

Hà Nội, ngày 18 tháng 3 năm 2008

**THÔNG BÁO**

**Kết luận của Thứ trưởng Ngô Thịnh Đức tại cuộc họp thẩm định báo cáo đầu kỳ đề xuất dự án đường cao tốc Dầu Giây - Phan Thiết**

Ngày 10 tháng 3 năm 2008 tại Văn phòng Bộ GTVT, Thứ trưởng Ngô Thịnh Đức chủ trì cuộc họp thông qua báo cáo đầu kỳ đề xuất dự án đường cao tốc Dầu Giây - Phan Thiết. Tham dự cuộc họp gồm có Lãnh đạo và chuyên viên: Vụ KHĐT; Vụ KHCN; Vụ Tài chính, Cục Đ&QLCLCTGT, Cục ĐBVN, các Sở GTVT Đồng Nai và Bình Thuận, Nhà đầu tư (Công ty SXKD-XNK Bình Minh), Tổng công ty tư vấn thiết kế GTVT (TEDI), Đơn vị Tư vấn lập đề xuất dự án (Công ty cổ phần tư vấn TK GTVT phía Nam). Sau khi nghe Cục ĐBVN, Tư vấn lập đề xuất dự án báo cáo và ý kiến đóng góp của các đại biểu, Thứ trưởng Ngô Thịnh Đức kết luận như sau:

1. Bộ GTVT đã có văn bản số 6377/BGTVT-KHĐT ngày 08/10/2007 giao Cục ĐBVN là cơ quan Nhà nước có thẩm quyền ký kết hợp đồng BOT và hướng dẫn Công ty Sản xuất kinh doanh xuất nhập khẩu Bình Minh (BITEXCO) là nhà đầu tư lập đề xuất dự án đầu tư xây dựng đường cao tốc Dầu Giây - Phan Thiết theo hình thức BOT. Ngày 25/2/2008, Bộ GTVT đã có Quyết định số 437/QĐ-BGTVT về việc giao nhiệm vụ lập đề xuất dự án Dự án đầu tư xây dựng đường cao tốc Dầu Giây - Phan Thiết. Trên cơ sở Quyết định này, Bộ GTVT nghe Cục ĐBVN và Tư vấn báo cáo đầu kỳ đề xuất dự án.

2. Đường cao tốc Dầu Giây - Phan Thiết nằm trong quy hoạch tổng thể đường cao tốc Bắc - Nam do đó cần đáp ứng các yêu cầu:

- Phải phù hợp với quy hoạch đường cao tốc Bắc Nam Bộ đang trình TTgCP, quy hoạch và các dự án đang triển khai trong khu vực kinh tế trọng điểm phía Nam.

- Kết nối và kế thừa các dự án đường cao tốc đang đầu tư.

- Tuyến đường cao tốc Dầu Giây - Phan Thiết cũng như những tuyến cao tốc khác đều được ưu tiên tối đa về hướng tuyến, giải phóng mặt bằng v.v đáp ứng lợi ích quốc gia.

- Hướng tuyến có xem xét đến việc đi song song với tuyến đường sắt nếu được; đảm bảo kết nối hợp lý với khu công nghiệp, khu đô thị, đặc biệt là các đô thị truyền thống; phù hợp với điều kiện phát triển kinh tế xã hội.

3. Với những lý do nêu trên, yêu cầu Cục ĐBVN chỉ đạo tư vấn nghiên cứu hoàn thiện một số tồn tại sau:

3.1. Hướng tuyến:

- Điểm đầu: Đường cao tốc TP Hồ Chí Minh - Long Thành - Dầu Giây có điểm cuối dự án tại Dầu Giây đã được Bộ GTVT quyết định đầu tư, hiện nay đã cơ bản đàm phán xong về nguồn vốn cho dự án; dự án này được xác định là một phần của đường cao tốc Bắc Nam. Tuy nhiên, theo phương án đề xuất của Tư vấn điểm đầu của dự án đường cao tốc Dầu Giây - Phan Thiết cách điểm cuối của dự án TP Hồ Chí Minh - Long Thành - Dầu Giây tới 14km. Cục Đường bộ VN chỉ đạo Tư vấn nghiên cứu thêm các phương án điểm đầu phù hợp với yêu cầu nêu tại mục 2.

- Điểm cuối của dự án: Điểm cuối do Tư vấn đề xuất kẹp giữa các tuyến QL1, đường sắt thống nhất, đường sắt cao tốc dự kiến; chưa xem xét đến yếu tố tuyến tránh Phan Thiết và hướng tuyến đường cao tốc tiếp theo từ Phan Thiết - Nha Trang. Yêu cầu Cục ĐBVN chỉ đạo tư vấn nghiên cứu thêm các phương án so sánh và lập luận cơ sở lựa chọn điểm cuối đảm bảo các nguyên tắc nêu tại mục 2.

3.2. Nút giao:



- Các nút giao thiết kế theo nguyên tắc các đường cấp thấp vượt lên trên đường cao tốc. Phương án giao cắt nên theo hướng bố trí các vị trí tách nhập, giao giữa đường cao tốc với các đường không cao tốc không nhất thiết bố trí nút giao liên thông hoàn chỉnh.

- Yêu cầu Tư vấn tham khảo tiêu chuẩn đường ô tô cao tốc mới để tính toán cho phù hợp. Trong trường hợp cần thiết phải nghiên cứu làm đường gom để giảm các giao cắt quá gần nhau.

### 3.3. Quy mô:

- Cục Đường bộ VN chỉ đạo Tư vấn điều tra, dự báo và phân bổ lưu lượng một cách khoa học, tham khảo thêm các số liệu dự báo lưu lượng của các dự án liên quan do WB và ADB thực hiện để xác định quy mô và phân kỳ đầu tư hợp lý.

- Về nguyên tắc thống nhất quy hoạch đường cao tốc Dầu Giây - Phan Thiết giai đoạn từ nay đến năm 2020 là 6 làn xe, trong đó giai đoạn 1 đầu tư 4 làn xe. Tuy nhiên Tư vấn cần tính toán lưu lượng cụ thể cho từng đoạn và từng thời kỳ, trong trường hợp cần thiết đưa ra các phương án quy mô để xem xét.

- Quy mô cầu: Do chủ yếu các cầu ngắn nên đồng ý đầu tư luôn giai đoạn 1 với quy mô 6 làn xe, không bố trí làn dừng xe khẩn cấp trên cầu.

- Tùy theo điều kiện cụ thể của tuyến đường, dải phân cách giữa nghiên cứu xây dựng đối với đoạn qua đô thị rộng 3m kết hợp trồng cây, tuy nhiên cần xem xét tính toán kỹ những nhược điểm của phương án về TMĐT cũng như điều kiện duy tu khai thác về sau; đoạn ngoài đô thị sử dụng giải phân cách bằng khối bê tông có bố trí chống chói.

### 3.4. Giải phóng mặt bằng và thu hồi đất:

- Phạm vi GPMB: GPMB giai đoạn 1 theo quy hoạch (từ chân ta luy giai đoạn hoàn chỉnh 6 làn xe ra mỗi bên 7,5 – 10).

4. Phương án tài chính: Đồng ý thu phí theo phương án thu phí kếp kín. Tư vấn nghiên cứu tính toán theo hai phương án: Giai đoạn 1 - Đầu tư trạm thu phí một dừng; Giai đoạn 2 - Nghiên cứu phương án áp dụng hệ thống ITS.

### 5. Một số nội dung khác:

- Cục ĐBVN phối hợp và xin ý kiến chỉ đạo của Ban chỉ đạo đường cao tốc Bắc - Nam trong quá trình triển khai.

- Yêu cầu đề xuất dự án bổ sung đầy đủ các hạng mục cho hệ thống giao thông thông minh, kiểm soát giao thông và thiết bị duy tu, bảo dưỡng;

- Chấp thuận giao Công ty cổ phần tư vấn thiết kế GTVT phía Nam (TEDIS) tiếp tục là tư vấn lập đề xuất dự án.

6. Tiến độ thực hiện: Cục ĐBVN chỉ đạo đơn vị Tư vấn sớm hoàn chỉnh hồ sơ theo các nội dung nêu trên trình Bộ thông qua báo cáo cuối kỳ vào ngày 30/4/2008.

Thừa lệnh Bộ trưởng, Văn phòng Bộ GTVT thông báo để các cơ quan, đơn vị liên quan phối hợp triển khai thực hiện./.

### Nơi nhận:

- Bộ trưởng (để b/c);
- Thứ trưởng Ngô Thịnh Đức (để b/c);
- Các đơn vị tham dự họp;
- Lưu: VT, KHĐT.



Nguyễn Văn Công