

**ỦY BAN NHÂN DÂN
TỈNH QUẢNG NGÃI**

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

Số: 2310/UBND-CNXD
V/v điều chỉnh, bổ sung một
số hạng mục thuộc công
trình mở rộng QL1 đoạn
Km1027 - Km1063+877 và
Km1092+577 - Km1125

Quảng Ngãi, ngày 26 tháng 6 năm 2013

TRUNG TÂM CÔNG BÁO & TIN HỌC Q. NGÃI	
CV ĐẾN	Số:.....211.45.....
	Ngày 26/6/13.....
	Chuyên:.....

Kính gửi: Bộ Giao thông vận tải

Thực hiện Quyết định số 1352/QĐ-BGTVT ngày 22/5/2013 của Bộ trưởng Bộ Giao thông vận tải về việc phê duyệt dự án đầu tư xây dựng công trình mở rộng Quốc lộ 1 đoạn Km1027 - Km1063+877 và Km1092+577 - Km1125+000, tỉnh Quảng Ngãi (Dự án), Sở Giao thông vận tải Quảng Ngãi, với chức năng là cơ quan chuyên môn của tỉnh và đồng thời được Bộ giao làm Chủ đầu tư bước triển khai thực hiện Dự án, đã tổ chức kiểm tra, rà soát lại toàn bộ thiết kế cơ sở trên thực địa và xem xét lại sự phù hợp của quy mô dự án so với các quy hoạch đã được phê duyệt. Trên cơ sở đề xuất của Sở Giao thông vận tải sau khi rà soát nêu trên, UBND tỉnh Quảng Ngãi kính đề nghị Bộ Giao thông vận tải xem xét cho phép điều chỉnh, bổ sung một số hạng mục của Dự án, cụ thể như sau:

1. Hạng mục cầu Châu Ô, thị trấn Châu Ô, huyện Bình Sơn (Km1036+275):

- Theo thiết kế cơ sở được phê duyệt cùng với Dự án đầu tư thì cao độ mặt cầu của nhịp giữa cầu được thiết kế cao hơn so với cao độ mặt cầu hiện hữu khoảng 5m, nên khi vượt nổi về 02 đầu cầu để đảm bảo độ dốc dọc cầu là 4% thì sẽ phá vỡ toàn bộ kiến trúc khu dân cư sinh sống ở 02 đầu cầu của thị trấn Châu Ô (cao độ san nền đúng theo quy hoạch đã phê duyệt). Trong khi đó đường 2 bên đầu cầu đã được đầu tư theo đúng quy hoạch từ năm 2003, nên nếu làm theo phương án này thì các hộ dân sống 2 bên đường đầu cầu đã ổn định nhiều năm sẽ tiếp tục bị giải tỏa và khối lượng giải phóng mặt bằng, tái định cư sẽ rất lớn.

Mặt khác, theo Quy hoạch Giao thông vận tải đường thủy nội địa tỉnh Quảng Ngãi đến năm 2030 thì cấp luồng quy hoạch sông Trà Bồng qua đoạn này là cấp V - ĐTNĐ, tuy nhiên đoạn sông này có độ dốc dọc lớn và giao thông đường bộ của khu vực cũng khá hoàn thiện nên thực tế không khai thác vận tải thủy trên đoạn sông này.

Do đó, để xây dựng mới cầu Châu Ô đảm bảo hài hòa với cảnh quan và hệ thống hạ tầng kỹ thuật của khu vực, an toàn cho người và phương tiện tham gia giao thông khi lên, xuống cầu và đi vào các tuyến đường ngang tại 02 đầu cầu; đồng thời hạn chế tối đa việc GPMB, tái định cư, kính đề nghị Bộ

xem xét việc xây dựng mới cầu Châu Ô phải đảm bảo cải thiện điều kiện thoát nước trên sông Trà Bồng trong mùa mưa lũ, thiết kế sử dụng mực nước lũ cao nhất tại cầu là năm 2009 và sử dụng kết cấu nhịp cầu là dầm I 33m thay thế dầm super T cho các nhịp giữa và dầm bản 24m cho các nhịp gần mố, với sơ đồ nhịp (24+6x33+24)m để giảm chiều cao đắp 02 đầu cầu, chiều dài cầu là 253,5m.

- Kinh phí đầu tư: Giảm so với phương án thiết kế cơ sở khoảng **25 tỷ đồng**.

2. Bổ sung nút giao Bình Long giữa tuyến QL1 với đường Dung Quất - Trà Bồng - Trà Thanh - Trà My (Km1040+200):

- Nút giao giữa tuyến QL1 tại Km1040+200 với trục đường ngang từ Dung Quất - Trà Bồng - Trà Thanh - Trà My (*trục này đã được Bộ GTVT cho chủ trương nâng cấp thành tuyến Quốc lộ 24C đi qua 03 tỉnh Quảng Ngãi, Quảng Nam và Kon Tum*) đã được Bộ Giao thông vận tải thỏa thuận quy mô đầu tư tại Công văn số 5380/BGTVT-KHĐT ngày 06/8/2010 (thiết kế nút giao dạng đảo tròn tự điều khiển) và được Chủ tịch UBND tỉnh Quảng Ngãi quyết định đầu tư thuộc Tiểu dự án đoạn Sông Trường - Trà Bồng - Bình Long vào năm 2010; tuy nhiên, hạng mục nút giao thông này được thi công xây dựng dở dang trong năm 2011 thì phải tạm dừng do địa phương không đủ nguồn vốn để đầu tư (tính đến thời điểm tạm dừng thì đã thi công hoàn thành nhánh nút phía Bắc của tuyến QL1, còn nhánh nút phía Nam, đảo giao thông chưa thi công).

Hiện tại, nút giao này bị che khuất tầm nhìn, tạo ra các xung đột về giao thông khi phương tiện ra vào nút, vì phía Đông tuyến Dung Quất - Trà Bồng - Trà Thanh - Trà My là trục chính nối QL1 với cảng Dung Quất nên lưu lượng giao thông tương đối nhiều. Vì vậy, kính đề nghị Bộ cho phép cập nhật bổ sung hạng mục này vào Dự án để đầu tư hoàn thiện theo đúng với quy mô đã được Bộ thỏa thuận.

- Kinh phí đầu tư hạng mục này ước khoảng **20 tỷ đồng**.

3. Bổ sung thăm tăng cường và mở rộng đoạn đi qua thành phố Quảng Ngãi (Km1051+845 - Km1060+260):

Đoạn Km1051+845 - Km1060+260 được đầu tư xây dựng hoàn thành và đưa vào sử dụng vào năm 2000, là tuyến tránh đoạn qua thành phố Quảng Ngãi. Tuy nhiên, hiện nay khu vực này đã phát triển nhiều khu đô thị và có 02 bến xe khách nên làm cho lưu lượng phương tiện đi qua đoạn này luôn quá tải, cùng với quá trình đô thị hóa nhanh của thành phố Quảng Ngãi (đến năm 2015 trở thành đô thị loại II) đã không đáp ứng được nhu cầu đi lại ngày càng tăng cao của nhân dân. Mặt đường hiện trạng đoạn tuyến này bị bong, nứt và hư hỏng nặng, quy mô mặt cắt ngang chưa đúng theo quy hoạch của thành phố Quảng Ngãi đã được phê duyệt, trong khi đó thiết kế cơ sở được duyệt cùng với Dự án đầu tư thì đoạn tuyến này không đưa vào Dự án.

Do đó, để khắc phục được tình trạng hư hỏng mặt đường, phù hợp Quy hoạch phát triển giao thông và đáp ứng được nhu cầu, điều kiện giao thông của địa phương, đảm bảo điều tiết được mật độ giao thông nhằm đảm bảo an toàn cho người và phương tiện lưu thông trên tuyến QL1 đoạn qua thành phố Quảng Ngãi, kính đề nghị Bộ cho bổ sung thăm tăng cường và mở rộng đoạn tuyến trên như sau:

- Đoạn Km1051+845 - Km1057: Bổ sung thiết kế tăng cường mặt đường cũ theo quy mô mặt cắt ngang hiện trạng (bề rộng nền đường 12m, mặt đường 11m) như thiết kế tăng cường đoạn Km1027 - Km1063+877.

- Đoạn Km1057 - Km1060+260: Đây là đoạn tuyến qua trung tâm thành phố Quảng Ngãi nên đề nghị bổ sung thiết kế mở rộng mặt cắt ngang theo đúng với Quy hoạch giao thông của thành phố Quảng Ngãi được duyệt và chủ trương đầu tư chung của Dự án, với quy mô mặt cắt ngang: Bề rộng nền đường 36,5m, gồm: phần mặt đường (2x10m) + dải phân cách giữa (1m) + dải phân cách 2 bên (2x1m) + mặt đường gom 2 bên (2x5,5m) + rãnh thoát nước dọc 2 bên (2x1,25m) (mặt cắt ngang quy hoạch được duyệt là 43m bao gồm phần mặt cắt ngang nêu trên cộng với vỉa hè 02 bên; việc cấp phép xây dựng công trình dọc đoạn tuyến Km1057 - Km1060+260 được thực hiện theo quy hoạch được duyệt với quy mô mặt cắt ngang 43m nên thuận lợi cho việc giải phóng mặt bằng).

- Thiết kế tổ chức giao thông tại 02 nút giao Km1057 và Km1060+260, như sau:

+ Nút giao thông tại Km1057: Đây là nút giao thông hiện hữu giao giữa 03 tuyến giao thông đô thị (đường bờ Nam sông Trà Khúc, đường Trương Quang Trọng và đường Nguyễn Du) với tuyến Quốc lộ 1 tạo thành ngã 5 nên đề nghị bổ sung thiết kế nút giao cường bức (sử dụng đèn tín hiệu giao thông).

+ Điều chỉnh thiết kế nút giao tại Km1060+260: Đây là cửa ngõ phía Nam đi vào thành phố Quảng Ngãi (*giao giữa đường Trường Chinh, đường Quang Trung với Quốc lộ 1*) nên UBND tỉnh đã chỉ đạo thiết kế nút giao thông này dạng đảo tròn tự nhiên để vừa tạo điểm nhấn cho cửa ngõ phía Nam, vừa đảm bảo an toàn giao thông cho người và phương tiện tham gia giao thông nhưng do nguồn kinh phí của tỉnh còn nhiều hạn chế nên đến nay vẫn chưa được đầu tư xây dựng. Theo thiết kế cơ sở được phê duyệt thì nút giao này được thiết kế dạng đảo mềm bằng vạch sơn. Do đó, để thiết kế đồng bộ với việc mở rộng cầu Bàu Giang (Km1060+279), tổ chức giao thông tại khu vực hợp lý, đồng thời phù hợp với quy hoạch giao thông của địa phương và tạo điểm nhấn cho đô thị thành phố Quảng Ngãi, đề nghị Bộ cho phép cập nhật bổ sung nút giao này vào Dự án theo đúng với quy mô đã được UBND tỉnh Quảng Ngãi phê duyệt.

- Tổng kinh phí đầu tư các hạng mục nêu trên ước khoảng **185 tỷ đồng**.

4. Bổ sung mở rộng mặt cắt ngang đoạn qua thị trấn La Hà, huyện Tư Nghĩa (Km1060+260 - Km1063+877):

Đây là đoạn tuyến đi qua trung tâm hành chính của huyện Tư Nghĩa, hai bên đường có rất nhiều hộ dân sinh sống, nhiều cơ quan, trường học và là tuyến giao thông nội bộ giữa các huyện phía Nam với thành phố Quảng Ngãi, do đó lưu lượng người và phương tiện tham gia giao thông trên đoạn tuyến này là rất lớn, phần lớn vào các giờ cao điểm thường xuyên ùn tắc giao thông và xảy ra nhiều vụ tai nạn giao thông. Qua nhiều lần tiếp xúc cử tri của Đại biểu Quốc hội và Đại biểu HĐND các cấp, cử tri đã nhiều lần kiến nghị với Đại biểu Quốc hội có ý kiến đề nghị Bộ Giao thông vận tải đầu tư mở rộng đoạn này hoặc xây dựng tuyến tránh Quốc lộ 1 đoạn qua thị trấn La Hà. Trước tình hình đó, Bộ trưởng Bộ Giao thông vận tải đã quyết định cho phép Cục Đường bộ Việt Nam (nay là Tổng cục Đường bộ Việt Nam) tổ chức lập dự án đầu tư xây dựng tuyến tránh QL1 đoạn qua thị trấn La Hà, tỉnh Quảng Ngãi (*Quyết định số 2893/QĐ-BGTVT ngày 23/9/2008 của Bộ trưởng Bộ Giao thông vận tải*).

Tại Km1063+877 là nút giao giữa đường cao tốc Đà Nẵng - Quảng Ngãi với QL1, nên khi tuyến cao tốc hoàn thành sẽ có một lượng lớn xe tham gia giao thông trên đường cao tốc đi qua đoạn tuyến này để vào khu vực phía Nam thành phố Quảng Ngãi (vì khoảng cách từ nút giao Km1063+877 đến thành phố Quảng Ngãi là gần nhất, khoảng 3,8km).

Bên cạnh đó, đoạn tuyến từ Km1063+877 vào phía Nam được đầu tư mở rộng 20,5m và cầu Bàu Giang (Km1060+297) được mở rộng mặt cắt ngang là 24,5m nên đoạn tuyến này theo thiết kế cơ sở đã được phê duyệt thiết kế đầu tư tăng cường mặt đường theo quy mô mặt cắt ngang hiện trạng (bề rộng nền đường 12m, mặt đường 11m) sẽ tạo thành nút thắt nên có nguy cơ gây mất an toàn giao thông rất cao.

Việc cấp phép xây dựng dọc trục tuyến đoạn này được thực hiện theo quy hoạch mặt cắt ngang 32m (mặt cắt ngang quy hoạch là 32m bao gồm cả vỉa hè) nên thuận lợi cho việc giải phóng mặt bằng. Do đó, kính đề nghị Bộ cho phép đầu tư bổ sung mở rộng đoạn Km1060+260 - Km1063+877 theo đúng với quy hoạch giao thông đường qua Trung tâm thị trấn La Hà, huyện Tư Nghĩa được duyệt và phù hợp với quy mô của Dự án đoạn qua đô thị, với nền đường rộng 24,5m, gồm: 4 làn xe cơ giới (4x3,5m) + 2 làn xe thô sơ (2x2m) + 2 dải an toàn (2x0,5m) + dải phân cách giữa (2m) + bó vỉa, đan rãnh (2x0,5m) + rãnh thoát nước dọc 2 bên (2x1,25m).

Kinh phí đầu tư hạng mục này ước khoảng **110 tỷ đồng**.

5. Tổng kinh phí đầu tư xây dựng các hạng mục xin điều chỉnh, bổ sung nêu trên tăng khoảng **290 tỷ đồng**, được sử dụng từ nguồn kinh phí dự phòng của Dự án (698 tỷ đồng). Giá trị kinh phí trên sẽ được chuẩn xác khi thiết kế bản vẽ thi công, dự toán được Chủ đầu tư phê duyệt và đảm bảo không vượt tổng mức đầu tư đã được Bộ trưởng Bộ Giao thông vận tải phê duyệt tại Quyết định số 1352/QĐ-BGTVT ngày 22/5/2013.

6. Về cơ chế thực hiện các hạng mục điều chỉnh, bổ sung: Để đảm bảo tiến độ triển khai thực hiện Dự án đã được Bộ trưởng Bộ Giao thông vận tải phê duyệt, kính đề nghị Bộ Giao thông vận tải xem xét cho điều chỉnh, bổ sung các hạng mục nêu trên và được triển khai trong bước lập thiết kế bản vẽ thi công mà không phải duyệt điều chỉnh, bổ sung Dự án.

UBND tỉnh Quảng Ngãi cam kết sẽ chỉ đạo quyết liệt trong việc tổ chức thực hiện công tác bồi thường, giải phóng mặt bằng và đầu tư xây dựng dự án nhằm đảm bảo tiến độ chung của toàn tuyến.

Rất mong Bộ Giao thông vận tải quan tâm, xem xét./.

Nơi nhận:

- Như trên;
- TT Tỉnh ủy, TT HĐND tỉnh;
- CT, PCT UBND tỉnh;
- Các Sở: Kế hoạch và Đầu tư, Xây dựng, Tài chính, Giao thông vận tải;
- UBND thành phố Quảng Ngãi;
- VPUB: C, PVP(CN), CBTH;
- Lưu: VT, CNXD.npb.203.

CHỦ TỊCH



Cao Khoa