

THÔNG BÁO

**Kết luận của Thứ trưởng Ngô Thịnh Đức tại cuộc họp thông qua đề xuất dự án
- Dự án đường bộ cao tốc Bắc Nam đoạn Ninh Bình - Thanh Hoá (Nghị Sơn)**

Ngày 08/9/2008 tại Văn phòng Bộ GTVT, Thứ trưởng Ngô Thịnh Đức chủ trì cuộc họp thông qua báo cáo cuối kỳ đề xuất dự án đường cao tốc Bắc Nam đoạn Ninh Bình - Thanh Hoá. Tham dự cuộc họp gồm có lãnh đạo UBND tỉnh Ninh Bình và UBND tỉnh Thanh Hoá; Lãnh đạo và chuyên viên: Vụ KHĐT; Vụ KHCN; Vụ Tài chính; Cục QLXD&CLCTGT; Cục ĐBVN; Sở GTVT Thanh Hoá; Sở GTVT Ninh Bình; Tổng công ty Xi măng VN; Tổng công ty TVTK GTVT.

Sau khi nghe Tổng công ty Xi măng VN (Nhà quan tâm đầu tư) báo cáo ý kiến đóng góp của các đại biểu, Thứ trưởng Ngô Thịnh Đức kết luận như sau:

1. Sự cần thiết đầu tư:

- Hiện nay lưu lượng xe chạy trên QL1A rất lớn, vượt quá khả năng thông hành hiện trạng của tuyến. Tình trạng ùn tắc giao thông trên đoạn Giẽ - Ninh Bình - Thanh Hoá thường xuyên xảy ra do chiều rộng mặt cắt ngang QL1 hiện tại không đủ khả năng đáp ứng nhu cầu giao thông thực tế. Đoạn tuyến từ Giẽ - Ninh Bình đang được đầu tư xây dựng với quy mô đường cao tốc, dự kiến hoàn thành vào cuối năm 2010. Vì vậy, để hoàn chỉnh mạng lưới giao thông đường bộ trong khu vực, việc đầu tư xây dựng đoạn tuyến cao tốc nối thông từ cuối dự án Giẽ - Ninh Bình tới Thanh Hoá là hết sức cần thiết và mang tính cấp bách.

- Do khó khăn về nguồn vốn Ngân sách, nên cần huy động các nguồn vốn khác để đầu tư dự án. Tuy nhiên, mô hình và khả năng đầu tư cần được xem xét và báo cáo Thủ tướng Chính phủ quyết định.

2. Phạm vi dự án: Thống nhất phạm vi dự án như sau:

- Điểm đầu tuyến: Trùng với điểm cuối đường cao tốc Giẽ - Ninh Bình.
- Điểm cuối tuyến: Giao với đường ngang nối từ cảng Nghi Sơn với đường Hồ Chí Minh (khoảng Km381).
- Tổng chiều dài tuyến : Khoảng 121 km.
- Hướng tuyến: Tuyến đi qua địa phận 3 tỉnh (Nam Định, Ninh Bình, Thanh Hoá) với các điểm khống chế như sau: Xuất phát từ điểm cuối dự án Giẽ - Ninh Bình (đông QL1A) và chuyển sang phía tây QL1A; giao với QL1A tại Nam cầu Vó (khoảng Km271); giao với QL12B (khoảng Km2+800); giao với tỉnh lộ 512 tại khu vực Bím Sơn và đi về phía tây khu bảo tồn rừng Sến Tam Quy sau đó vượt sông Lèn ở hạ lưu (cách ngã ba Bông khoảng 700m), tiếp đó vượt qua sông Mã ở hạ lưu (cách ngã ba sông Mã và sông Chu khoảng 700m); giao với QL45 tại Trung Chính; giao với tỉnh lộ 508 tại Công Liêm, vượt qua hồ Yên Mỹ rồi kết thúc tại điểm giao với đường nối từ cảng Nghi Sơn với đường Hồ Chí Minh.

3. Quy mô và tiêu chuẩn kỹ thuật chủ yếu:

- Vận tốc thiết kế: Vận tốc thiết kế từ 80 km/h đến 120km/h.
- Tải trọng thiết kế: HL93.
- Quy mô mặt cắt ngang: Tuân thủ quy mô 6 làn xe đã được Bộ GTVT trình Chính phủ tại tờ trình số 7056/TTr-BGTVT ngày 05/11/2007. Tuy nhiên, xét tới khả năng phát triển của khu vực này có nhiều nhà máy xi măng và cụm cảng Nghi Sơn là trung tâm của khu vực nên tiềm năng sẽ mở thành 8 làn xe (sau 2025). Giai đoạn trước mắt đầu tư theo hai phương án:
 - + Phương án 1: Xây dựng theo quy mô 4 làn xe.
 - + Phương án 2: Xây dựng theo quy mô 6 làn xe.

4. Về nút giao:

- Nghiên cứu khả năng bổ sung thêm một số nút giao như giao với QL10 nhánh đi Yên Ninh; giao với QL217.
- Đối chiếu với hệ thống quy trình quy phạm hiện hành về khoảng cách giữa các nút giao, nếu bị vi phạm cần nghiên cứu tổ chức giao thông bằng hệ thống đường gom.

5. Công trình trên tuyến:

- Đối với các cầu nhỏ và trung, khổ cầu phù hợp với chiều rộng nền đường. Đối với cầu lớn, nghiên cứu so sánh phương án 4 làn xe và các giải pháp mở rộng cho giai đoạn hoàn chỉnh.
- Đối với hầm, thống nhất phương án xây dựng 02 hầm độc lập 3 làn xe.

6. Giải phóng mặt bằng: Cấm cọc GPMB và thực hiện GPMB một lần, phạm vi GPMB từ chân ta luy (theo dự kiến 8 làn) về mỗi bên 10m.

7. Các giải pháp xử lý kỹ thuật: lưu ý vấn đề xử lý nền đường trên đất yếu, xử lý kỹ thuật khu vực tuyến qua hồ Yên Mỹ...

8. Tổng mức đầu tư: Nhà quan tâm đầu tư cần tính toán chi tiết và đầy đủ về tổng mức đầu tư để làm cơ sở cho việc tính toán hiệu quả kinh tế, tài chính.

9. Phương án tài chính:

- Trong phương án tài chính, Nhà quan tâm đầu tư cần tính toán đến cả các khả năng sinh lợi từ các dịch vụ trên tuyến làm cơ sở xác định thời gian hoàn vốn.
- Bộ GTVT ủng hộ việc sử dụng quỹ đất dọc tuyến. Tuy nhiên, vấn đề này còn nhiều vướng mắc chưa được quy định cụ thể bởi hệ thống Luật, Nghị định. Vì vậy, Nhà quan tâm đầu tư cần rà soát và làm việc cụ thể với các địa phương để có các thỏa thuận cần thiết.
- Mức thu phí: tính với mức thu tối đa theo quy định hiện hành.
- Bộ GTVT ủng hộ phương án mua lại một số trạm thu phí hiện hữu do Cục ĐBVN đang quản lý và chuẩn bị bán quyền thu phí.

10. Các thủ tục pháp lý:

- Giao Vụ KHĐT chủ trì, phối hợp với Vụ Tài chính hoàn tất thủ tục thành lập nhóm công tác liên ngành.
- Yêu cầu nhà quan tâm đầu tư chuyển toàn bộ hồ sơ liên quan đến năng lực tài chính (trong đó có phương án huy động vốn) gửi về Bộ GTVT trước

10/10/2008. Giao Vụ KHĐT chủ trì phối hợp với Vụ Tài chính thẩm định năng lực tài chính của Nhà quan tâm đầu tư, trình thông qua lãnh đạo Bộ (Bộ trưởng chủ trương trong tháng 10/2008 sẽ trình Chính phủ toàn bộ dự án).

11. Tiến độ: Nhà quan tâm đầu tư khẩn trương hoàn chỉnh đề xuất dự án theo các nội dung nêu trên, thông qua Cục ĐBVN xem xét trình lại Bộ trước 10/10/2008.

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);
- T.Tr. Ngô Thịnh Đức (để b/c);
- Các đơn vị tham dự họp;
- Lưu VT, KHĐT.

TL. BỘ TRƯỞNG
CHÁNH VĂN PHÒNG



Nguyễn Văn Công