nguồn, bảo vệ các khu rừng quan trọng.

Vấn đề sử dụng tiết kiệm nguồn nước cần được đặt ra hết sức nghiêm ngặt ngay từ đầu, nhất là ở những nơi thiếu nguồn nước như khu vực Bà Rịa - Vũng Tàu. Cần ưu tiên phát triển các ngành CN có công nghệ hiện đại, sử dụng ít nước hoặc sử dụng nước tuần hoàn.

2. Nước thải và chất thải

Trong khu vực, việc tiêu thoát nước thải cho thành phố vùng KCN cũng là một vấn đề cần được chú ý trong giai đoạn sắp đến của chương trình nghiên cứu chung về phát triển khu vực:

Khu vực TP.HCM tổng lượng nước thải lên tới khoảng 1,5 - 1,7 triệu $m^3/ngày$. Đây là khu vực tập trung dân cư, các kênh thải thoát nước nằm xen kẽ trong các khu dân cư đông đúc, nếu nước thải không được xử lý tốt sẽ ảnh hưởng trực tiếp tới sức khoẻ và đời sống của đại bộ phận dân cư thành phố. Do đó mạng lưới thoát nước của TP.HCM cần phải được đầu tư cải tạo lại, đặc biệt là khâu xử lý nước thải kể cả nước thải CN và nước thải sinh hoạt. Trong tương lai kiên quyết không bố trí các công trình CN tiêu thụ nhiều nguyên liệu, tiêu thụ nhiều nước và CN gây ô nhiễm vào khu vực nội thành. Kiên quyết từng bước chuyển các xí nghiệp CN độc hại gây ô nhiễm đang ở nội thành ra khu vực ngoại thành hoặc thay thế công nghệ mới không gây ô nhiễm môi trường.

Đối với khu vực Nam Sông Bé: khu vực đô thị và CN phía Nam tỉnh Sông Bé có lượng nước thải CN khoảng 0,3 - 0,4 triệu $m^3/ngày$. Đây là nơi đầu nguồn cấp nước cho toàn vùng, mức độ tập trung CN trong tương lai sẽ rất lớn. Do đó các cơ sở CN phát triển ở khu vực này phải là CN sạch và phải có chế độ xử lý nước thải nghiêm ngặt trước khi cho phép thải nước ra các con sông. Ngoài ra về mùa mưa, lượng nước mưa thải ra của toàn bộ khu vực Nam Sông Bé rất lớn. Cần phải có quy hoạch thải nước mưa cho khu vực này tránh gây tác hại cho nước nguồn.

Đối với khu vực trục đường 51, nơi đây sẽ tập trung phát triển nhiều ngành CN nặng và CN hóa chất. Nếu không có các biện pháp xử lý chất thải tốt sẽ rất dễ gây ô nhiễm môi trường. Theo tính toán sơ bộ tổng sản lượng nước thải toàn tuyến 51 khoảng 0,9 - 1 triệu $m^3/ngày$ (riêng nước thải do sản xuất khoảng 0,6 triệu $m^3/ngày$). Do đó ngay từ khi cấp giấy phép đầu tư phải đặc biệt quan tâm đến các giải pháp về xử lý chất thải, bảo vệ môi trường.

Chất thải rắn và nước thải đặt ra vấn đề rất lớn đối với bảo vệ môi trường. Do đó cần phải nhanh chóng nghiên cứu xây dựng quy hoạch thoát nước, xử lý rác cho các khu CN và các đô thị, tránh tình trạng khu vực này đổ nước xuống khu vực kia và đổ nước thải không được xử lý làm ô nhiễm nguồn nước của vùng ■