

Số: 60 /BC-LHH

Bắc Giang, ngày 9 tháng 3 năm 2011

BÁO CÁO

Kết quả phản biện dự án đường cao tốc Hà Nội - Lạng Sơn (đoạn qua địa bàn tỉnh Bắc Giang)

Thực hiện ý kiến chỉ đạo của đồng chí Lại Thanh Sơn, Phó Chủ tịch UBND tỉnh giao Liên hiệp các hội khoa học và kỹ thuật tỉnh phản biện dự án đường cao tốc Hà Nội - Lạng Sơn (đoạn qua địa bàn tỉnh Bắc Giang), ngày 23/02/2011 Liên hiệp hội đã tiến hành phản biện dự án trên. Thành phần hội đồng phản biện gồm lãnh đạo một số cơ quan, một số chuyên gia am hiểu về kinh tế - xã hội, xây dựng và cầu đường. Kết quả phản biện như sau:

1. Nhận xét chung:

a. Khái quát dự án:

Dự án đường cao tốc Bắc Ninh - Lạng Sơn được Chính phủ phê duyệt quy hoạch tại Quyết định số 1734/QĐ-TTg ngày 1/12/2008 về quy hoạch mạng lưới đường cao tốc Việt Nam và được Chính phủ phê duyệt quy hoạch phát triển giao thông đường bộ Việt Nam đến năm 2020 định hướng 2030 tại Quyết định số 1327/QĐ-TTg ngày 24/8/2009. Theo đó tuyến đường cao tốc Bắc Ninh - Lạng Sơn có điểm đầu Km0 tại Cửa khẩu Hữu Nghị - Lạng Sơn, điểm cuối tại cầu Như Nguyệt với tổng chiều dài khoảng 131km. Trong đó tuyến đi qua địa phận tỉnh Bắc Giang khoảng 41 km (từ Đồng Ú khoảng Km 90 đến cầu Như Nguyệt Km130+800).

Dự án được Bộ GTVT giao cho Công ty Đầu tư phát triển đường cao tốc Việt Nam làm chủ đầu tư, Ban QLDA1 được giao làm tư vấn quản lý dự án, Liên doanh ORIENTAN và CONSULTALS làm tư vấn lập dự án. Nguồn vốn đầu tư vay của Ngân hàng Châu Á (ADB) Gắn 1 tỷ USD và vốn đối ứng khoảng 300 triệu USD, thời gian thực hiện từ 2010 đến 2015.

Về Hướng tuyến :

Tuyến đi qua địa phận Bắc Giang với chiều dài 41km được chia làm 2 đoạn (Trong hồ sơ gọi là đoạn 5 và đoạn 6), trong đó:

- Đoạn 5 từ ranh giới Bắc Giang - Lạng Sơn (Đồng Ú) khoảng Km 90 đến Tân Xuyên Km110+500, tuyến làm mới hoàn toàn, hướng tuyến đi tránh thị trấn Vôi, Kép và đi qua các xã Hương Sơn, Tân Hưng, Đại Lâm, Tân Dĩnh thuộc huyện Lạng Giang.

- Đoạn 6 từ Tân Xuyên, Tân Dĩnh Km110+500 đến Km130 +800 (cầu Như Nguyệt), tuyến được nhập vào QL1A mới và nâng cấp QL1A mới đoạn này lên thành đường cao tốc.

Về quy mô mặt cắt ngang:

- Đoạn 5: Có mặt cắt ngang $B_{\text{nền}} = 25,5\text{m}$ bao gồm 4 làn xe, mỗi làn 3,75m và 2 làn đường đỗ khẩn cấp mỗi làn 3m.

- Đoạn 6: Km110 – Km130+800. Trên cơ sở QL1A mới nâng cấp thành đường có mặt cắt ngang $B_{\text{nền}} = 33,5\text{m}$, 6 làn xe, mỗi làn 3,75m và 2 làn đường đỗ khẩn cấp mỗi làn 3m. Giai đoạn đầu dự án nâng cấp đường thành 4 làn xe và có giải phân cách 11,5m (là nơi dự trữ đất để xây dựng 2 làn và dải phân cách sau này).

Tổng chỉ giới GPMB từ bên trái sang bên phải đường (kể cả đường cũ) là 103m (theo cắt ngang điển hình).

Đoạn tuyến đi qua địa phận Bắc Giang gồm 3 trạm thu phí vào đường cao tốc đó là:

+ Trạm thu phí tại Kép Km96+300 (giao QL37).

+ Trạm thu phí tại Km111+800 (giao QL31).

+ Trạm thu phí tại Km127+600 (gần Khu công nghiệp Đình Trám).

Các điểm giao thiết kế giao cầu vượt qua cao tốc (trục thông) bao gồm:

Các đường địa phương không được thiết kế giao liên thông với Cao tốc chỉ cho phép vượt qua đường cao tốc tại Km93+670, Km94+170, Km98+370, Km105+470, Km113+950, Km115+270.

Các cống chui dân sinh:

Đoạn từ Tân Xuyên đến cầu Như Nguyệt được xây dựng đường gom 2 bên. Vì vậy để giao lưu giữa 2 bên đường cao tốc thì cứ 500m lại bố trí 1 cống chui dân sinh có kích thước $B \times H = 5\text{m} \times 4,5\text{m}$.

b. Những bất cập trong thiết kế đoạn cao tốc qua Tỉnh Bắc Giang:

Từ phương án thiết kế nêu trên cho thấy 1 số yếu tố hạn chế, bất cập khi đường cao tốc hoàn thành:

- Do đoạn tuyến đường cao tốc đi qua Bắc Giang là đường cao tốc kiểm soát bằng hình thức thu phí kín. Có nghĩa là khi vào đường cao tốc chỉ có thể thông qua bằng trạm thu phí (Bắc Giang có 03 trạm thu) do phía trong đường cao tốc và trạm thu phí được rào chắn. Từ những lý do đó việc giao thông giữa hai bên của Cao tốc sẽ khó khăn, ngay cả tại vị trí có cầu vượt qua cao tốc nhưng giao thông với hệ đường gom tại vị trí cầu vượt dự án vẫn chưa đề cập tới.

- Do đoạn tuyến đường cao tốc đi qua Bắc Giang đi trùng với QL1 nên khi hoàn thành cao tốc thì tỉnh Bắc Giang sẽ không còn QL1 nữa. Trong khi đó tuyến cao tốc đi qua Bắc Giang không đảm nhận được vai trò các hoạt động giao thông của QL1. Trong khi đó các đường gom theo thiết kế sẽ bị gián đoạn khi vượt qua khi qua 2 cầu Như Nguyệt, Xương Giang (do không có các cầu gom) nên sẽ ách tắc giao thông khi qua lại giữa hai dòng sông này.

- Các đoạn qua khu dân cư, khu công nghiệp, đặc biệt khi qua thành phố Bắc Giang sẽ cắt đô thị quy hoạch thành 02 khu riêng biệt. Các khu công nghiệp muốn giao thông vào Cao tốc sẽ khó khăn vì phải đi đường vòng để vào trạm thu phí

bên kia đường cao tốc nên vừa kéo dài quãng đường, vừa khó có thể qua lại khi phải đi qua công chui đặc biệt là các xe có kích cỡ siêu trường siêu trọng.

- Đoạn Km90 – Km110 không xây dựng đường gom sẽ gây khó khăn lớn cho việc giao lưu đi lại của nhân dân trong vùng trên đoạn dài 20km khi phải sang bên kia của đường cao tốc.

- Các nút giao với QL1 đã được Bộ GTVT thoả thuận tại văn bản số 2049/BGTVT-KCHT ngày 05 tháng 4 năm 2010 trong dự án chưa đề cập đến các điểm đầu nối vào QL.1 mới của các tuyến QL.31, QL.37, không còn các đoạn đi chung với QL1 và vì vậy giao thông trên các QL.31, QL.37 sẽ bị ngắt quãng và ách tắc.

c. Tóm lại do những lý do phân tích nêu trên thì tuyến cao tốc đoạn qua tỉnh Bắc Giang theo thiết kế ban đầu này đang có nguy cơ là cản trở lớn cho sự phát triển chung của tỉnh.

2. Căn cứ phản biện

- Căn cứ hồ sơ dự án đường cao tốc Lạng Sơn – Hà Nội (đoạn qua địa phận tỉnh Bắc Giang); quy hoạch sử dụng đất; quy hoạch phát triển kinh tế - xã hội của tỉnh đến năm 2020; Quy hoạch phát triển kinh tế - xã hội của thành phố Bắc Giang;

- Quyết định số 1734/QĐ-TTg ngày 01/12/2008 của Thủ tướng Chính phủ phê duyệt quy hoạch phát triển mạng đường cao tốc Việt Nam đến năm 2020;

- Quyết định số 05/2009/QĐ-TTg ngày 13/01/2009 của Thủ tướng Chính phủ phê duyệt tổng thể phát triển kinh tế - xã hội của tỉnh Bắc Giang đến năm 2020;

- Quyết định số 98/2008/QĐ-TTg ngày 11/7/2008 của Thủ tướng Chính phủ phê duyệt quy hoạch phát triển hành lang kinh tế Lạng Sơn – Hà Nội - Hải Phòng- Quảng Ninh đến 2020;

- Một số định nghĩa đường cao tốc ở Việt Nam và nước ngoài (Malaysia, Hàn Quốc, Nhật Bản, Trung Quốc, Cộng hoà Pháp, Đức, Liên Xô (cũ).

3. Sự cần thiết xây dựng đường cao tốc Hà Nội - Lạng Sơn

Đây là tuyến đường nằm trong quy hoạch phát triển giao thông Việt Nam đến năm 2020, tầm nhìn đến 2030. Khi được xây dựng sẽ khai thác tiềm năng kinh tế - xã hội các tỉnh Hà Nội, Bắc Ninh, Bắc Giang, Lạng Sơn và các vùng lân cận như Quảng Ninh, Hải Phòng. Đồng thời thông thương vùng kinh tế Nam Ninh (Trung Quốc) góp phần phát triển kinh tế - xã hội của Việt Nam...

Đối chiếu các quy hoạch nêu trên thì việc xây dựng đường cao tốc là cần thiết, thực hiện các quy hoạch được Thủ tướng Chính phủ đã phê duyệt.

4. Một số kiến nghị, đề xuất

Nhà tư vấn cũng như nhà đầu tư chủ yếu chú trọng việc thu phí mà chưa quan tâm đúng mức việc phát triển kinh tế - xã hội ở địa phương có tuyến đường đi qua nên việc thiết kế xây dựng đường cao tốc theo hồ sơ hiện tại sẽ phá vỡ quy hoạch phát triển kinh tế xã hội của tỉnh cũng như của thành phố Bắc Giang đến

năm 2020, đồng thời ảnh hưởng lớn đến giao thông dân sinh. Vì vậy đề nghị cần nghiên cứu xem xét bổ sung thêm các nội dung sau:

- Đề nghị xây dựng nút giao liên thông với hệ đường gom tại các nút giao hiện của QL1 với các QL, ĐT và khu công nghiệp quan trọng để đảm bảo giao thông bình thường như trước đây đã có QL1.

Cụ thể các nút giao liên thông với hệ đường gom:

1. Nút giao với QL.37 tại vị trí khoảng Km 87;
2. Nút giao với ĐT.295 tại vị trí khoảng Km 102;
3. Nút giao với QL.31 tại vị trí Km 112+300;
4. Nút giao với Đại lộ Hùng Vương tại vị trí Km 115+450;
5. Nút giao với ĐT.398 tại vị trí khoảng Km120 + 200;
6. Nút giao với QL.37 tại vị trí khoảng Km123+500;
7. Nút giao với khu công nghiệp Quang Châu tại vị trí Km128+500.

- Đề nghị nghiên cứu kết nối mạng lưới thủy lợi, thủy nông của tỉnh (những nơi có tuyến đường cao tốc đi qua, tránh chia cắt);

- Đề nghị chuyển cầu vượt tại km 115 + 270 đến điểm giao đường Minh Khai tại km 114 + 800 đảm bảo thuận tiện giao thông giữa thành phố Bắc Giang với khu đô thị phía Nam;

- Đề nghị xây dựng cầu gom ở cầu Xương Giang và cầu Như Nguyệt để giải quyết vấn đề giao thông của thành phố Bắc Giang và các huyện Yên Dũng, Việt Yên...Bên cạnh đó đề nghị xây dựng các đường gom ở những nơi có đường cao tốc đi qua để giải quyết giao thông ở vùng nông thôn.

- Đề nghị bổ sung cầu gom, đường gom để xử lý việc chia cắt nhiều xã hai bên đường có cùng chung công trình hạ tầng kinh tế, xã hội: trụ sở ủy ban, trường học, trạm y tế, chợ từ ranh giới Bắc Giang - Lạng Sơn Km 90 đến Tân Xuyên Km110+500 (đoạn 5).

- Đề nghị chọn cốt cao tốc đi qua đô thị (thành phố Bắc Giang) sao cho phù hợp và cao độ quy hoạch của thành phố đảm bảo mỹ quan đô thị cũng như kết nối giao thông.

- Việc tách khỏi QL 1A tại Tân Xuyên: Trong hồ sơ chưa có phương án kết nối với QL1A với đường cao tốc và kết nối cho lượng giao thông từ thị trấn Vôi, Kép, đề nghị nghiên cứu bổ sung kết nối đoạn này. Đồng thời có phương án kết nối giao thông huyện Lạng Giang với đường cao tốc, tránh tình trạng chia cắt giao thông của huyện

- Đề nghị xem xét nghiên cứu 1 số đoạn xây dựng đường cao tốc trên cao, đặc biệt là các đoạn qua khu vực đô thị đã được Quy hoạch của Thành phố Bắc Giang vừa đảm bảo mỹ quan, không ảnh hưởng việc chia cắt thành phố, vừa không làm ảnh hưởng hệ thống thủy lợi, quốc phòng...đồng thời mở rộng đường gom từ 12 mét lên 20 mét phù hợp với tình hình giao thông của tỉnh trong 10 năm tới.

- Về quốc phòng: Đề nghị nghiên cứu phương án di chuyển hành quân của các đơn vị quân đội khi cơ động phải sử dụng đường cao tốc và các đường ngang chiến lược đảm bảo ngắn nhất, nhanh nhất. Ngoài ra Bắc Giang là phía đầu phía Bắc của thủ đô Hà Nội có diện tích đất quốc phòng lớn nhất cả nước do vậy khi nghiên cứu tuyến hướng cũng như kết nối với mạng giao thông của tỉnh cần nghiên cứu kỹ đáp ứng yêu cầu phát triển kinh tế - xã hội ở địa phương cũng như giữ gìn quốc phòng an ninh của đất nước.

- Về môi trường: Đề nghị có đánh giá tác động môi trường theo Luật môi trường để thấy hết tác động đến kinh tế, xã hội, tập quán ở địa phương để có giải pháp thỏa đáng; cần có giải pháp giảm tiếng ồn cũng như bụi trong quá trình xây dựng bằng biện pháp trồng dải cây xanh ngăn cách. Đồng thời đề nghị bố trí một nguồn kinh phí hoàn trả lại các tuyến đường bị ảnh hưởng do thi công để đảm bảo như hiện trạng ban đầu.

Trên đây là ý kiến phản biện của Liên hiệp các hội khoa học và kỹ thuật tỉnh đối với dự án đường cao tốc Hà Nội - Lạng Sơn (đoạn qua địa bàn tỉnh Bắc Giang). Liên hiệp hội trân trọng báo cáo Chủ tịch UBND tỉnh./.

Nơi nhận:

- Liên hiệp các Hội KH&KT Việt Nam;
- Chủ tịch, các PCT UBND tỉnh;
- Văn phòng UBND tỉnh;
- Lưu: VT, CT.

**TM. HỘI ĐỒNG PHẢN BIỆN
CHỦ TỊCH**



Nguyễn Đức Kiên