

**ỦY BAN NHÂN DÂN
THỊ XÃ BỈM SƠN**

**CỘNG HOÀ XÃ HỘI CHỦ NGHĨA VIỆT NAM
Độc lập - Tự do - Hạnh phúc**

Số: 1828/UBND-QLĐT

Bỉm Sơn, ngày 07 tháng 9 năm 2018

V/v báo cáo xác minh nội dung Tạp chí
Mặt trận phản ánh về việc cầu vượt đi
bộ vượt đường sắt tại xã Q. Trung, TX. Bỉm Sơn

Kính gửi: Ủy ban nhân dân tỉnh Thanh Hóa.

Thực hiện Công văn số 10174/UBND-VX ngày 22 tháng 8 năm 2018 của UBND tỉnh Thanh Hóa về việc kiểm tra xác minh nội dung Tạp chí Mặt trận phản ánh. Sau khi nghiên cứu nội dung bài viết: "Cầu bộ hành vượt đường sắt tại Thanh Hóa: Bài học cho các công trình bạc tỷ gây lãng phí, phản cảm" đăng trên tạp chí Mặt trận điện tử ngày 10/8/2018, UBND thị xã Bỉm Sơn đã phối hợp với Sở Giao thông Vận tải là chủ đầu tư Dự án đầu tư xây dựng công trình cầu vượt tại nút giao tuyến đường Bỉm Sơn - Phố Cát - Thạch Quảng và QL1A, đường sắt Bắc Nam, báo cáo làm một số nội dung như sau:

1. Về nội dung phản ánh Xây dựng cầu vượt Quốc lộ 1A và đường sắt Bắc Nam tại vị trí mới cách vị trí nút giao hiện trạng là 430m (báo viết khoảng 500m):

- Về mục tiêu và sự cần thiết phải đầu tư của dự án: Xóa bỏ giao cắt đồng mức tại nút giao giữa tuyến QL.217B, đường sắt Bắc Nam và QL.1A; nâng cao năng lực thông hành, đáp ứng nhu cầu vận tải ngày càng tăng trên các tuyến QL.1A, QL.217B, đảm bảo an toàn chạy tàu trên tuyến đường sắt Bắc Nam và giải quyết tình trạng ùn tắc tại khu vực nút giao, đảm bảo an toàn giao thông đường bộ trên tuyến QL1A.

- Về vị trí xây dựng cầu vượt QL1A và đường sắt Bắc Nam:

Theo điều chỉnh quy hoạch chung xây dựng thị xã Bỉm Sơn đến năm 2030, tầm nhìn sau năm 2030 được UBND tỉnh phê duyệt tại QĐ số 3878/QĐ-UBND ngày 01/11/2013 thì vị trí nút giao hiện trạng của QL217B với QL1A và đường sắt Bắc Nam được quy hoạch là cầu vượt đường bộ và đường sắt dạng "hoa thị" đầy đủ. Tuy nhiên trong quá trình nghiên cứu thực hiện dự án đầu tư theo Nghị quyết số 99/2015/QH13 ngày 11/11/2015 của Quốc hội và báo cáo thẩm định vốn đầu tư công của Bộ KH&ĐT tại số 1919/BC-BKHĐT ngày 22/3/2016 chỉ có thể bố trí vốn không vượt quá 229 tỷ đồng, Bộ GTVT đã cùng với UBND tỉnh Thanh Hóa, Sở Xây dựng Thanh Hóa, Viện quy hoạch Thanh Hóa, Sở GTVT Thanh Hóa, UBND thị xã Bỉm Sơn, UBND xã Quang Trung tổ chức nghiên cứu, phân tích đánh giá hiện trạng thực hiện để đảm bảo việc thực hiện dự án đúng mục tiêu và khả thi về nguồn vốn, trong đó đã đưa ra 02 phương án cụ thể:

+ Phương án 1: Vị trí xây dựng cầu vượt ngay tại vị trí nút giao hiện hữu (theo đúng quy hoạch xây dựng đã phê duyệt) phải thực hiện giải phóng mặt bằng toàn bộ trường học, công sở, trạm xá, khu dân cư hiện tại (khoảng 120 hộ dân : phía Tây khoảng 50 hộ, phía Đông khoảng 70 hộ), kinh phí bồi thường GPMB khoảng 250 tỷ đồng, tổng mức đầu tư khoảng hơn 500 tỷ đồng (chi phí xây dựng đã bao gồm cả nút giao hoa thị hoàn chỉnh). Do đó thời gian hoàn thành dự kiến thực hiện khoảng 4 năm (thêm từ 2-3 năm so với tiến độ yêu cầu thực hiện) và vượt hạn mức vốn giao 229 tỷ đồng.

+ Phương án 2: Xây dựng cầu tại vị trí mới cách vị trí nút giao hiện hữu về phía Nam 430m nơi có địa hình chủ yếu là đồng ruộng (Km293+630/QL1A), xây dựng tuyến QL217B cải dịch (đoạn từ xã Hà Bắc, huyện Hà Trung đến Quốc lộ 1A). Phương án này có chi phí GPMB là 31 tỷ đồng, tổng mức đầu tư là 226 tỷ đồng (chỉ xây dựng nút giao bán hoa thị là đảm bảo giao thông) có tổng mức đầu tư không vượt hạn mức vốn giao 229 tỷ đồng, thời gian thi công hoàn thành 01 năm.

Sau khi phân tích đánh giá, Sở GTVT Thanh Hóa đã đề xuất thực hiện phương án 2 và được Bộ Giao thông Vận tải phê duyệt chủ trương đầu tư, với phương án này, vẫn đáp ứng yêu cầu tổ chức giao thông giữa QL1 và QL217B đối với các phương tiện lưu thông như qua nút giao hiện hữu khi chưa đóng đường ngang, đảm bảo được an toàn giao thông giữa đường bộ và đường sắt, đảm bảo tiến độ, nguồn vốn. Tuy nhiên, phương án này làm ảnh hưởng đến đời sống các hộ dân đang sinh sống trong khu vực do Trường Mầm non và trạm y tế xã nằm ở phía Tây trong khi đó Công sở xã và trường Tiểu học và THCS lại nằm ở phía Đông đường sắt Bắc - Nam, vì vậy khi giao dịch từ phía Đông sang phía Tây và ngược lại các hộ sẽ không thể đi trực tiếp qua đường sắt và phải vòng qua cầu vượt được xây dựng tại vị trí mới với chiều dài quãng đường vị trí xa nhất khoảng 2,5Km (nội dung bài báo cơ bản là đúng nhưng chiều dài 5Km là chưa chính xác).

2. Về một số nội dung liên quan đến cầu vượt đi bộ qua đường sắt.

- Về mục tiêu sự cần thiết đầu tư: Sau khi nút giao hiện trạng đóng chắn sẽ gây bất cập cho người dân sinh sống trong khu vực khi muốn tiếp cận với Quốc lộ 1A để đón xe buýt, taxi,... hoặc muốn giao dịch theo hình thức đi bộ giữa 02 khu vực phía Đông và phía Tây đường sắt và đường bộ (do không thể đi bộ vòng qua cầu vượt mới xây dựng xa thêm khoảng 2,5km). Do đó việc đầu tư xây dựng cầu vượt nhỏ tại vị trí hiện trạng là cần thiết để đáp ứng nhu cầu của nhân dân đi bộ qua nút giao.

- Về quy mô đầu tư cầu vượt: Với mục tiêu và sự cần thiết trên, UBND thị xã Bim Sơn đã có văn bản số 929/UBND-QLĐT ngày 29 tháng 5 năm 2017 đề nghị với Sở GTVT xem xét báo cáo Bộ GTVT cho đầu tư xây dựng cầu vượt nhỏ tại nút giao hiện trạng vượt đường sắt và đường bộ để nối khu dân cư phía Tây với đường Thanh Niên dành cho người đi bộ, (có thể nghiên cứu để đáp ứng

cho cả xe máy và xe thô sơ). Tuy nhiên, Sở Giao thông Vận tải đã khảo sát, xem xét, đánh giá việc thực hiện và đưa ra các phương án sau:

+ Phương án 1: Xây dựng cầu vượt theo ý kiến đề xuất của UBND thị xã thì chiều dài cầu khoảng 380 m (độ dốc: 3%) mới đảm bảo việc lưu thông của xe máy, đặc biệt là xe thô sơ. Phải giải phóng mặt bằng khoảng 25 hộ (ảnh hưởng một phần), và một phần của trường Tiểu học Quang Trung để làm đường gom cho cầu. Kinh phí GPMB dự kiến khoảng 6,0 đến 7,0 tỷ đồng, kinh phí xây dựng dự kiến khoảng 40,0 tỷ đồng. Thời gian thực hiện khoảng 6 tháng.

+ Phương án 2: Xây dựng cầu đi bộ vượt qua đường sắt và QL1A (như ý kiến bài báo đề cập) thì tổng chiều dài cầu khoảng 42m, với tổng kinh phí ước khoảng 11 tỷ đồng (gồm xây dựng khoảng 7 tỷ đồng, GPMB khoảng 4 tỷ đồng), thời gian thi công phải kéo dài thêm, đặc biệt tại vị trí bố trí cầu thang đi bộ phía QL1A sẽ phải giải phóng bổ sung thêm 5 hộ dân ngoài phạm vi GPMB của dự án.

+ Phương án 3: Cầu vượt đi bộ qua đường sắt dài $L=14m$ với kinh phí xây dựng là 2,0 tỷ đồng và thời gian thi công 01 tháng.

Sau khi đánh giá tính khả thi của việc thực hiện, tính chất, mục tiêu là giải quyết việc tiếp cận QL1A (qua đường sắt) theo hình thức đi bộ, Sở GTVT đã báo cáo thực hiện lựa chọn phương án 3 và được Bộ Giao thông Vận tải đồng ý thực hiện.

- Về an toàn giao thông khi đi bộ từ cầu vượt đường sắt qua đường QL1A: Theo ý kiến của Bộ GTVT và Sở GTVT trước đây khi chưa đóng đường ngang, người dân vẫn đi bộ qua đường sắt và tuyến QL1A, do đó khi đóng đường ngang để giải quyết vấn đề đi bộ chỉ cần xây dựng cầu vượt đi bộ qua đường sắt chỉ đáp ứng cho người đi bộ không vượt rào qua đường sắt và bố trí đầy đủ hệ thống ATGT gồm: Biển báo chỉ hướng, biển cảnh báo đi chậm, biển khu vực đông dân cư; đèn chớp vàng cảnh báo giao thông; hệ thống vạch sơn phân làn, mũi tên, đi bộ, gờ giảm tốc để đảm bảo an toàn cho người đi bộ qua quốc lộ 1A. Vị trí cầu thang xuống đã bố trí trên vỉa hè 2,0m (nội dung bài báo viết là xuống lòng đường là chưa đúng);

- Về chiều cao của cầu gây khó khăn cho người đi lại: Chiều cao của cầu được xây dựng đảm bảo tính không theo quy định tại khoản 1, điều 27 của Luật đường sắt thì chiều cao tính không yêu cầu từ đỉnh ray đến đáy dầm thấp nhất là $H=5,3m$ (chưa xét dự phòng nâng cấp, cải tạo), tại văn bản số 221/CĐSVN-KCHT ngày 8/2/2014 của Cục đường sắt Việt Nam yêu cầu đối với tuyến đường sắt Bắc Nam đoạn Hà Nội- Vinh phải là 6,0m để đủ chiều cao dự phòng cho việc nâng cấp, cải tạo mở rộng đường sắt khổ đôi theo quy hoạch tuyến đường sắt sau này. Do vậy cầu vượt đi bộ được xây dựng với tính không là $H=6m$ là phù hợp; để hạn chế việc khó khăn khi đi lên cầu, cầu với chiều cao trên và trên cơ sở địa hình không chế, thiết kế đã bố trí độ dốc cầu thang phù hợp và bố trí các chiếu nghỉ.

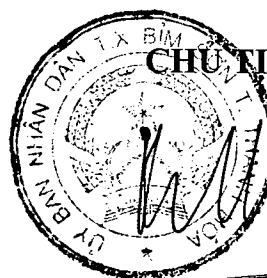
- Về nội dung cầu vượt bộ hành được xây dựng nhưng không phát huy hết hiệu quả sử dụng, ít người qua lại sử dụng, không phù hợp với tình hình thực tế và đời sống dân sinh:

UBND thị xã Bim Sơn đã phối hợp với Sở GTVT thực hiện đóng xong đường ngang dân sinh nói trên (vào ngày 31/7/2018) và đưa vào sử dụng cầu bộ hành, hiện nay vẫn có người sử dụng cầu bộ hành nhưng rất ít, do đó cầu bộ hành chưa phát huy được hiệu quả cao, tuy nhiên khi xem xét nghiên cứu đầu tư cầu bộ hành, Sở GTVT đã tính toán đánh giá sự cần thiết, nếu không có cầu bộ hành sẽ phát sinh những bất cập khi người dân phía Tây cần tiếp cận với QL1A để đón xe khách, taxi, xe buýt,...

Ủy ban nhân dân thị xã Bim Sơn kính báo cáo UBND tỉnh các nội dung phản ánh của Tạp chí Mặt trận./.

Nơi nhận:

- Như kính gửi;
- Tạp chí Mặt trận (trả lời);
- Sở GTVT;
- UBND xã Q. Trung;
- Các phòng: TCKH, TNMT;
- Lưu: QLĐT, VP.



Bùi Huy Hùng