BỘ GIAO THÔNG VẬN TẢI	CỘNG HÒA XÃ HỘI CHỦ NGHĨA VIỆT NAM **Độc lập - Tự do - Hạnh phúc**
Số: **7840** /BGTVT-VP V/v: Gửi văn bản trả lời chất vấn của Đại biểu Quốc hội tại Kỳ họp thứ 2 - Quốc hội khóa XIII	*Hà Nội, ngày 21 tháng 11 năm 2011*

Kính gửi:
- Văn phòng Quốc hội;
- Văn phòng Chính phủ;
- Đoàn Thư ký Kỳ họp thứ hai - Quốc hội khóa XIII.

Thực hiện công văn số 8273/VPCP-TH ngày 21 tháng 11 năm 2011 của Văn phòng Chính phủ về việc phân công các thành viên Chính phủ trả lời chất vấn tại Hội trường, Bộ Giao thông vận tải (Bộ GTVT) xin báo cáo như sau:

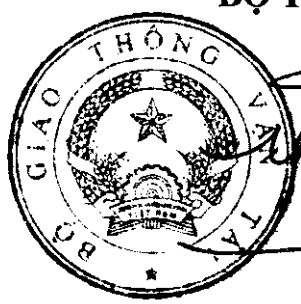
Tại Kỳ họp thứ hai - Quốc hội khóa XIII, Bộ GTVT đã nhận được 17 chất vấn của Đại biểu quốc hội (tính đến thời điểm ngày 17/11/2011), đến nay Bộ GTVT đã có văn bản trả lời 17 chất vấn của Đại biểu Quốc hội; trong đó, có 01 văn bản chỉ trả lời trực tiếp cho Đại biểu Quốc hội.

Bộ Giao thông vận tải xin gửi các văn bản trả lời chất vấn của đại biểu Quốc hội đến Quý Cơ quan, Đoàn Thư ký kỳ họp và các đại biểu Quốc hội./.

(Kèm theo các văn bản trả lời chất vấn của ĐBQH).

Nơi nhận:
- Như trên;
- Các Đại biểu Quốc hội;
- Các Thứ trưởng Bộ GTVT;
- Lưu: VT, VP.

BỘ TRƯỞNG



Đinh La Thăng

Danh mục văn bản trả lời chất vấn của ĐBQH tại kỳ họp thứ 2 QH khóa XIII

TT	Họ và tên ĐBQH	Tỉnh, Thành phố	Số văn bản	Ngày phát hành
1	Trần Văn	Cà Mau	7035/BGTVT-TCCB	31/10/2011
2	Nguyễn Bá Thuyền	Lâm Đồng	7351/BGTVT-KHĐT	8/11/2011
3	Nguyễn Bá Thuyền	Lâm Đồng	7478/BGTVT-VT	11/11/2011
4	Nguyễn Bá Thuyền	Lâm Đồng	7468/BGTVT-KHĐT	10/11/2011
5	Nguyễn Thùy Trang	TP HCM	7304/BGTVT-KHĐT	7/11/2011
6	Nguyễn Minh Lâm	Long An	7443/BGTVT-KHĐT	10/11/2011
7	Nguyễn Đức Thanh	Ninh Thuận	7469/BGTVT-KHĐT	10/11/2011
8	Võ Thị Dung	TP HCM	7406/BGTVT-KHĐT	9/11/2011
9	Nguyễn Tiến Sinh	Hòa Bình	7405/BGTVT-KHĐT	9/11/2011
10	Nguyễn Lâm Thành	Lạng Sơn	7444/BGTVT-KHĐT	10/11/2011
11	Hà Sỹ Đồng	Quảng trị	7453/BGTVT-VP	10/11/2011
12	Trương Văn Vở	Đồng Nai	7445/BGTVT-KHĐT	10/11/2011
13	Nguyễn Thị Kim Bé	Kiên Giang	7577/BGTVT-KCHT	15/11/2011
14	Trần Văn Độ	An Giang	7531/BGTVT-KHĐT	14/11/2011
15	Huỳnh Thành	Gia Lai	7767/BGTVT-KHĐT	21/11/2011
16	Đặng Thị Kim Chi	Phú Yên	7817/BGTVT- VP	21/11/2011

BỘ GIAO THÔNG VẬN TẢI	CỘNG HOÀ XÃ HỘI CHỦ NGHĨA VIỆT NAM
	Độc lập - Tự do - Hạnh phúc
Số: 7035 /BGTVT-TCCB	
	Hà Nội, ngày 31 tháng 10 năm 2011

V/v trả lời chất vấn của Đại biểu Quốc hội.

Kính gửi:
- Đại biểu Quốc hội Trần Văn;
- Trưởng đoàn đại biểu Quốc hội tỉnh Cà Mau;
- Ban Dân nguyện - Uỷ ban Thường vụ Quốc hội;
- Ban Công tác đại biểu - Uỷ ban Thường vụ Quốc hội;
- Chủ nhiệm Văn phòng Quốc hội;
- Bộ trưởng Chủ nhiệm Văn phòng Chính phủ;
- Ủy ban Trung ương Mặt trận Tổ quốc Việt Nam.

Bộ Giao thông vận tải đã nhận được chất vấn của Đại biểu Quốc hội Trần Văn, Đoàn đại biểu Quốc hội tỉnh Cà Mau, tại văn bản số 03/CV-KH2 ngày 24/10/2011 của Văn phòng Quốc hội, với nội dung như sau:

Được biết Bộ Giao thông vận tải có kế hoạch sáp nhập các công ty hoa tiêu vào hai Tổng công ty Đảm bảo hàng hải. Việc sáp nhập này trái với thông lệ quốc tế và các quy định của pháp luật hiện hành về hàng hải (Luật Hàng hải, Nghị định số 173/2007/NĐ-CP về tổ chức và hoạt động của hoa tiêu hàng hải), nếu không được chuẩn bị kỹ lưỡng, có đề án thuyết phục, thì có thể ảnh hưởng tới hoạt động của hoa tiêu hàng hải trong bảo đảm "an ninh hàng hải, góp phần bảo vệ chủ quyền, thực hiện quyền chủ quyền và quyền tài phán của quốc gia".

Đề nghị Bộ trưởng cho biết rõ về kế hoạch trên, nhất là trong khi Thủ tướng Chính phủ vừa có văn bản (số 1251/TTg-KTN ngày 27/7/2011) chỉ đạo thí điểm cổ phần hóa Xí nghiệp Hoa tiêu Vũng Tàu và báo cáo Chính phủ kết quả sau một năm thực hiện.

Bộ Giao thông vận tải xin trả lời các nội dung trên như sau:

I. Về ý kiến việc sáp nhập này trái với các quy định của pháp luật hiện hành về hàng hải:

Điều 170 Bộ luật Hàng hải Việt Nam, về tổ chức Hoa tiêu hàng hải quy định:

"1. Tổ chức hoa tiêu hàng hải là tổ chức cung cấp dịch vụ dẫn tàu biển ra, vào cảng biển, hoạt động trong một vùng hoa tiêu hàng hải bắt buộc của Việt Nam.

2. Chính phủ quy định về tổ chức và hoạt động của hoa tiêu hàng hải."

Ngày 28/11/2007, Chính phủ ban hành Nghị định số 173/2007/NĐ-CP quy định về tổ chức và hoạt động của hoa tiêu hàng hải; ngày 21/6/2011, Chính phủ ban hành Nghị định số 49/2011/NĐ-CP sửa đổi, bổ sung Điều 11 Nghị định số 173/2007/NĐ-CP. Theo quy định tại Nghị định số 173/2007/NĐ-CP:

- Điều 4, khoản 1 quy định: "Công ty hoa tiêu là doanh nghiệp 100% vốn nhà nước."

- Điều 7 về quyền, nghĩa vụ và trách nhiệm của công ty hoa tiêu, khoản 1 quy định:

"1. Tổ chức cung cấp và đáp ứng đầy đủ nhu cầu cung cấp dịch vụ hoa tiêu hàng hải trong vùng hoa tiêu bắt buộc hoặc tuyến dẫn tàu được giao, bảo đảm chất lượng dịch vụ, an toàn hàng hải, an ninh hàng hải và phòng ngừa ô nhiễm môi trường theo quy định của pháp luật."

- Điều 13. Tổ chức lại hoa tiêu hàng hải hiện có trực thuộc Cục Hàng hải Việt Nam: "Bộ trưởng Bộ Giao thông vận tải quyết định việc tách, sáp nhập các tổ chức hoa tiêu hàng hải hiện có thuộc Cục Hàng hải Việt Nam thành công ty hoa tiêu độc lập."

Ngày 24/10/2011, Bộ trưởng Bộ GTVT ban hành Quyết định số 2399/QĐ-BGTVT và Quyết định số 2400/QĐ-BGTVT chuyển nguyên trạng các Công ty hoa tiêu hàng hải Khu vực I, V, VII, VIII, IX về làm đơn vị thành viên của Tổng công Bảo đảm an toàn hàng hải miền Nam; các Công ty hoa tiêu Khu vực II, III, IV, VI về làm đơn vị thành viên của Tổng công ty Bảo đảm an toàn hàng hải miền Bắc.

Việc chuyển nguyên trạng này không trái với các quy định của pháp luật vì các lý do sau đây:

1. Về vấn đề tổ chức:

Tại Điều 1 Quyết định số 2399/QĐ-BGTVT và Quyết định số 2400/QĐ-BGTVT của Bộ trưởng Bộ Giao thông vận tải quy định: "Các doanh nghiệp có tên trên là đơn vị thành viên của Tổng công ty Bảo đảm an toàn hàng hải, có tư cách pháp nhân, có quyền tự chủ trong hoạt động sản xuất kinh doanh, thực hiện các quyền và nghĩa vụ với Tổng công ty Bảo đảm an toàn hàng hải."

Theo các Quyết định này, các Công ty Hoa tiêu hàng hải là đơn vị thành viên của Tổng công ty có tư cách pháp nhân.

Tại Bộ luật Dân sự, Điều 84 quy định về pháp nhân như sau:

"Một tổ chức được công nhận là pháp nhân khi có đủ các điều kiện sau đây:

1. Được thành lập hợp pháp.

2. Có cơ cấu tổ chức chặt chẽ.

3. Có tài sản độc lập với cá nhân, tổ chức khác và tự chịu trách nhiệm bằng tài sản đó.

4. Nhân danh mình tham gia các quan hệ pháp luật một cách độc lập."

Chuyển về Tổng công ty Bảo đảm an toàn hàng hải nhưng các công ty Hoa tiêu hàng hải là đơn vị thành viên và vẫn có đủ 4 yếu tố của một pháp nhân: được thành lập hợp pháp, có cơ cấu tổ chức chặt chẽ, có tài sản độc lập, nhân danh mình tham gia các quan hệ pháp luật một cách độc lập. Nói một cách khác, về bản chất các công ty Hoa tiêu hàng hải khi chuyển về Tổng công ty Bảo đảm an toàn hàng hải là các đơn vị thành viên độc lập.

Đồng thời, cũng theo các Quyết định nêu trên của Bộ trưởng Bộ GTVT, các công ty Hoa tiêu hàng hải có quyền tự chủ trong hoạt động sản xuất kinh doanh. Như vậy, các Quyết định nêu trên không trái với quy định của Nghị định số 173/2007/NĐ-CP (Điều 13).

Ngoài ra, tại Quyết định số 14/2011/QĐ-TTg ngày 04/3/2011 của Thủ tướng Chính phủ ban hành tiêu chí, danh mục phân loại doanh nghiệp Nhà nước có quy định doanh nghiệp nhà nước nắm giữ 100% vốn điều lệ đối với những doanh nghiệp hoạt động trong các ngành, lĩnh vực, trong đó có Bảo đảm an toàn hàng hải. Theo Quyết định số 1089/QĐ-BGTVT và Quyết định số 1099/QĐ-BGTVT của Bộ trưởng Bộ GTVT về việc thành lập các Tổng công ty Bảo đảm an toàn hàng hải thì Công ty mẹ - Tổng công ty là công ty TNHH một thành viên do Nhà nước sở hữu 100% vốn điều lệ. Như vậy, các công ty Hoa tiêu hàng hải (thuộc Bộ GTVT trước đây) là doanh nghiệp 100% vốn nhà nước khi được chuyển nguyên trạng vào Tổng công Bảo đảm an toàn hàng hải thì Nhà nước vẫn sở hữu 100% vốn điều lệ và không trái với quy định tại Nghị định số 173/2007/NĐ-CP (Điều 4, khoản 1).

Đồng thời, khi chuyển các công ty Hoa tiêu hàng hải về Tổng công ty Bảo đảm an toàn hàng hải thì Bộ GTVT cũng đã giao cho Công ty mẹ các Tổng công ty thay mặt Bộ GTVT làm đại diện chủ sở hữu Nhà nước tại các công ty này. Theo Luật Doanh nghiệp và Nghị định số 173/2007/NĐ-CP (Điều 13), Bộ trưởng Bộ GTVT có thẩm quyền về tách, sáp nhập các công ty Hoa tiêu. Điều này hoàn toàn phù hợp với chủ trương hiện nay của Chính phủ về tái cơ cấu các doanh nghiệp do Nhà nước là chủ sở hữu.

2. Về cơ chế tài chính của công ty Hoa tiêu; thu, nộp và sử dụng phí hoa tiêu hàng hải quy định tại Nghị định số 49/2011/NĐ-CP (Điều 11):

Là đơn vị thành viên của Tổng công ty Bảo đảm an toàn hàng hải, các công ty Hoa tiêu hàng hải có tư cách pháp nhân (Điều 84, Bộ luật Dân sự). Khi đó, các công ty này vẫn phải chấp hành các quy định tại Nghị định số 49/2011/NĐ-CP về thu nộp, sử dụng phí hoa tiêu hàng hải...Như vậy, việc chuyển các công ty Hoa

tiêu hàng hải về các Tổng công ty cũng không vi phạm các quy định của Nghị định 49/2011/NĐ-CP.

II. Về ý kiến việc sáp nhập này trái với thông lệ quốc tế, có thể ảnh hưởng đến hoạt động của hoa tiêu hàng hải trong bảo đảm "an ninh hàng hải, góp phần bảo vệ chủ quyền, thực hiện quyền chủ quyền và quyền tài phán của quốc gia"

Tại Quyết định số 2399/QĐ-BGTVT và Quyết định số 2400/QĐ-BGTVT của Bộ trưởng Bộ Giao thông vận tải, Điều 2 khoản 4 quy định rõ: "Trong quá trình bàn giao hoạt động sản xuất kinh doanh của các đơn vị phải giữ ổn định đảm bảo tuyệt đối an toàn, an ninh hàng hải". Như vậy, Bộ Giao thông vận tải rất coi trọng vấn đề này và các Tổng công ty Bảo đảm an toàn hàng hải, các công ty hoa tiêu hàng hải phải chấp hành nghiêm túc quy định trên của Bộ Giao thông vận tải.

Thực chất, hoạt động dẫn tàu của hoa tiêu hàng hải là hoạt động bảo đảm an toàn hàng hải. Các hoa tiêu hàng hải được giao nhiệm vụ dẫn tàu phải bằng kiến thức, kinh nghiệm để dẫn tàu từ vùng đón trả hoa tiêu ra, vào cầu cảng, bến cảng, bảo đảm an toàn, an ninh hàng hải, phòng ngừa ô nhiễm môi trường, góp phần bảo vệ chủ quyền, thực hiện quyền chủ quyền, quyền tài phán của quốc gia.

Hoạt động của các Tổng công ty Bảo đảm an toàn hàng hải với nhiệm vụ chính là bảo đảm an toàn hàng hải cho tàu thuyền Việt Nam và nước ngoài hành trình trên các vùng biển của Việt Nam, vào cảng biển Việt Nam bằng việc xây dựng, quản lý, vận hành và duy trì tình trạng hoạt động tốt của luồng cảng biển, hệ thống báo hiệu hàng hải, kịp thời công bố thông báo hàng hải khi xảy ra sự cố mất an toàn, an ninh hàng hải. Các Tổng công ty Bảo đảm an toàn hàng hải cũng có trách nhiệm góp phần bảo vệ chủ quyền, quyền chủ quyền, quyền tài phán của quốc gia trên trên biển bằng các nhiệm vụ xây dựng, quản lý, vận hành các đèn biển trên các đảo trong đó có Quần đảo Trường Sa để hướng dẫn tàu thuyền đi lại an toàn.

Như vậy, việc sáp nhập các tổ chức hoa tiêu hàng hải vào các Tổng công ty Bảo đảm an toàn hàng hải làm cho nhiệm vụ dẫn tàu của hoa tiêu gắn chặt hơn với nhiệm vụ bảo đảm an toàn hàng hải của các Tổng công ty, 2 nhiệm vụ này bổ trợ cho nhau, kết hợp với nhau và đều là dịch vụ công ích. Hoa tiêu hàng hải giám sát, kiểm chứng khách quan về điều kiện thực tế của hệ thống luồng, báo hiệu hàng hải, kịp thời thông báo cho các đơn vị quản lý vận hành luồng hàng hải sửa chữa, khắc phục các sự cố, đồng thời, qua đó giúp cho việc dẫn tàu của hoa tiêu hàng hải được dễ dàng, thuận lợi và an toàn hơn. Công tác này càng hiệu quả, nhanh chóng, kịp thời và an toàn hơn nếu nằm dưới sự chỉ đạo, điều hành thống nhất của một tổ chức là Tổng công ty Bảo đảm an toàn hàng hải.

Về thông lệ quốc tế, tất cả các nước có tổ chức hoa tiêu hàng hải đều coi dịch vụ hoa tiêu hàng hải là một trong những dịch vụ bảo đảm an toàn hàng hải. Về hình thức tổ chức, tổ chức hoa tiêu có thể là Tổng công ty, công ty, hiệp hội do Nhà nước hoặc tư nhân thành lập, quản lý. Ví dụ: ở Singapore, tổ chức hoa tiêu trực thuộc Tổng công ty Cảng Singapore (PSA) (Tổng công ty này quản lý, khai thác cảng Singapore và các dịch vụ hàng hải trong đó có dịch vụ hoa tiêu). Mỗi một tổ chức hoa tiêu hoạt động trong một vùng hoa tiêu nhất định. Ngoài ra, không có công ước quốc tế nào quy định bắt buộc các tổ chức hoa tiêu phải trực thuộc một cơ quan quản lý nhà nước.

Theo quy định của Bộ luật Hàng hải Việt Nam, Bộ trưởng Bộ GTVT quy định về vùng hoa tiêu hàng hải bắt buộc cho các đơn vị hoa tiêu tổ chức dẫn tàu. Theo quy định của Nghị định số 173/2007/NĐ-CP, mỗi một công ty hoa tiêu được Cục Hàng hải Việt Nam giao 1 vùng hoa tiêu hàng hải bắt buộc hoặc một tuyến dẫn tàu trên cơ sở vùng hoa tiêu hàng hải bắt buộc do Bộ trưởng Bộ GTVT quy định. Cục Hàng hải Việt Nam thay mặt Bộ GTVT quản lý nhà nước về công tác hoa tiêu, tổ chức đào tạo, cấp giấy chứng nhận khả năng chuyên môn và giấy chứng nhận vùng cho hoa tiêu hàng hải.

Các công ty hoa tiêu khi chuyển về các Tổng công ty Bảo đảm an toàn hàng hải, cá nhân hoa tiêu hàng hải phải chấp hành các quy định liên quan nêu trên. Như vậy, việc các công ty hoa tiêu hàng hải là đơn vị thành viên của các Tập đoàn, Tổng công ty đã có tiền lệ, không trái với với quy định của pháp luật Việt Nam và thông lệ quốc tế, không ảnh hưởng đến hoạt động cung cấp dịch vụ hoa tiêu hàng hải.

Hiện nay, việc triển khai thực hiện Nghị quyết của Ban Cán sự Đảng Bộ GTVT và quyết định của Bộ trưởng Bộ GTVT đã thông suốt, không ảnh hưởng tới hoạt động của hoa tiêu hàng hải, bảo đảm an ninh, an toàn hàng hải, góp phần bảo vệ chủ quyền, thực hiện quyền chủ quyền và quyền tài phán của quốc gia.

III. Về việc thí điểm cổ phần hóa Xí nghiệp Hoa tiêu Vũng Tàu

Hiện nay, có 03 doanh nghiệp cung cấp dịch vụ hoa tiêu hàng hải đang là đơn vị thành viên của các tập đoàn, tổng công ty, công ty (Công ty Hoa tiêu Tân Cảng thuộc Tổng công ty Tân Cảng Sài Gòn, Công ty TNHH một thành viên Hoa tiêu hàng hải VINACOMIN thuộc Tập đoàn Than - Khoáng sản Việt Nam và Xí nghiệp Hoa tiêu Vũng Tàu thuộc Công ty Dịch vụ và Vận tải biển Vũng Tàu).

Ngày 27/7/2011, Thủ tướng Chính phủ ban hành văn bản số 1251/TTg-KTN về việc cổ phần hóa Công ty Dịch vụ và Vận tải biển Vũng Tàu, trong đó cho phép thí điểm cổ phần hoá Xí nghiệp Hoa tiêu Vũng Tàu theo đề nghị của UBND tỉnh Bà Rịa - Vũng Tàu. Mục 3 của văn bản trên ghi "Giao Bộ Giao thông vận tải theo dõi sau một năm thực hiện, sơ kết việc thí điểm cổ phần hóa Công ty Dịch

vụ và Vận tải biển Vũng Tàu có thực hiện dịch vụ hoa tiêu hàng hải và báo cáo Thủ tướng Chính phủ về kết quả thực hiện".

Hiện nay, Công ty Dịch vụ và Vận tải biển Vũng Tàu (trong đó có Xí nghiệp Hoa tiêu Vũng Tàu) đang thực hiện cổ phần hóa. Mô hình này có thể nhân rộng hoặc điều chỉnh, thay đổi tùy thuộc vào kết quả tổ chức thực hiện. Nếu cần thiết, Bộ Giao thông vận tải sẽ đề xuất thay đổi các quy định của pháp luật về hoa tiêu hàng hải cho phù hợp với thực tiễn.

Vì vậy, sau một năm thực hiện, Bộ Giao thông vận tải sẽ tổ chức sơ kết, đánh giá, tổng hợp báo cáo Thủ tướng Chính phủ theo đúng quy định tại văn bản số 1251/TTg-KTN. Việc chuyển nguyên trạng các công ty Hoa tiêu hàng hải vào các Tổng công ty Bảo đảm an toàn hàng hải không ảnh hưởng đến việc thí điểm cổ phần hóa nêu trên.

Bộ Giao thông vận tải xin trả lời ý kiến chất vấn của Đại biểu Quốc hội.

Xin trân trọng cảm ơn./.

Nơi nhận:
- Như trên;
- Các Thứ trưởng Bộ GTVT;
- Văn phòng Bộ;
- Vụ Pháp chế;
- Lưu: VT, TCCB (3b).

BỘ TRƯỞNG

BỘ GIAO THÔNG VẬN TẢI

Đinh La Thăng

BỘ GIAO THÔNG VẬN TẢI	**CỘNG HOÀ XÃ HỘI CHỦ NGHĨA VIỆT NAM**
	Độc lập - Tự do - Hạnh phúc
Số : 7351 /BGTVT - KHĐT	
Về việc trả lời chất vấn của Đại biểu Quốc hội khóa XIII kỳ họp thứ hai	*Hà Nội, ngày 08 tháng 11 năm 2011*

Kính gửi:
- Đại biểu Quốc hội Nguyễn Bá Thuyên - Đoàn ĐBQH tỉnh Lâm Đồng;
- Trưởng Đoàn ĐBQH tỉnh Lâm Đồng;
- Ban Công tác Đại biểu - UBTV Quốc hội;
- Ủy Ban trung ương Mặt trận tổ quốc Việt Nam;
- Bộ trưởng - Chủ nhiệm Văn phòng Chính phủ;
- Chủ nhiệm Văn phòng Quốc hội;
- Bí thư tỉnh ủy tỉnh Lâm Đồng và Đăk Nông;
- Chủ tịch HĐND tỉnh Lâm Đồng và Đăk Nông;
- Chủ tịch UBND tỉnh Lâm Đồng và Đăk Nông;
- Giám đốc Sở GTVT Lâm Đồng và Đăk Nông;

Bộ Giao thông vận tải đã nhận được giấy chất vấn của Đại biểu Quốc hội Nguyễn Bá Thuyên - Đoàn Đại biểu Quốc hội tỉnh Lâm Đồng do Văn phòng Quốc hội "*Sao nguyên văn bản chính*" gửi theo công văn bản số 24/CV-KH2 ngày 27/10/2011 về nội chất vấn:

Thưa Bộ trưởng, con đường quốc lộ 28 từ Di Linh đi Đăk Nông do thi công thủy điện bị ngập, gây trở ngại rất lớn cho nhân dân hai tỉnh. Vậy với trách nhiệm là Bộ trưởng giao thông, Bộ trưởng có giải pháp gì để con đường tránh ngập sớm được hoàn thành, đáp ứng nhu cầu đi lại của nhân dân hai tỉnh ?

Vấn đề này, Bộ Giao thông vận tải xin trả lời như sau:

Tuyến đường quốc lộ 28 đoạn tránh ngập thủy điện Đồng Nai 3 & 4 dài 36 km qua hai tỉnh Lâm Đồng và Đăk Nông, Bộ Giao thông vận tải đã giao cho hai Sở Giao thông vận tải Lâm Đồng và Đăk Nông làm chủ đầu tư thực hiện Dự án đầu tư xây dựng quốc lộ 28 đoạn tránh ngập thuỷ điện Đồng Nai 3 và 4, cụ thể:

- Dự án đầu tư xây dựng quốc lộ 28 đoạn tránh ngập thuỷ điện Đồng Nai 3 và 4, đoạn qua tỉnh Lâm Đồng: Có quy mô tiêu chuẩn cấp IV miền núi, dài 15,37 km, tổng mức đầu tư 477 tỷ; sử dụng nguồn vốn của Tập đoàn Điện lực Việt Nam và nguồn vốn trái phiếu Chính phủ, trong đó vốn của Tập đoàn Điện lực Việt Nam mới tạm thống nhất bố trí cho Dự án khoảng 171 tỷ, vốn trái phiếu Chính phủ 306 tỷ. Theo báo cáo của Sở Giao thông vận tải Lâm Đồng tại văn bản số 420/SGTVT-KH ngày 03/11/2011, Dự án khởi công từ cuối năm 2009, đến nay mới hoàn thành khoảng 60% khối lượng (thi công xong 3 km đường, nền đường đã cơ bản thi công xong và cầu mới làm được 2/3 khối lượng trụ và dầm dọc) với giá trị xây lắp khoảng 185 tỷ/326 tỷ.

- Dự án đầu tư xây dựng quốc lộ 28 đoạn tránh ngập thuỷ điện Đồng Nai 3 và 4, đoạn qua tỉnh Đăk Nông: Có quy mô tiêu chuẩn cấp IV miền núi, dài 21 km, tổng mức đầu tư 570 tỷ; sử dụng nguồn vốn của Tập đoàn Điện lực Việt Nam và nguồn

vốn trái phiếu Chính phủ, trong đó vốn của Tập đoàn Điện lực Việt Nam mới tạm thống nhất bố trí cho Dự án khoảng 149 tỷ, vốn trái phiếu Chính phủ 421 tỷ. Theo báo cáo của Sở Giao thông vận tải tỉnh Đăk Nông tại công văn số 1849/GTVT – KHTC ngày 04/11/2011, Dự án khởi công từ cuối năm 2009, đến nay mới cơ bản hoàn thành phần nền đường, hệ thống thoát nước, tường chắn đất và phần hạ bộ của cầu, vốn giải ngân cho dự án còn thiếu nhiều do Tập đoàn Điện lực Việt Nam năm 2011 chưa bố trí vốn thanh toán cho dự án.

Dự án bị chậm tiến độ do tháng 9/2010 thủy điện Đồng Nai 3 tích nước làm ngập nhiều đường công vụ phục vụ thi công đã gây khó khăn cho việc vận chuyển thiết bị, vật tư thi công. Sở Giao thông vận tải tỉnh Lâm Đồng và Đăk Nông đã phải triển khai phương án đảm bảo giao thông trên tuyến chính, mở mới một số tuyến mới và cầu tạm để phục vụ thi công; Hiện nay nước hồ của thủy điện Đồng Nai 3 dâng nhanh vì lượng mưa lớn.

Để tuyến đường tránh ngập quốc lộ 28 đoạn qua hai tỉnh sớm hoàn thành, Bộ Giao thông vận tải sẽ phối hợp với UBND tỉnh Lâm Đồng và Đăk Nông chỉ đạo Sở Giao thông vận tải tập trung các nguồn lực đẩy nhanh tiến độ thi công công trình trong mùa khô, sớm thông tuyến vào đầu năm 2012 để giải quyết việc đi lại của nhân dân hai tỉnh; Bộ Giao thông vận tải sẽ ưu tiên bố trí vốn trái phiếu Chính phủ năm 2012 và tiếp tục đề nghị Bộ Công thương, Tập đoàn Điện lực Việt Nam bố trí vốn còn thiếu khoảng 85 tỷ cho Sở Giao thông vận tải Lâm Đồng và 107 tỷ cho Sở Giao thông vận tải Đăk Nông.

Bộ Giao thông vận tải xin trân trọng cảm ơn Đại biểu Quốc hội Nguyễn Bá Thuyền - Đoàn Đại biểu Quốc hội tỉnh Lâm Đồng đã quan tâm đến công tác của Bộ Giao thông vận tải. Chúng tôi luôn quan hệ chặt chẽ với Đoàn Đại biểu Quốc hội và Lãnh đạo tỉnh Lâm Đồng để giải quyết các vấn đề liên quan.

Nơi nhận:
- Như trên;
- Thứ trưởng Lê Mạnh Hùng (để chỉ đạo);
- Bộ Công thương;
- Tập đoàn Điện lực Việt Nam;
- Lưu: VT, KHĐT.

BỘ TRƯỞNG

Đinh La Thăng

BỘ GIAO THÔNG VẬN TẢI	CỘNG HOÀ XÃ HỘI CHỦ NGHĨA VIỆT NAM
	Độc lập - Tự do - Hạnh phúc
Số: 7478/BGTVT-VT V/v: Trả lời chất vấn của đại biểu Quốc hội tỉnh Lâm Đồng.	*Hà Nội, ngày 11 tháng 11 năm 2011*

Kính gửi:
- Đại biểu Quốc hội Nguyễn Bá Thuyền;
- Đoàn đại biểu Quốc hội tỉnh Lâm Đồng;
- Ban Dân nguyện - Ủy ban Thường vụ Quốc hội;
- Bộ trưởng - Chủ nhiệm Văn phòng Chính phủ;
- Chủ nhiệm Văn phòng Quốc hội;
- Bí thư Tỉnh ủy tỉnh Lâm Đồng;
- Chủ tịch Hội đồng nhân dân tỉnh Lâm Đồng;
- Chủ tịch Uỷ ban nhân dân tỉnh Lâm Đồng.

Bộ Giao thông vận tải nhận được ý kiến chất vấn của Đại biểu Quốc hội Nguyễn Bá Thuyền thuộc Đoàn đại biểu Quốc hội tỉnh Lâm Đồng:

"1. Thưa Bộ trưởng, Bộ trưởng không học về chuyên ngành giao thông, nhưng được giao nhiệm vụ làm Bộ trưởng Bộ Giao thông vận tải. Vậy khó khăn nhất khi làm Bộ trưởng là vấn đề gì? Xin Bộ trưởng cho biết để đại biểu Quốc hội chia sẻ cùng Bộ trưởng.

2. Trước tình hình ùn tắc giao thông ở hai thành phố lớn, tai nạn giao thông ngày càng tăng, chưa có chiều hướng giảm, chất lượng cầu, đường làm trước đã hư sau, Bộ trưởng có giải pháp gì mang tính đột phá để giải quyết được ùn tắc giao thông, giảm bớt tai nạn giao thông, nâng cao chất lượng làm cầu, đường và trong thời gian bao lâu thì giải quyết được vấn đề trên".

Vấn đề này, Bộ Giao thông vận tải xin có ý kiến như sau:

1. Được Quốc hội và Chính phủ giao nhiệm vụ làm Bộ trưởng Bộ Giao thông vận tải, tôi luôn ý thức được trách nhiệm của người đứng đầu ngành giao thông vận tải. Một trong những khó khăn đặt ra đối với ngành giao thông vận tải nói riêng và của toàn xã hội nói chung, chính là tình trạng ùn tắc giao thông và tai nạn giao thông, tình trạng xuống cấp của nhiều tuyến đường hiện nay.

Để khắc phục khó khăn trên, tôi và các cán bộ, nhân viên của ngành giao thông vận tải đang nỗ lực thực hiện các giải pháp đã được Chính phủ chỉ đạo, nghiên cứu và đưa ra các biện pháp có tính đột phá để trình Thủ tướng Chính phủ nhằm hạn chế tối đa tai nạn giao thông và khắc phục ùn tắc giao thông. Tôi mong rằng, Đại biểu với cương vị của mình sẽ hướng dẫn cử tri cùng đồng thuận với các Bộ, ngành thực hiện các giải pháp để giảm tai nạn giao thông và

ùn tắc giao thông, thực hiện nghiêm các quy định của pháp luật về bảo đảm trật tự an toàn giao thông.

2. Như Đại biểu đã nhận xét, mặc dù trong những năm gần đây Đảng và Nhà nước đã chỉ đạo quyết liệt các Bộ, ngành từ Trung ương đến địa phương thực hiện nhiều giải pháp để hạn chế ùn tắc giao thông và giảm thiểu tai nạn giao thông song kết quả đạt được không đáp ứng yêu cầu đặt ra, số vụ tai nạn giảm không đáng kể, còn nhiều người chết và bị thương vì tai nạn giao thông.

Bộ Giao thông vận tải đã và đang cùng các Bộ, ngành liên quan, các tỉnh, thành phố thực hiện quyết liệt theo nội dung của Nghị quyết số 88/NQ-CP ngày 24 tháng 8 năm 2011 của Chính phủ về tăng cường thực hiện các giải pháp trọng tâm bảo đảm trật tự an toàn giao thông.

Một số giải pháp trọng tâm được Bộ Giao thông vận tải thực hiện hoặc phối hợp thực hiện để giảm thiểu tai nạn giao thông, khắc phục ùn tắc giao thông và nâng cao chất lượng công trình giao thông:

a) Giải pháp giảm thiểu tai nạn giao thông, khắc phục ùn tắc giao thông:

- Tiếp tục hoàn thiện, bổ sung hệ thống văn bản quy phạm pháp luật;

- Nâng cao tinh thần trách nhiệm của cán bộ, công chức;

- Xây dựng Đề án hạn chế phương tiện cá nhân tham gia giao thông tại các thành phố lớn;

- Xây dựng Đề án khai thác đường Hồ Chí Minh, giảm tải phương tiện trên tuyến quốc lộ 1;

- Xây dựng Đề án vận chuyển container kết hợp giữa đường bộ và đường sắt nhằm giảm tải phương tiện vận chuyển bằng đường bộ;

- Tập trung lực lượng thực hiện giải phóng lòng đường, vỉa hè; giải phóng hành lang an toàn giao thông đường bộ, đường sắt;

- Phân làn đường bằng giải phân cách cứng, phân cách mềm, tổ chức thực hiện việc chấp hành đi đúng làn đường theo quy định, tổ chức làn đường cho phép phương tiện rẽ phải tại các nút giao thông;

- Xử lý triệt để đối với doanh nghiệp, lái xe vi phạm các điều kiện kinh doanh vận tải bằng xe ô tô;

- Tăng tối đa mức xử phạt vi phạm hành chính trong lĩnh vực giao thông đường bộ;

- Tăng cường tần suất hoạt động của xe buýt, đặc biệt trong giờ cao điểm;

- Thực hiện tịch thu phương tiện tham gia đua xe trái phép, giữ phương tiện trong trường hợp người điều khiển phương tiện không có giấy phép lái xe;

- Quy định thời gian làm việc và học tập cụ thể trong ngày đối với cán bộ công chức, sinh viên các trường đại học, cao đẳng, học sinh trung học phổ thông trên địa bàn thành phố Hà Nội và thành phố Hồ Chí Minh.

b) Một số giải pháp nâng cao chất lượng công trình giao thông:

- Tiếp tục đẩy mạnh công tác phân cấp trong quản lý đầu tư xây dựng của ngành, đồng thời tăng cường hơn nữa công tác kiểm tra, giám sát đầu tư. Rà soát cơ chế chính sách về quản lý đầu tư xây dựng cơ bản và đề xuất sửa đổi, bổ sung nhằm nâng cao hiệu lực quản lý nhà nước;

- Xây dựng đề án quản lý, giám sát tiến độ, chất lượng, công tác bảo đảm giao thông, an toàn lao động và vệ sinh môi trường công trình xây dựng bằng công nghệ tin học, để cập nhật kịp thời kết quả thực hiện của các chủ đầu tư, nhà thầu, tư vấn theo quy định cũng như xử lý nhanh các vấn đề liên quan;

- Nghiêm khắc kiểm điểm trách nhiệm của tập thể, cá nhân liên quan đến vi phạm về tiến độ và chất lượng công trình;

- Rà soát, kiến nghị sửa đổi, điều chỉnh văn bản quy phạm pháp luật và chế độ chính sách trong đầu tư xây dựng cơ bản;

- Kiên quyết xử lý đối với các nhà thầu thi công không bảo đảm tiến độ và chất lượng công trình.

Chúng tôi đang phối hợp với thành phố Hà Nội và thành phố Hồ Chí Minh thực hiện các giải pháp, phấn đấu cuối năm 2012 tình trạng ùn tắc giao thông sẽ được giảm thiểu cơ bản, việc nâng cao chất lượng công trình đang được các đơn vị thực hiện.

Xin trân trọng cảm ơn đại biểu Quốc hội Nguyễn Bá Thuyền đã quan tâm đến hoạt động của ngành giao thông vận tải. Bộ Giao thông vận tải mong tiếp tục nhận được sự ủng hộ, đóng góp ý kiến của đồng chí trong thời gian tới./.

BỘ TRƯỞNG

Đinh La Thăng

Nơi nhận:
- Như trên;
- Văn phòng Chính phủ;
- Văn phòng Bộ (để tổng hợp);
- Giám đốc Sở GTVT Lâm Đồng;
- Cục Quản lý XD&CLCT giao thông;
- Lưu VT, VTải.

BỘ GIAO THÔNG VẬN TẢI	CỘNG HÒA XÃ HỘI CHỦ NGHĨA VIỆT NAM
	Độc lập - Tự do - Hạnh phúc
Số: 7468 /BGTVT - KHĐT	
V/v: Trả lời chất vấn của Đại biểu Quốc hội Nguyễn Bá Thuyền – Đoàn ĐBQH tỉnh Lâm Đồng	*Hà Nội, ngày 10 tháng 11 năm 2011*

Kính gửi:

- Đại biểu Quốc hội Nguyễn Bá Thuyền – Đoàn ĐBQH tỉnh Lâm Đồng;
- Trưởng đoàn đại biểu Quốc hội tỉnh Lâm Đồng;
- Ban Công tác đại biểu - Ủy ban Thường vụ Quốc hội;
- Ủy ban Trung ương Mặt trận Tổ quốc Việt Nam;
- Bộ trưởng - Chủ nhiệm Văn phòng Chính phủ;
- Chủ nhiệm Văn phòng Quốc hội;
- Bí thư Tỉnh ủy tỉnh Lâm Đồng;
- Chủ tịch HĐND tỉnh Lâm Đồng;
- Chủ tịch UBND tỉnh Lâm Đồng;
- Giám đốc Sở GTVT Lâm Đồng;

Bộ Giao thông vận tải đã nhận được chất vấn của đại biểu Quốc hội Nguyễn Bá Thuyền - Đoàn đại biểu Quốc hội tỉnh Lâm Đồng - tại văn bản số 20/CV-KH2 ngày 27/10/2011 của Văn phòng Quốc hội, với nội dung như sau:

1. Thưa Bộ trưởng: Đường Đông Trường Sơn đã khởi công hơn 4 năm nhưng đoạn qua Lâm Đồng vẫn chưa hoàn thành, vậy xin Bộ trưởng cho biết đến bao giờ thì xong để cử tri giám sát?

2. Quốc lộ 27, quốc lộ 20 xuống cấp nghiêm trọng đang được nâng cấp nhưng tiến độ rất chậm. Vậy, xin Bộ trưởng cho biết đến bao giờ thì hoàn thành để cử tri giám sát?

3. Nhà máy chế biến bô - xit sắp hoàn thành, vậy xin Bộ trưởng cho biết giải pháp gì chống ùn tắc giao thông và ô nhiễm môi trường khi lưu lượng xe đi qua?

4. Đến bao giờ thì con đường cao tốc Đà Lạt – Dầu Giây được khởi công?

Về nội dung này, Bộ Giao thông vận tải xin trả lời như sau:

1. Tuyến đường Trường Sơn Đông đoạn qua tỉnh Lâm Đồng: Đây là dự án đã được Thủ tướng Chính phủ giao cho Bộ Quốc phòng làm chủ đầu tư, đoạn qua tỉnh Lâm Đồng dài 67 km, quy mô tiêu chuẩn cấp IV và V miền núi, có tổng mức đầu tư 1.400 tỷ. Bộ Quốc phòng đã triển khai thi công từ năm 2007, đến nay đang thi công dở dang 41 km nền, mặt đường và công trình trên tuyến; còn lại 26 km mở tuyến mới chưa thi công. Theo kế hoạch của Bộ Quốc phòng, tuyến này sẽ hoàn thành vào năm 2015 do công trình nằm trong khu vực có địa chất phức tạp, không ổn định; điều kiện thời tiết không thuận lợi do mùa mưa trong năm kéo dài.

2. Quốc lộ 27 và quốc lộ 20: Trên Quốc lộ 27 hiện đang triển khai 02 dự án gồm đoạn Km 174 – Km 272+800 do Tổng cục Đường bộ Việt Nam làm chủ đầu tư và đoạn tránh sân bay Liên Khương do Sở Giao thông vận tải Lâm Đồng làm chủ đầu tư. Cả 2 dự án đang triển khai thi công dở dang nên phải đình hoãn theo tinh thần Nghị quyết 11/NQ-CP của Chính phủ. Những đoạn đang thi công dở dang hiện bị hư hỏng

nghiêm trọng, việc đảm bảo giao thông gặp khó khăn do thiếu vốn, Bộ Giao thông vận tải đã thống nhất với tỉnh Lâm Đồng cần phải thi công hoàn thiện những đoạn đang thi công dở dang để đảm bảo an toàn giao thông nên vừa qua được sự quan tâm của UBND tỉnh Lâm Đồng đã hỗ trợ cho Tổng cục Đường bộ Việt Nam vay 30 tỷ, để hoàn thành tối đa khối lượng thi công dở dang và đảm bảo giao thông trên tuyến các vị trí xung yếu. Năm 2012, nếu bố trí đủ vốn có thể hoàn thành đoạn từ Km 174 – Km 199+750. Các đoạn còn lại nếu bố trí được vốn sẽ triển khai tiếp và phấn đấu hoàn thành vào năm 2013.

- Trên Quốc lộ 20 bao gồm 02 dự án: Dự án khôi phục, cải tạo QL20 đoạn nối từ tỉnh Đồng Nai đến tỉnh Lâm Đồng, do khó khăn nguồn vốn nên Bộ Giao thông vận tải đang triển khai đầu tư theo hình thức Xây dựng – Chuyển giao (BT) đoạn từ Dầu Giây đến Bảo Lộc trước để phục vụ vận chuyển phát triển ngành công nghiệp nhôm giai đoạn khi chưa có cảng Kê Gà, dự kiến khởi công cuối tháng 12/2011 và phấn đấu hoàn thành vào đầu năm 2014. Dự án cải tạo, nâng cấp quốc lộ 20 đoạn Trại Mát – Lâm Đồng dài 6 km, Tổng cục Đường bộ Việt Nam làm chủ đầu tư, vừa qua do nhu cầu cấp thiết UBND tỉnh Lâm Đồng đã hỗ trợ cho vay 40 tỷ để giải phóng mặt bằng và sẽ khởi công vào 12/2011, phấn đấu hoàn thành vào đầu năm 2013.

3. Về vận chuyển bô-xit: Để chống ùn tắc và giảm thiểu ô nhiễm môi trường, Bộ Giao thông vận tải đã chỉ đạo Tổng cục Đường bộ Việt Nam phối hợp với Tập đoàn Công nghiệp Than – Khoáng sản Việt Nam thống nhất phương án tuyến đường vận chuyển phục vụ ngành công nghiệp nhôm giai đoạn khi chưa có cảng Kê Gà. Trên địa bàn tỉnh Lâm Đồng, Bộ GTVT đã chỉ đạo Tổng cục Đường bộ Việt Nam lập dự án đầu tư cải tạo, sửa chữa 02 tuyến đường tỉnh lộ ĐT 725 và Quốc lộ 20. Hiện nay, Tổng cục Đường bộ Việt Nam đã hoàn thành việc lập dự án đầu tư cải tạo, sửa chữa tuyến đường tỉnh lộ ĐT 725 và bàn giao cho tỉnh Lâm Đồng thực hiện đầu tư bằng nguồn vốn hỗ trợ của Tập đoàn Công nghiệp Than – Khoáng sản Việt Nam, tháng 12/2011 khởi công và hoàn thành tháng 12/2012. Dự án khôi phục, cải tạo quốc lộ 20 đoạn từ Dầu Giây – Bảo Lộc, Bộ Giao thông vận tải đang chỉ đạo Tổng cục Đường bộ Việt Nam đẩy nhanh tiến độ hoàn tất các thủ tục đầu tư theo hình thức BT để có thể khởi công vào cuối tháng 12/2011.

4. Đường cao tốc Đà Lạt – Dầu Giây: Do nguồn vốn đầu tư từ ngân sách nhà nước rất hạn hẹp, Bộ Giao thông vận tải đã lập kế hoạch đầu tư dự án này theo hình thức PPP. Tuy nhiên, đến nay chưa có nhà đầu tư thực sự quan tâm đến dự án nên chưa thể khẳng định về thời gian để thực hiện, Bộ Giao thông vận tải sẽ phối hợp với UBND tỉnh Lâm Đồng trong việc kêu gọi vốn đầu tư để thực hiện dự án.

Bộ Giao thông vận tải xin trân trọng cảm ơn đại biểu Quốc hội Nguyễn Bá Thuyền - Đoàn Đại biểu Quốc hội tỉnh Lâm Đồng - đã quan tâm đến công tác của Bộ Giao thông vận tải. Bộ GTVT sẽ tiếp tục phối hợp chặt chẽ với Đoàn Đại biểu Quốc hội và Lãnh đạo tỉnh Lâm Đồng để giải quyết các vấn đề liên quan./.

Nơi nhận:
- Như trên;
- TTr. Lê Mạnh Hùng (để chỉ đạo);
- Bộ Công Thương;
- Tập đoàn Điện lực Việt Nam;
- TCĐBVN ;
- Lưu: VT, KHĐT.

BỘ TRƯỞNG

Đinh La Thăng

BỘ GIAO THÔNG VẬN TẢI	CỘNG HOÀ XÃ HỘI CHỦ NGHĨA VIỆT NAM
	Độc lập - Tự do - Hạnh phúc
Số: 7304 /BGTVT-KHĐT	
V/v: Trả lời chất vấn của đại biểu Quốc hội Đoàn Nguyễn Thùy Trang - Đoàn ĐBQH TP. Hồ Chí Minh.	*Hà Nội, ngày 07 tháng 11 năm 2011*

Kính gửi:
- Đại biểu Quốc hội Đoàn Nguyễn Thùy Trang - Đoàn ĐBQH thành phố Hồ Chí Minh;
- Trưởng Đoàn đại biểu Quốc hội TP. Hồ Chí Minh;
- Ban công tác đại biểu - UB thường vụ Quốc hội;
- Bộ trưởng - Chủ nhiệm Văn phòng Chính phủ;
- Chủ nhiệm Văn phòng Quốc hội;
- Ủy ban TW mặt trận tổ quốc VN;
- Bí thư thành uỷ TP. Hồ Chí Minh;
- Chủ tịch HĐND TP. Hồ Chí Minh;
- Chủ tịch UBND TP. Hồ Chí Minh.

Bộ Giao thông vận tải (Bộ GTVT) nhận được chất vấn của đại biểu quốc hội Đoàn Nguyễn Thùy Trang thuộc Đoàn đại biểu Quốc hội thành phố Hồ Chí Minh tại Kỳ họp thứ 2, Quốc hội khoá XIII với nội dung: *Dư luận gần đây lo ngại về dự án xây dựng sân golf với khu dịch vụ có nhà cao tầng trong khu vực sân bay Tân Sơn Nhất và Gia Lâm, vì cho rằng làm như vậy là tạo ra thêm chướng ngại vật, vi phạm tĩnh không sân bay và đặt hoạt động hàng không vào trạng thái mất an toàn thường trực. Mặc dù nhà đầu tư dự định cắt giảm cao độ công trình dịch vụ từ 12 tầng xuống 5 tầng, nhưng theo các chuyên gia hàng không thì dự án vẫn gây ra áp lực cho phi công khi hạ cánh, cất cánh do ảnh hưởng đến vòng lượn của máy bay và dẫn đến nhưng hệ lụy khó lường. Đề nghị Bộ trưởng giải trình cơ sở để cho phép xây dựng sân golf có công trình cao tầng trong khu vực sân bay Tân Sơn Nhất và Gia Lâm? Dự án có ảnh hưởng đến an toàn bay, vi phạm đảm bảo tĩnh không sân bay hay không? Nếu xảy ra sự cố mà nguyên nhân do dự án thì Bộ Giao thông vận tải có chịu trách nhiệm không?*

Về vấn đề này, Bộ GTVT tải xin được trả lời như sau:

- Các Dự án sân golf và khu dịch vụ Long Biên và Tân Sơn Nhất được thực hiện trên các khu đất do Bộ Quốc phòng quản lý và được Thủ tướng Chính phủ đồng ý tại văn bản số 489/TTg-NN ngày 01/4/2008 theo đề nghị của Bộ Quốc phòng tại văn bản số 6985/BQP-TM ngày 21/12/2007.

- Để đảm bảo các công trình thuộc các Dự án trên tuân thủ các quy định hiện hành của Tổ chức Hàng không dân dụng quốc tế (ICAO) và Luật Hàng không dân dụng Việt Nam hiện hành, các Cơ quan của Bộ GTVT và Bộ Quốc phòng đã có biên bản thỏa thuận để quản lý và đảm bảo các công trình thuộc Dự án không vượt quá các bề mặt chướng ngại vật áp dụng cho hoạt động bay hàng không dân dụng (hiện nay, Bộ Quốc phòng chủ trì quản lý chướng ngại vật hàng không theo quy định tại Nghị định số 20/2009/NĐ-CP ngày 23/02/2009 của Chính phủ về Quản lý chướng ngại vật hàng không và các trận địa quản lý, bảo vệ vùng trời tại Việt Nam).

- Độ cao các công trình thuộc các Dự án trên sẽ tuân thủ các quy định nghiêm ngặt của ICAO và Luật Hàng không dân dụng Việt Nam về giới hạn chướng ngại vật hàng không. Do vậy, có thể loại trừ nguyên nhân xảy ra sự cố do Dự án này gây ra vì không tuân thủ các quy định hiện hành.

Bộ GTVT cũng chỉ đạo cơ quan của Bộ là Cảng vụ Hàng không miền Nam thực hiện nhiệm vụ kiểm tra, giám sát việc đảm bảo an toàn bay trong khu vực sân bay Tân Sơn Nhất. Trong quá trình triển khai Dự án, Cơ quan này sẽ thường xuyên theo dõi, giám sát trực tiếp đảm bảo các công trình không vượt quá bề mặt chướng ngại vật theo quy định cho hoạt động bay hàng không dân dụng.

Bộ Giao thông vận tải xin giải trình chất vấn của Đại biểu về Dự án sân golf và khu dịch vụ gần sân bay Tân Sơn Nhất và sân bay Gia Lâm. Bộ Giao thông vận tải trân trọng cảm ơn Đại biểu đã quan tâm đến lĩnh vực giao thông vận tải và mong tiếp tục nhận được sự ủng hộ, đóng góp ý kiến của đồng chí trong thời gian tới./.

Nơi nhận:
- Như trên;
- Thủ tướng Chính phủ (để b/c);
- Các Thứ trưởng;
- Cục HKVN;
- Văn phòng Bộ;
- Các Vụ: VT, ATGT, KCHT;
- TCT CHK miền Nam;
- Lưu VT, Vụ KHĐT.

BỘ TRƯỞNG

Đinh La Thăng

BỘ GIAO THÔNG VẬN TẢI	CỘNG HOÀ XÃ HỘI CHỦ NGHĨA VIỆT NAM
	Độc lập - Tự do - Hạnh phúc
Số: 7443 /BGTVT-KHĐT	
V/v: Trả lời chất vấn của ĐBQH Nguyễn Minh Lâm – Đoàn ĐBQH tỉnh Long An	*Hà Nội, ngày 10 tháng 11 năm 2011*

Kính gửi:
- Đại biểu Quốc hội Nguyễn Minh Lâm – Đoàn đại biểu Quốc hội tỉnh Long An;
- Trưởng đoàn đại biểu Quốc hội tỉnh Long An;
- Ban công tác đại biểu – UB thường vụ Quốc hội;
- Bộ trưởng - Chủ nhiệm Văn phòng Chính phủ;
- Chủ nhiệm Văn phòng Quốc hội;
- Ủy ban TW mặt trận tổ quốc VN;
- Bí thư tỉnh uỷ tỉnh Long An;
- Chủ tịch HĐND tỉnh Long An;
- Chủ tịch UBND tỉnh Long An;
- Giám đốc Sở GTVT tỉnh Long An.

Bộ GTVT nhận được Giấy ghi chất vấn của Đại biểu Quốc hội Nguyễn Minh Lâm thuộc Đoàn đại biểu Quốc hội tỉnh Long An.

Về vấn đề này, Bộ GTVT xin được trả lời như sau:

Dự án nâng cấp mở rộng Quốc lộ 50 đoạn qua địa bàn tỉnh Long An thuộc Dự án nâng cấp, cải tạo Quốc lộ 50 – Thành phần 1 (Km3+004 – Km34+300) qua địa bàn Tp. Hồ Chí Minh và Long An. Hiện nay, tình hình triển khai đoạn qua địa phận tỉnh Long An đã cơ bản hoàn thành. Tuy nhiên, việc thực hiện dự án trên địa phận Tp. HCM rất khó khăn do công tác giải phóng mặt bằng thực hiện rất chậm (khối lượng GPMB mới chỉ thực hiện được khoảng 20%). Do vậy, tiến độ chung của dự án sẽ bị ảnh hưởng kéo dài so với tiến độ đề ra.

Dự án đường Hồ Chí Minh đoạn Chơn Thành - Đức Hòa qua địa phận 4 tỉnh Bình Dương, Bình Phước, Tây Ninh và Long An với chiều dài khoảng 84km trong đó đoạn qua tỉnh Long An có chiều dài khoảng 21 km. Hiện nay, tình hình thực hiện dự án mới chỉ đạt khoảng 40% khối lượng. Vì vậy, việc hoàn thành dự án sẽ bị chậm trễ so với tiến độ đề ra.

Thực hiện chỉ đạo của Thủ tướng Chính phủ theo Nghị quyết số 11/NQ-CP ngày 24/02/2011 về các giải pháp chủ yếu tập trung kiềm chế lạm phát, ổn định kinh tế vĩ mô, đảm bảo an sinh xã hội, Bộ GTVT đang chỉ đạo rà soát, cắt giảm, sắp xếp lại để điều chuyển vốn đầu tư từ ngân sách nhà nước, trái phiếu Chính phủ năm 2011 trong phạm vi quản lý để tập trung vốn đẩy nhanh tiến độ các công trình, dự án quan trọng, cấp bách, hoàn thành trong năm 2011. Do vậy, việc bố trí vốn để tiếp tục thực hiện

các dự án nêu trên là rất khó khăn. Bộ GTVT sẽ bố trí vốn để tiếp tục triển khai dự án sau khi Thủ tướng Chính phủ bố trí vốn cho dự án.

Bộ GTVT trân trọng cảm ơn Đại biểu Quốc hội Nguyễn Minh Lâm – Đoàn đại biểu Quốc hội tỉnh Long An đã quan tâm đến công tác của Bộ GTVT. Chúng tôi luôn liên hệ chặt chẽ với Đoàn đại biểu Quốc hội và Lãnh đạo tỉnh Long An để giải quyết các vấn đề liên quan./.

Nơi nhận:
- Như trên;
- TTr Ngô Thịnh Đức;
- Lưu VT, KHĐT.

BỘ TRƯỞNG

Đinh La Thăng

BỘ GIAO THÔNG VẬN TẢI	CỘNG HOÀ XÃ HỘI CHỦ NGHĨA VIỆT NAM
	Độc lập - Tự do - Hạnh phúc
Số: 7469 /BGTVT-KHĐT	
V/v: Trả lời chất vấn của Đại biểu Quốc hội Nguyễn Đức Thanh – Đoàn đại biểu Quốc hội tỉnh Ninh Thuận.	*Hà Nội, ngày 10 tháng 11 năm 2011*

Kính gửi:

- Đại biểu Quốc hội Nguyễn Đức Thanh – Đoàn ĐBQH tỉnh Ninh Thuận;
- Trưởng đoàn đại biểu Quốc hội tỉnh Ninh Thuận;
- Ban Công tác đại biểu – Ủy ban Thường vụ Quốc hội;
- Bộ trưởng - Chủ nhiệm Văn phòng Chính phủ;
- Chủ nhiệm Văn phòng Quốc hội;
- Ủy ban TW Mặt trận Tổ quốc Việt Nam;
- Bí thư Tỉnh uỷ tỉnh Ninh Thuận;
- Chủ tịch HĐND tỉnh Ninh Thuận;
- Chủ tịch UBND tỉnh Ninh Thuận.

Bộ Giao thông vận tải (Bộ GTVT) nhận được chất vấn của ông Nguyễn Đức Thanh - Đoàn đại biểu Quốc hội tỉnh Ninh Thuận - với nội dung:

- Về Quốc lộ 27 đi qua địa phận 2 tỉnh: Ninh Thuận và Lâm Đồng:

Dự án cải tạo, nâng cấp Quốc lộ 27 do Bộ GTVT làm chủ đầu tư đã triển khai thi công 2008, nhưng đến nay chưa hoàn thành; hiện đang dừng thi công. Hiện trạng đường bị sạt lở, xuống cấp nghiêm trọng, luôn gây tai nạn và ô nhiễm môi trường nặng, gần đây do lũ kết hợp đã gây ngập vào các tổ máy Nhà máy điện Sông Pha 2 (thuộc Nhà máy điện Đa Nhim) ngưng phát điện trong nhiều tháng. Tình hình trên ảnh hưởng lớn đến phát triển kinh tế xã hội (vùng - 2 tỉnh), tình hình an ninh trật tự, an sinh xã hội của địa phương.

- Tỉnh rất chia sẻ với Chính phủ, Bộ GTVT trong việc dừng, đình hoãn một số dự án công trình giao thông trong việc thực hiện Nghị quyết 11 góp phần kìm chế lạm phát. Tỉnh đã giải thích động viên bà con cử tri và nhân dân trong tỉnh để thông cảm, khắc phục khó khăn trong thời gian qua. Tuy nhiên, sau gần 8 tháng đình hoãn thi công, hậu quả ngày càng xấu, trở thành vấn đề ngày càng bức xúc, cử tri rất bức xúc, phản ánh liên tục, trên cả phương tiện thông tin đại chúng của Trung ương.

Trước tình hình đó, Đoàn đại biểu Quốc hội tỉnh Ninh Thuận kiến nghị Bộ Giao thông vận tải đề nghị Chính phủ xem xét cho tiếp tục hoàn thành dự án nâng cấp cải tạo Quốc lộ 27 vì đây là vấn đề bức xúc, mang tính cấp thiết. Trên cơ sở đó chỉ đạo thi công tiếp tục trong thời gian sớm nhất có thể.

Sau khi nghiên cứu, Bộ GTVT xin trả lời như sau:

1. Về thi công Quốc lộ 27 đoạn qua địa bàn tỉnh Lâm Đồng và Ninh Thuận:

- Dự án cải tạo, nâng cấp QL27 đoạn Km174+000 – Km272+800 qua tỉnh Lâm Đồng và Ninh Thuận đã được Bộ GTVT khởi công tháng 2/2009, dự kiến hoàn thành năm 2012.

Ngay từ khi bắt đầu khởi công dự án, Bộ GTVT đã chỉ đạo kiểm tra, đôn đốc các nhà thầu tập trung thi công nên đã hoàn thành được 19,5km bê tông nhựa, 1,15km mặt đường BTXM. Tuy nhiên, do chậm thực hiện công tác giải phóng mặt bằng và thực hiện Nghị quyết 11/NQ-CP của Chính phủ, dự án phải tạm đình hoãn tiến độ. Các đoạn tuyến dừng thi công, Bộ GTVT đã chỉ đạo chủ đầu tư có biện pháp đảm bảo duy trì chất lượng, đảm bảo an toàn giao thông, vệ sinh môi trường trong thời gian tạm dừng cho đến khi bố trí được nguồn vốn thi công, cụ thể: Các gói thầu trên đèo Ngoạn Mục, chủ đầu tư thành lập tổ đảm bảo giao thông; các gói thầu còn lại trên địa bàn tỉnh Ninh Thuận, Lâm Đồng giao cho đơn vị quản lý duy tu khu vực thực hiện.

Đến nay, công tác giải phóng mặt bằng dự án vẫn còn nhiều khó khăn, cụ thể: Trên địa bàn tỉnh Ninh Thuận còn vướng 339 hộ dân thuộc huyện Ninh Sơn, các công trình công cộng (cáp quang, nước sinh hoạt, cột điện trung hạ thế, trạm biến áp...) chưa di chuyển được; Trên địa bàn tỉnh Lâm Đồng đoạn Km199-Km206 chưa giải phóng mặt bằng, một số hộ dân chưa di chuyển được gây khó khăn trong công tác thi công dự án.

- Vừa qua xảy ra hiện tượng đường bị sạt lở kết hợp với lũ quét tại Nhà máy Thủy điện Đa Nhim - Sông Pha ngày 09/10/2011, Bộ GTVT đã giao Tổng cục Đường bộ Việt Nam chỉ đạo các đơn vị liên quan phối hợp với Công ty Thuỷ điện Đa Nhim - Hàm Thuận - Đa Mi xem xét, phân tích hiện trạng lũ quét đánh giá chính xác nguyên nhân, đề xuất các biện pháp giải quyết khắc phục và ngăn ngừa.

2. Về việc tiếp tục triển khai thực hiện dự án.

Hiện nay, các yêu cầu về đầu tư phát triển kết cấu hạ tầng giao thông cũng như công tác bảo đảm an toàn giao thông đang rất bức xúc, nhưng do điều kiện về nguồn vốn ngân sách nhà nước rất hạn chế nên chưa thể triển khai hết các dự án đầu tư phát triển kết cấu hạ tầng giao thông. Thực hiện Nghị quyết 11/NQ-CP của Chính phủ, dự án cải tạo, nâng cấp QL.27 phải giãn tiến độ nên Bộ GTVT sẽ báo cáo Chính phủ tiếp tục bố trí vốn trái phiếu Chính phủ năm 2012 để triển khai đầu tư hoàn thành dự án trong thời gian sớm nhất. Bộ GTVT mong nhận được sự chia sẻ của Tỉnh.

Bộ GTVT xin trân trọng cảm ơn sự quan tâm của Đại biểu Nguyễn Đức Thanh và Đoàn đại biểu Quốc hội tỉnh Ninh Thuận đối với lĩnh vực giao thông vận tải và chúng tôi luôn liên hệ chặt chẽ với lãnh đạo UBND tỉnh Ninh Thuận, Lâm Đồng để giải quyết các vấn đề liên quan./.

Nơi nhận:
- Như trên;
- T.Tr Lê Mạnh Hùng;
- Tổng cục ĐBVN;
- Sở GTVT Ninh Thuận, Lâm Đồng;
- Lưu VT, Vụ KHĐT.

BỘ TRƯỞNG

Đinh La Thăng

BỘ GIAO THÔNG VẬN TẢI	CỘNG HOÀ XÃ HỘI CHỦ NGHĨA VIỆT NAM
	Độc lập - Tự do - Hạnh phúc
Số: 7406/BGTVT-KHĐT	
V/v: Trả lời chất vấn của đại biểu Quốc hội Võ Thị Dung - Đoàn ĐBQH TP. Hồ Chí Minh.	*Hà Nội, ngày 09 tháng 11 năm 2011*

Kính gửi:
- Đại biểu Quốc hội Võ Thị Dung - Đoàn ĐBQH thành phố Hồ Chí Minh;
- Trưởng đoàn Đại biểu Quốc hội TP. Hồ Chí Minh;
- Ban Công tác đại biểu - UB Thường vụ Quốc hội;
- Bộ trưởng - Chủ nhiệm Văn phòng Chính phủ;
- Chủ nhiệm Văn phòng Quốc hội;
- Ủy ban TW Mặt trận Tổ quốc VN;
- Bí thư Thành uỷ TP. Hồ Chí Minh;
- Chủ tịch HĐND TP. Hồ Chí Minh;
- Chủ tịch UBND TP. Hồ Chí Minh.

Bộ Giao thông vận tải (Bộ GTVT) nhận được chất vấn của đại biểu Quốc hội Võ Thị Dung thuộc Đoàn đại biểu Quốc hội thành phố Hồ Chí Minh tại Kỳ họp thứ 2, Quốc hội khoá XIII với nội dung: "*Hiện nay ở khu vực Đông Nam bộ và Tây Nam bộ đã có sân bay quốc tế Tân Sơn Nhất, Cần Thơ và nếu được đầu tư thì sân bay quân sự Biên Hòa có thể đưa vào hoạt động theo chức năng sân bay quốc tế. Trong thời điểm nền kinh tế đang gặp nhiều khó khăn nhưng Chính phủ (Bộ Giao thông vận tải) đã quyết định đầu tư xây dựng sân bay quốc tế Long Thành với vốn đầu tư khá lớn. Tôi đề nghị Bộ trưởng giải trình về mục tiêu, nguồn vốn đầu tư, giải pháp và hiệu quả của dự án sân bay quốc tế Long Thành*".

Về vấn đề này, Bộ GTVT xin được trả lời như sau:

Căn cứ số liệu thống kê, lưu lượng hành khách năm 2010 tại Cảng Hàng không quốc tế (HKQT) Tân Sơn Nhất đã đạt trên 15 triệu hành khách (trong đó hơn 7 triệu khách quốc tế và hơn 8 triệu khách nội địa) và hơn 340.000 tấn hàng hóa (gồm hơn 230.000 tấn hàng hóa quốc tế và hơn 110.000 tấn hàng hóa nội địa). Trong vòng 15 năm qua, lượng hành khách quốc nội tăng trưởng với tốc độ 13,4% /năm, hành khách quốc tế tăng trưởng 9,3% /năm; khối lượng vận chuyển hàng hóa quốc tế và quốc nội tăng cùng tỷ lệ là 13,1% /năm. Với tốc độ tăng trưởng như trên, dự báo Cảng HKQT Tân Sơn Nhất sẽ đạt công suất là 20-25 triệu hành khách/năm và khoảng từ năm 2015-2018 sẽ quá tải. Tuy nhiên, việc mở rộng để nâng công suất Cảng HKQT Tân Sơn Nhất không thể thực hiện được do nằm trong khu vực mật độ dân cư cao, không thể triển khai được hệ thống giao thông mặt đất tiếp cận tương ứng, mặt khác việc phát triển sẽ ảnh hưởng nghiêm trọng đến môi trường khu dân cư như tiếng ồn, khí thải...

Do đó, để đáp ứng nhu cầu tăng trưởng hành khách, hàng hóa trong tương lai khi Cảng HKQT Tân Sơn Nhất quá tải, Thủ tướng Chính phủ đã phê duyệt quy hoạch xây dựng Cảng HKQT Long Thành tại Quyết định số 909/QĐ-TTg ngày 14/6/2011 với mục tiêu là Cảng Hàng không trung chuyển trong khu vực Đông Nam Á, có khả năng cạnh tranh với các cảng hành không lớn trên thế giới và khu vực.

Cảng HKQT Tân Sơn Nhất vẫn tiếp tục sử dụng song song với Cảng HKQT Long Thành. Sau năm 2030, căn cứ vào điều kiện cụ thể tại thời điểm đó để xem xét quyết định mức độ hoạt động của Cảng HKQT Tân Sơn Nhất với tính chất, quy mô hợp lý.

Về nguồn vốn đầu tư: Tổng mức đầu tư xây dựng Cảng HKQT Long Thành giai đoạn 1 theo quy hoạch dự kiến là 6.744,7 triệu USD và sẽ được huy động từ các nguồn vốn: PPP, vốn doanh nghiệp, vốn liên doanh liên kết, ODA, vốn ngân sách Nhà nước và trái phiếu Chính phủ.

Về hiệu quả của Dự án: Hiện nay, Thủ tướng Chính phủ mới phê duyệt quy hoạch Cảng HKQT Long Thành và chưa có quyết định đầu tư xây dựng. Bộ GTVT đang chỉ đạo lập Báo cáo đầu tư xây dựng công trình để trình Quốc hội về chủ trương đầu tư dự án Xây dựng Cảng HKQT Long Thành. Dự kiến trong quý II năm 2012 hoàn thành và sẽ trình Quốc hội xem xét.

Bộ Giao thông vận tải xin giải trình chất vấn của Đại biểu về Dự án sân bay quốc tế Long Thành. Bộ Giao thông vận tải trân trọng cảm ơn và mong tiếp tục nhận được sự ủng hộ, đóng góp ý kiến của Đồng chí trong thời gian tới./.

Nơi nhận:
- Như trên;
- Thủ tướng Chính phủ (để b/c);
- Các Thứ trưởng;
- Cục HKVN;
- Văn phòng Bộ;
- Các Vụ: VT, KCHT;
- TCT CHK miền Nam;
- Lưu VT, Vụ KHĐT.

BỘ TRƯỞNG

Đinh La Thăng

BỘ GIAO THÔNG VẬN TẢI	**CỘNG HOÀ XÃ HỘI CHỦ NGHĨA VIỆT NAM**
	Độc lập - Tự do - Hạnh phúc
Số: 7405 /BGTVT-KHĐT	
V/v: Trả lời chất vấn của đại biểu Quốc hội tỉnh Hòa Bình.	*Hà Nội, ngày 09 tháng 11 năm 2011*

Kính gửi:
- Đại biểu Quốc hội Nguyễn Tiến Sinh;
- Trưởng đoàn Đại biểu Quốc hội tỉnh Hòa Bình;
- Uỷ ban TW Mặt trận Tổ quốc VN;
- Bộ trưởng - Chủ nhiệm Văn phòng Chính phủ;
- Chủ nhiệm Văn phòng Quốc hội;
- Ban Dân nguyện - UBTVQH;
- Bí thư Tỉnh ủy tỉnh Hòa Bình;
- Chủ tịch HĐND tỉnh Hòa Bình;
- Chủ tịch UBND tỉnh Hòa Bình;
- Vụ Công tác đại biểu – VPQH.

~~HỎA TỐC~~

Bộ GTVT đã nhận được chất vấn số 68/CV-KH2 ngày 3/11/2011 của Đại biểu Quốc hội Nguyễn Tiến Sinh, Đoàn đại biểu Quốc hội tỉnh Hòa Bình với nội dung như sau:

"Thực hiện Nghị quyết 11 của Chính phủ về một số giải pháp điều hành kinh tế - xã hội trong đó có chủ trương cắt, giảm, hoãn hàng loạt các công trình xây dựng, trong đó có công trình giao thông từ quy định này trên địa bàn tỉnh Hoà Bình nói riêng và cả nước nói chung hàng loạt các công trình cải tạo nâng cấp hoặc xây dựng mới, các tuyến đường đang thi công dở dang phải đình hoãn chậm tiến độ. Điều đó ảnh hưởng rất lớn tới đời sống kinh tế - xã hội của đông đảo nhân dân và làm gia tăng tai nạn giao thông. Xin hỏi Bộ trưởng tới đây Bộ có giải pháp gì để sớm khắc phục tình trạng trên".

Về vấn đề này, Bộ GTVT xin được trả lời như sau:

Để thực hiện mục tiêu kiềm chế lạm phát, ổn định kinh tế vĩ mô, bảo đảm an sinh xã hội theo chỉ đạo của Thủ tướng Chính phủ tại Nghị quyết 11/NQ-CP ngày 24/2/2011 của Chính phủ là (Nghị quyết 11), Bộ GTVT cùng đoàn công tác của Chính phủ do Bộ KH & ĐT dẫn đầu đã rà soát toàn bộ danh mục các dự án theo tiêu chí của Nghị quyết 11 xác định danh mục các dự án đáp ứng tiêu chí tiếp tục triển khai đầu tư và các dự án tạm dừng, tạm hoãn.

Chúng tôi nhất trí với ý kiến của Đại biểu, việc đình hoãn các dự án đang thi công dở dang có ảnh hưởng nhất định tới đời sống kinh tế xã hội của đông đảo nhân dân và làm gia tăng tai nạn giao thông. Ngoài ra, còn làm phát sinh một số chi phí, tổn thất đối với các hạng mục dở dang, phát sinh một số thủ tục trong quản lý đầu tư xây dựng hiện nay chưa có quy định điều chỉnh.

Bộ GTVT đã có văn bản số 2879/BGTVT-KHĐT ngày 19/5/2011 báo cáo Thủ tướng Chính phủ các khó khăn vướng mắc khi đình hoãn các dự án theo Nghị quyết 11 và các kiến nghị nhằm đảm bảo ATGT, hạn chế tối đa các tổn thất đối với các công trình đang thi công dở dang cũng như đời sống nhân dân. Hiện nay Thủ tướng đang giao cho Bộ KHĐT chủ trì phối hợp với Bộ Tài chính và Bộ Xây dựng nghiên cứu xử lý.

Trong thời gian tới, thực hiện chỉ đạo của Thủ tướng Chính phủ, Bộ GTVT đang chỉ đạo rà soát lại toàn bộ danh mục các dự án đang thi công dở dang và xử lý theo hướng:

- Cân đối nguồn vốn năm 2011 để tập trung cho các dự án có thể hoàn thành trong năm 2011.
- Xác định danh mục các dự án cần phải hoàn thành năm 2012 để ưu tiên bố trí vốn trong kế hoạch được phân bổ năm 2012.
- Đối với các dự án còn lại, rà soát đánh giá và lập danh mục các dự án có khả năng chuyển đổi sang hình thức đầu tư hợp tác nhà nước – tư nhân (BOT, BT...) đồng thời kêu gọi đầu tư từ khu vực tư nhân. Đối với các dự án không thể chuyển đổi hình thức đầu tư, Bộ GTVT sẽ phối hợp với các Bộ ngành, địa phương để kêu gọi nguồn vốn hợp pháp khác để thực hiện. Trường hợp không có nguồn vốn hợp pháp khác sẽ phải tạm dừng đình hoãn.

Song song đó, Bộ GTVT đang chỉ đạo các chủ đầu tư, các Ban QLDA (Văn bản số 2701/BGTVT-QLXD) thực hiện các thủ tục liên quan để ngăn ngừa các thiệt hại do phải giãn tiến độ, đảm bảo ATGT, hạn chế tối đa ảnh hưởng của việc đình hoãn các dự án đang triển khai đến đời sống nhân dân: Tập trung thi công dứt điểm đến điểm dừng kỹ thuật đặc biệt ưu tiên khu vực đông dân cư, các hạng mục có nguy cơ mất an toàn trong mùa mưa lũ; tổ chức công tác đảm bảo an toàn giao thông trên tuyến; tổ chức quản lý mặt bằng công trường; hoàn chỉnh các thủ tục quản lý đầu tư xây dựng phát sinh do việc đình hoãn...

Bộ GTVT xin trân trọng cảm ơn ý kiến của Đại biểu Quốc hội Nguyễn Tiến Sinh, mong Đại biểu sẻ chia khó khăn với ngành GTVT nói riêng và cả nước nói chung và tiếp tục nhận được quan tâm đóng góp ý kiến của Đại biểu về các vấn đề liên quan ngành giao thông vận tải.

Nơi nhận:
- Như trên;
-UBND tỉnh Hòa Bình;
- Lưu VT, KHĐT (15 bản).

BỘ TRƯỞNG

Đinh La Thăng

BỘ GIAO THÔNG VẬN TẢI	CỘNG HOÀ XÃ HỘI CHỦ NGHĨA VIỆT NAM **Độc lập - Tự do - Hạnh phúc**
Số: 7444 / BGTVT- KHĐT V/v: Trả lời chất vấn của đại biểu Quốc hội Nguyễn Lâm Thành, Đoàn đại biểu Quốc hội tỉnh Lạng Sơn.	*Hà Nội, ngày 10 tháng 11 năm 2011*

Kính gửi:

- Đại biểu Nguyễn Lâm Thành – Đoàn ĐBQH tỉnh Lạng Sơn;
- Trưởng đoàn đại biểu Quốc hội tỉnh Lạng Sơn;
- Ban Dân nguyện – Ủy ban Thường vụ Quốc hội;
- Ban Công tác đại biểu - Ủy ban Thường vụ Quốc hội;
- Chủ nhiệm Văn phòng Quốc hội;
- Bộ trưởng, Chủ nhiệm Văn phòng Chính phủ;
- Uỷ ban Trung ương Mặt trận Tổ quốc Việt Nam;
- Bí thư Tỉnh ủy tỉnh Lạng Sơn;
- Chủ tịch HĐND tỉnh Lạng Sơn;
- Chủ tịch UBND tỉnh Lạng Sơn.

Bộ Giao thông vận tải nhận được Giấy ghi chất vấn của đại biểu Quốc hội Nguyễn Lâm Thành, Đoàn đại biểu Quốc hội tỉnh Lạng Sơn (văn bản số 74/CV-KH2 ngày 03/11/2011 của Văn phòng Quốc hội) với nội dung:

"Hiện nay, nhiều tuyến giao thông tỉnh, huyện lộ các tỉnh miền núi phía Bắc bị xuống cấp nghiêm trọng do tình trạng quá tải bởi các phương tiện vận chuyển của doanh nghiệp khai khoáng, xây dựng thủy điện... gây khó khăn cho đời sống sinh hoạt, sản xuất và bức xúc trong nhân dân. Đề nghị Bộ trưởng cho biết những giải pháp và chỉ đạo của Bộ Giao thông vận tải để giải quyết vấn đề này".

Về nội dung này, Bộ GTVT xin trả lời như sau:

Theo quy định Luật Đường bộ và Luật Ngân sách, hệ thống tỉnh lộ, huyện lộ (đường địa phương) do các địa phương quản lý và đầu tư. Trong những năm qua hệ thống đường địa phương đã từng bước được nâng cấp với quy mô, tiêu chuẩn kỹ thuật đủ khả năng phục vụ kinh tế xã hội với các phương tiện vận tải có tải trọng phù hợp với quy định.

Tuy nhiên, ở một số địa phương có dự án đầu tư xây dựng thủy điện, khai khoáng... có nhu cầu vận tải lớn, hầu hết các xe vận tải phục vụ các dự án này đều quá tải, quá khổ trong khi chúng ta chưa có hệ thống kiểm soát tải trọng nên hệ thống đường địa phương đã xuống cấp nghiêm trọng như phản ánh của Đại biểu.

Để khắc phục tình trạng này, về công tác quản lý nhà nước, trước đây cũng như gần đây, Bộ GTVT đã ban hành các văn bản quy phạm pháp luật quy định về tải trọng, khổ giới hạn đường bộ; lưu hành xe quá tải trọng, xe quá khổ giới hạn, xe

bánh xích trên đường bộ; vận chuyển hàng siêu trường, siêu trọng; giới hạn xếp hàng hóa trên phương tiện giao thông đường bộ khi tham gia giao thông trên đường bộ (Thông tư số 07/2010/TT-BGTVT ngày 11/2/2010 và Thông tư số 03/2011/TT-BGTVT ngày 22/2/2011), làm cơ sở để các địa phương quản lý, khai thác hệ thống kết cấu hạ tầng đường bộ địa phương. Bộ GTVT cũng đã đề xuất cho thí điểm khôi phục hai trạm kiểm soát tải trọng xe từ năm 2008 và đã báo cáo Thủ tướng Chính phủ về kết quả thí điểm, đồng thời kiến nghị cho phép đầu tư đầu tư xây dựng hệ thống trạm kiểm soát tải trọng đường bộ.

Trong thời gian tới, Bộ GTVT tiếp tục thực hiện một số giải pháp như sau:

- Tổ chức tuyên truyền, vận động để nâng cao ý thức của toàn dân, đặc biệt là các lái xe, doanh nghiệp vận tải thực hiện đúng các quy định về tải trọng khai thác và an toàn giao thông.

- Phối hợp với UBND các tỉnh chỉ đạo tăng cường công tác thanh tra, kiểm tra phát hiện và xử lý kịp thời các trường hợp vi phạm; Kiến nghị Chính phủ cho phép tăng nặng mức xử phạt đối với trường hợp quá khổ quá tải đủ mức răn đe.

- Triển khai xây dựng hệ thống kiểm soát tải trọng phương tiện.

- Phối hợp với các địa phương, bộ ngành trong quá trình cấp phép đầu tư các dự án yêu cầu các Chủ đầu tư dự án bổ sung phương án vận tải trong đó xác định cụ thể chủng loại phương tiện vận tải và khả năng đáp ứng của hệ thống kết cấu hạ tầng. Nếu hệ thống kết cấu hạ tầng cần phải được tăng cường, nâng cấp, Chủ đầu tư dự án phải tính toán bổ sung phần kinh phí tăng cường vào dự án và thực hiện việc tăng cường trước khi đầu tư dự án.

- Đối với các dự án đang triển khai, đang khai thác, đề nghị UBND các tỉnh rà soát xem xét trách nhiệm của các Chủ đầu tư đối với việc xuống cấp của hệ thống cơ sở hạ tầng; đồng thời huy động mọi nguồn lực hợp pháp để từng bước nâng cấp.

Bộ GTVT xin trân trọng cảm ơn ý kiến của Đại biểu Quốc hội Nguyễn Lâm Thành và mong tiếp tục nhận được quan tâm đóng góp ý kiến của Đại biểu về các vấn đề liên quan ngành giao thông vận tải.

Nơi nhận:
- Như trên;
- Các Thứ trưởng (để chỉ đạo);
- Tổng cục ĐBVN;
- Sở GTVT tỉnh Lạng Sơn;
- Lưu: VT, KHĐT.

BỘ TRƯỞNG

Đinh La Thăng

BỘ GIAO THÔNG VẬN TẢI	CỘNG HÒA XÃ HỘI CHỦ NGHĨA VIỆT NAM
Số: 7453 /BGTVT-VP	Độc lập – Tự do – Hạnh phúc
V/v trả lời chất vấn của Đại biểu Quốc hội Hà Sỹ Đồng	*Hà Nội, ngày 10 tháng 11 năm 2011*

Kính gửi:
- Đại biểu Hà Sỹ Đồng – Đoàn ĐBQH tỉnh Quảng Trị;
- Trưởng đoàn đại biểu Quốc hội tỉnh Quảng Trị;
- Ban Công tác đại biểu - Ủy ban Thường vụ Quốc hội;
- Chủ nhiệm Văn phòng Quốc hội;
- Bộ trưởng Chủ nhiệm Văn phòng Chính phủ;
- Ủy ban Trung ương Mặt trận Tổ quốc Việt Nam;
- Bí thư Tỉnh ủy tỉnh Quảng Trị;
- Chủ tịch Hội đồng nhân dân tỉnh Quảng Trị;
- Chủ tịch Ủy ban nhân dân tỉnh Quàng Trị.

Bộ Giao thông vận tải đã nhận được chất vấn của Đại biểu Quốc hội Hà Sỹ Đồng, Đoàn đại biểu Quốc hội tỉnh Quảng Trị tại văn bản số 64/CV-KH2 ngày 03/11/2011 của Văn phòng Quốc hội với nội dung như sau:

1. Hiện nay trạm thu phí trên các tuyến đường giao thông quá nhiều, có một số tỉnh có quá nhiều trạm thu phí làm ảnh hưởng phương tiện tham gia giao thông ùn tắc và tốn kém ...vv.

Trong thời gian tới Bộ trưởng có những giải pháp gì để thay đổi cách thu phí, hiện đại hơn để góp phần làm thông thoáng hệ thống giao thông đường bộ?

2. Tuyến quốc lộ 1A từ thành phố Đông Hà đi thị xã Quảng Trị thi công dở dang quá lâu làm cho tai nạn giao thông thường xuyên xảy ra. Đề nghị Bộ trưởng cho biết kế hoạch đẩy nhanh tiến độ trong thời gian tới thuộc các công trình BOT?

Về vấn đề này, Bộ Giao thông vận tải xin được trả lời như sau:

1. Trong tình hình phát triển giao thông hiện nay, đã có hiện tượng ùn tắc các phương tiện giao thông tạm thời tại một vài trạm thu phí như Đại biểu Quốc hội Hà Sỹ Đồng, Đoàn đại biểu Quốc hội tỉnh Quảng Trị, đã nêu.

Để khắc phục ùn tắc giao thông tại trạm thu phí, trong thời gian vừa qua, Bộ Giao thông vận tải đã có một số biện pháp khắc phục, cụ thể:

- Đã triển khai áp dụng các giải pháp như: tăng số làn thu tại các trạm thu phí; tăng cường phối hợp với các lực lượng cảnh sát, chính quyền địa phương để

phân luồng và giải quyết nhanh chóng các sự cố giao thông và vi phạm tại các trạm thu phí.

- Triển khai áp dụng công nghệ thu phí tiên tiến thay cho thu phí thủ công để tăng lưu lượng xe thông qua, như: Công nghệ thu phí một dừng; đang áp dụng thí điểm công nghệ không dừng tại một số trạm thu phí (như Trạm cầu Cần Thơ và tiếp tục triển khai tại một số trạm khác như trạm Lường Mẹt, Ninh An, Phú Bài...). Các công nghệ mới này có nhiều ưu điểm, nhất là việc tăng lưu lượng thông qua trạm, giảm ùn tắc giao thông.

- Thực hiện Luật Giao thông đường bộ, ngày 28/10/2011, Bộ GTVT đã có Tờ trình số 7016/TTr-BGTVT trình Chính phủ ban hành Nghị định bảo trì đường bộ, theo đó sẽ thay đổi phương thức thu phí sử dụng đường bộ tại các trạm nộp ngân sách hiện này bằng phương thức thu trực tiếp trên đầu phương tiện cơ giới đường bộ.

2. Dự án BOT mở rộng QL1A đoạn từ thành phố Đông Hà đến thị xã Quảng Trị do Nhà đầu tư Công ty Cổ phần Tập đoàn Trường Thịnh thực hiện, tổng mức đầu tư dự án 689,3 tỷ đồng (trong đó phần vốn của Nhà đầu tư là 562,8 tỷ đồng; vốn ngân sách nhà nước 126,5 tỷ đồng chủ yếu phục vụ công tác giải phóng mặt bằng). Dự án được khởi công ngày 18/10/2008, tiến độ thực hiện đã được Tổng cục Đường bộ Việt Nam (Cơ quan nhà nước có thẩm quyền ký kết và thực hiện hợp đồng dự án) chấp thuận đến ngày 31/12/2011.

Tuy nhiên, dự án thực hiện chậm so với tiến độ yêu cầu, đến nay khối lượng thực hiện mới chỉ đạt 34,64%. Nguyên nhân chậm trễ của dự án chủ yếu do thiếu vốn (nguồn vốn ngân sách) để thực hiện công tác giải phóng mặt bằng, hiện tại có mặt bằng thi công được là 11,016/13,242 km đạt 83% diện tích GPMB, còn lại 2,226km chưa GPMB. Nguồn vốn ngân sách phục vụ cho công tác giải phóng mặt bằng đã được bố trí 52 tỷ đồng; Bộ GTVT đã trình Thủ tướng Chính phủ phê duyệt bổ sung kế hoạch vốn Tiểu dự án GPMB năm 2011 là 50 tỷ đồng (Văn bản 673/BGTVT-KHĐT ngày 30/01/2011). Tuy nhiên, do khó khăn chung về nguồn vốn nên đến nay phần vốn này chưa được bố trí, ảnh hưởng đến tiến độ thi công Dự án.

Để đẩy nhanh tiến độ thực hiện dự án, giải quyết các khó khăn vướng mắc trong quá trình thực hiện, ngày 03/11/2011, Lãnh đạo Bộ GTVT đã kiểm tra hiện trường và chỉ đạo như sau:

a) Về công tác GPMB: Yêu cầu Tổng cục ĐBVN chỉ đạo Nhà đầu tư tích cực phối hợp với UBND tỉnh Quảng Trị, Sở GTVT Quảng Trị và các đơn vị có liên quan để đẩy nhanh công tác GPMB; kịp thời báo cáo, cung cấp thông tin, hồ sơ chi tiết về các vướng mắc, các thủ tục tồn tại cho các cấp có thẩm quyền để xử lý.

Do khó khăn về vốn ngân sách, Bộ GTVT đã có chủ trương đề nghị Nhà đầu tư nghiên cứu phương án vay vốn để ứng trước cho Tỉnh phục vụ công tác GPMB, phần vốn gốc Nhà nước (Bộ GTVT) sẽ chi trả theo kế hoạch, phần lãi vay được tính vào phương án tài chính của dự án.

b) Về thi công: Yêu cầu Tổng cục ĐBVN chỉ đạo Nhà đầu tư đẩy nhanh tiến độ thi công các đoạn đã có mặt bằng, cụ thể:

- Bổ sung nhân lực, thiết bị, vật liệu đảm bảo trong mọi điều kiện đáp ứng tiến độ thi công công trình;

- Tăng cường công tác quản lý dự án về chất lượng, phải đảm bảo chất lượng công trình theo đúng quy định;

- Hoàn thành thảm BTN hạt trung dày 7cm những đoạn đã có mặt bằng trong năm 2011 và thi công hoàn thành hạng mục dải phân cách giữa và tiến hành trồng cây xanh trong năm 2011. Phần khối lượng còn lại của Dự án sẽ hoàn thành trong thời gian tối đa là 6 tháng kể từ ngày được bàn giao mặt bằng.

- Tăng cường công tác đảm bảo an toàn giao thông và vệ sinh môi trường trong quá trình thi công xây dựng công trình. Hạn chế tối thiểu việc để xảy ra tai nạn giao thông trên tuyến.

Bộ Giao thông vận tải trân trọng cám ơn Đại biểu Quốc hội Hà Sỹ Đồng - Đoàn đại biểu Quốc hội tỉnh Quảng Trị đã quan tâm đến hoạt động của ngành GTVT.

Nơi nhận:
- Như trên;
- Các Thứ trưởng;
- Văn phòng Bộ;
- Vụ TC;
- Cục QLXD;
- TCĐBVN;
- Lưu: VT, TH.

BỘ TRƯỞNG

Đinh La Thăng

BỘ GIAO THÔNG VẬN TẢI	CỘNG HÒA XÃ HỘI CHỦ NGHĨA VIỆT NAM
	Độc lập - Tự do - Hạnh phúc
Số : 7445/BGTVT - KHĐT V/v: Trả lời chất vấn của Đại biểu Quốc hội Trương Văn Vở	*Hà Nội, ngày 10 tháng 11 năm 2011*

Kính gửi:

- Đại biểu Quốc hội Trương Văn Vở - Đoàn ĐBQH tỉnh Đồng Nai;
- Trưởng đoàn ĐBQH tỉnh Đồng Nai;
- Ban Công tác đại biểu - Ủy ban Thường vụ Quốc hội;
- Ủy ban Trung ương Mặt trận Tổ quốc Việt Nam;
- Bộ trưởng - Chủ nhiệm Văn phòng Chính phủ;
- Chủ nhiệm Văn phòng Quốc hội;
- Bí thư Tỉnh ủy tỉnh Đồng Nai;
- Chủ tịch HĐND tỉnh Đồng Nai;
- Chủ tịch UBND tỉnh Đồng Nai;
- Giám đốc Sở GTVT Đồng Nai.

Bộ Giao thông vận tải nhận được chất vấn của Đại biểu Quốc hội Trương Văn Vở - Đoàn đại biểu Quốc hội tỉnh Đồng Nai - gửi kèm văn bản số 80/CV-KH2 ngày 03/11/2011 của Văn phòng Quốc hội, với nội dung như sau:

"Tại kỳ họp thứ nhất, Quốc hội khóa XII: Đại biểu Quốc hội đã kiến nghị Chính phủ xem xét giải quyết việc vận chuyển Bô - xit phải đảm bảo trật tự an toàn giao thông, thực hiện nghiêm Luật giao thông đường bộ hiện hành về tải trọng, liên quan đến sửa chữa, nâng cấp các tuyến đường Quốc lộ 20, Tỉnh lộ 769 trên địa bàn tỉnh Đồng Nai theo nguyên tắc "chưa nâng cấp, chưa vận chuyển".

Được biết, hiện nay dự án tổ hợp Bô - xít Lâm Đồng đã đi vào hoạt động, Chính phủ đã chỉ đạo Bộ Giao thông vận tải triển khai dự án đầu tư tuyến đường Quốc lộ 20, Tỉnh lộ 769.

Với trách nhiệm thuộc thẩm quyền. Đề nghị Bộ trưởng Bộ Giao thông vận tải cho biết quan điểm, giải pháp cụ thể thế nào để giải quyết kiến nghị của đại biểu Quốc hội và cử tri theo nội dung như đã nêu trên?"

Về nội dung này, Bộ Giao thông vận tải xin trả lời như sau:

Bộ Giao thông vận tải đã chỉ đạo Tổng cục Đường bộ Việt Nam phối hợp chặt chẽ với Tập đoàn Công nghiệp Than – Khoáng sản Việt Nam thống nhất phương án tuyến đường vận chuyển phục vụ cho ngành công nghiệp nhôm giai đoạn khi chưa có cảng Kê Gà và các biện pháp để đảm bảo an toàn giao thông, vệ sinh môi trường theo

các quy định hiện hành, trong đó trên địa phận tỉnh Đồng Nai sẽ phải cải tạo, sửa chữa QL20 và đường tỉnh lộ 769.

Về đường tỉnh, Tổng cục Đường bộ Việt Nam đã hoàn thành việc lập dự án đầu tư cải tạo, sửa chữa tuyến đường tỉnh lộ ĐT 769, bàn giao cho Sở Giao thông vận tải Đồng Nai thực hiện đầu tư bằng nguồn vốn hỗ trợ của Tập đoàn Công nghiệp Than – Khoáng sản Việt Nam, theo kế hoạch dự kiến tháng 12/2011 khởi công và hoàn thành tháng 12/2012 dự án đường tỉnh trên.

Đối với Dự án khôi phục, cải tạo quốc lộ 20 đoạn từ Dầu Giây – Bảo Lộc, Bộ Giao thông vận tải đang chỉ đạo Tổng cục Đường bộ Việt Nam đẩy nhanh tiến độ hoàn tất các thủ tục đầu tư theo hình thức BT để phấn đấu có thể khởi công vào cuối tháng 12/2011. Trong khi chưa triển khai đầu tư quốc lộ 20 được ngay, Bộ Giao thông vận tải đã yêu cầu Tổng cục Đường bộ Việt Nam phải tăng cường đảm bảo giao thông, sửa chữa các vị trí xung yếu hư hỏng cục bộ nền, mặt đường đoạn qua tỉnh Đồng Nai bằng nguồn vốn sự nghiệp kinh tế.

Bộ Giao thông vận tải xin trân trọng cảm ơn Đại biểu Quốc hội Trương Văn Vở đã quan tâm, góp ý kiến đối với ngành giao thông vận tải. Bộ Giao thông vận tải sẽ tiếp tục phối hợp chặt chẽ với Đoàn đại biểu Quốc hội và Lãnh đạo tỉnh Đồng Nai để giải quyết các vấn đề liên quan./.

Nơi nhận:
- Như trên;
- TTr. Lê Mạnh Hùng (để c/đ);
- Bộ Công Thương;
- Tập đoàn Điện lực Việt Nam;
- TCĐBVN (để thực hiện);
- Lưu: VT, KHĐT.

BỘ TRƯỞNG

Đinh La Thăng

BỘ GIAO THÔNG VẬN TẢI	CỘNG HÒA XÃ HỘI CHỦ NGHĨA VIỆT NAM
	Độc lập - Tự do - Hạnh phúc
Số: 7577 /BGTVT-KCHT	
V/v: Trả lời kiến nghị của đại biểu Quốc hội Nguyễn Thị Kim Bé – Đoàn đại biểu Quốc hội tỉnh Kiên Giang.	*Hà Nội, ngày 15 tháng 11 năm 2011*

Kính gửi:

- Đại biểu Quốc hội Nguyễn Thị Kim Bé - Đoàn đại biểu Quốc hội tỉnh Kiên Giang;
- Trưởng đoàn Đại biểu Quốc hội tỉnh Kiên Giang;
- Ban Dân nguyện - Uỷ ban Thường vụ Quốc hội;
- Ban Công tác đại biểu - Uỷ ban Thường vụ Quốc hội;
- Bộ trưởng Chủ nhiệm Văn phòng Chính phủ;
- Chủ nhiệm Văn phòng Quốc hội;
- Uỷ ban Trung ương Mặt trận Tổ quốc Việt Nam;
- Bí thư Tỉnh uỷ tỉnh Kiên Giang;
- Chủ tịch Hội đồng nhân dân tỉnh Kiên Giang;
- Chủ tịch Uỷ ban nhân dân tỉnh Kiên Giang;
- Sở Giao thông vận tải Kiên Giang.

Bộ Giao thông vận tải (GTVT) nhận được chất vấn của đại biểu Quốc hội Nguyễn Thị Kim Bé - Đoàn đại biểu Quốc hội tỉnh Kiên Giang - gửi kèm theo công văn số 87/CV-KH2 ngày 07/11/2011 của Văn phòng Quốc hội với nội dung chất vấn như sau:

"*Nguyên nhân dẫn đến tai nại giao thông có nhiều nguyên nhân. Một trong những nguyên nhân đó là cơ sở hạ tầng giao thông không tốt. Chia sẻ về khó khăn hiện nay của ngành, song đối với tỉnh Kiên Giang, các quốc lộ đi ngang qua đều xuống cấp (QL61, 63, 80, N1), góp phần tăng tỷ lệ tai nạn khi tham gia giao thông của người dân. Có những quốc lộ đầu tư như lộ làng (ba mét rưỡi). Xin Bộ trưởng cho biết, cử tri Kiên Giang đến khi nào được đi trên con đường quốc lộ thực chất là quốc lộ? Hiện tại, vốn đang khó khăn khi phải thực hiện Nghị quyết 11, Bộ trưởng làm thế nào để giải quyết khắc phục các "ổ voi" đang là vấn nạn hiện nay trên quốc lộ này tại tỉnh Kiên Giang*".

Về nội dung này, Bộ GTVT xin trả lời như sau:

- Trên địa phận tỉnh Kiên Giang có 04 tuyến quốc lộ QL61 (dài 44Km), QL63 (dài 74Km), QL80 (133Km) và tuyến N1 (40Km) với tổng chiều dài khoảng 291km. Ngoại trừ QL61, các quốc lộ còn lại (QL63, QL80 và tuyến N1) đã được Bộ GTVT uỷ thác cho địa phương (Sở GTVT Kiên Giang) chịu trách nhiệm quản lý, khai thác và bảo trì đường bộ. Theo kế hoạch bảo trì đường bộ năm 2011, nguồn kinh phí được cấp phục vụ cho công tác bảo trì đường bộ cụ thể như sau: QL61 là 9,894 tỷ đồng kể cả đoạn tuyến QL61 trên địa phận tỉnh Hậu Giang; QL63 là 6,276 tỷ đồng; QL80 là 19,047 tỷ đồng; tuyến N1 là 1,499 tỷ đồng.

- Nguồn kinh phí bảo trì đường bộ được Nhà nước cấp hàng năm, nhưng cũng chỉ đáp ứng được khoảng 50% so với nhu cầu thực tế, chỉ đảm bảo được công tác duy tu, sửa chữa thường xuyên và đáp ứng một phần cho công tác sửa chữa định kỳ. Kết quả, một số tuyến quốc lộ vẫn xảy ra hiện tượng hư hỏng cục bộ mặt đường, làm ảnh hưởng đến việc lưu thông trên đường.

- Đồng thời, hiện tượng lưu hành xe quá tải trọng cho phép trên đường bộ đang trở lên khá phổ biến. Đây là một trong các nguyên nhân chính dẫn đến sự xuống cấp, hư hỏng của hệ thống đường bộ. Để giải quyết tình trạng xe quá tải, Bộ GTVT đang triển khai thí điểm 02 trạm kiểm tra tải trọng xe tại Đồng Nai và Quảng Ninh và đã trình Chính phủ Dự án xây dựng đồng bộ các trạm kiểm tra tải trọng xe trên phạm vi toàn quốc nhằm kiểm soát tình trạng xe quá tải trọng cho phép lưu hành trên đường bộ và đảm bảo an toàn giao thông đường bộ.

- Do nhu cầu phát triển kết cấu hạ tầng giao thông (xây dựng mới hoặc nâng cấp, cải tạo các tuyến quốc lộ hiện hữu) là rất lớn, trong khi nguồn vốn rất hạn chế, chỉ đáp ứng được một phần nhỏ của nhu cầu, nên trước mắt, một số đoạn tuyến quốc lộ huyết mạch, tuyến quốc lộ kết nối khu vực kinh tế trọng điểm như QL1, QL51... sẽ được ưu tiên mở rộng, cải tạo, nâng cấp sớm. Trên địa bàn tỉnh Kiên Giang hiện nay, Bộ GTVT đã và đang triển khai một số hợp phần thuộc Dự án xây dựng hàng lang ven biển phía Nam, như tuyến tránh thành phố Rạch Giá và Dự án nâng cấp cải tạo một số đoạn tuyến trên QL80, QL63 và QL61.

- Liên quan đến vấn đề đại biểu Quốc hội tỉnh Kiên Giang nêu, Bộ GTVT sẽ chỉ đạo Tổng cục Đường bộ Việt Nam và các cơ quan, đơn vị liên quan tiến hành kiểm tra hiện trường và xử lý ngay nhằm đảm bảo an toàn giao thông trên địa phận của tỉnh. Hiện tại, Bộ GTVT đang xây dựng kế hoạch bảo trì đường bộ năm 2012, trong đó các đoạn tuyến trên QL80, QL63, QL61 trên địa phận tỉnh Kiên Giang, đặc biệt các đoạn tuyến đi qua khu vực đô thị, khu dân cư sẽ được bố trí vốn sửa chữa cục bộ mặt đường tạo điều kiện thuận lợi cho việc lưu hành của các phương tiện giao thông trên đường bộ.

Bộ GTVT xin trân trọng cảm ơn sự chia sẻ của đại biểu Quốc hội tỉnh Kiên Giang về các khó khăn hiện nay của ngành GTVT, đồng thời cảm ơn các ý kiến góp ý về các công việc liên quan đến ngành GTVT. Đề nghị Đoàn đại biểu Quốc hội tỉnh Kiên Giang chuyển các thông tin trên các cơ quan chức năng trong tỉnh để phối hợp cùng với ngành GTVT thực hiện tốt hơn công tác quản lý và bảo vệ công trình giao thông đường bộ./.

Nơi nhận:
- Như trên;
- Văn phòng Bộ;
- Tổng cục ĐBVN;
- Khu QLĐB VII;
- Lưu: VT, KCHT (2).

BỘ TRƯỞNG

Đinh La Thăng

BỘ GIAO THÔNG VẬN TẢI	CỘNG HOÀ XÃ HỘI CHỦ NGHĨA VIỆT NAM
	Độc lập - Tự do - Hạnh phúc
Số: 7531 /BGTVT-KHĐT	*Hà Nội, ngày 14 tháng 11 năm 2011*
V/v: Trả lời chất vấn của Đại biểu Quốc hội Trần Văn Độ, đoàn đại biểu Quốc hội tỉnh An Giang.	

Kính gửi:
- Đại biểu Trần Văn Độ - Đoàn ĐBQH tỉnh An Giang;
- Trưởng đoàn đại biểu Quốc hội tỉnh An Giang;
- Ban Công tác đại biểu – Ủy ban Thường vụ Quốc hội;
- Bộ trưởng - Chủ nhiệm Văn phòng Chính phủ;
- Chủ nhiệm Văn phòng Quốc hội;
- Ủy ban TW Mặt trận Tổ quốc VN;
- Bí thư Tỉnh uỷ tỉnh An Giang;
- Chủ tịch HĐND tỉnh An Giang;
- Chủ tịch UBND tỉnh An Giang.

Bộ Giao thông vận tải (Bộ GTVT) nhận được chất vấn của Đại biểu Trần Văn Độ - Đoàn đại biểu Quốc hội tỉnh An Giang với nội dung:

"Trong nhiều năm qua mỗi khi mùa lũ về nhiều đoạn đường giao thông tại tỉnh An Giang bị sạt lở gây khó khăn cho việc vận chuyển hàng hóa, đi lại của nhân dân, ảnh hưởng rất lớn đến sự phát triển kinh tế - xã hội của tỉnh An Giang nói riêng, của khu vực Đồng bằng sông Cửu Long nói chung. Địa phương tỉnh An Giang không thể đủ nguồn lực để giải quyết tình trạng này.

Đề nghị Bộ trưởng cho cử tri An Giang biết Chính phủ có biện pháp gì để giúp đỡ nhân dân An Giang xử lý, phòng ngừa tình trạng sụt lở trên, giúp An Giang ổn định, phát triển cơ sở hạ tầng để phát triển, tạo điều kiện sống thuận lợi cho nhân dân".

Sau khi nghiên cứu, Bộ GTVT xin được trả lời như sau:

Trong những năm vừa qua, khu vực đồng bằng sông Cửu Long nói chung và tỉnh An Giang nói riêng xuất hiện hiện tượng sạt lở bờ sông làm hư hỏng nhiều công trình giao thông, ảnh hưởng đến việc đi lại cũng như phát triển kinh tế xã hội của các địa phương như phản ánh của Đại biểu. Đây là một hệ quả của nhiều nguyên nhân trong đó đáng kể là thiên tai, biến đổi khí hậu... và để giải quyết cần có sự phối hợp của các Bộ NN&PTNN, Bộ TN&MT, Bộ GTVT và UBND các tỉnh trong khu vực.

Từ năm 2007, Chính phủ đã ban hành Quyết định số 172/2007/QĐ-TTg Phê duyệt Chiến lược quốc gia phòng, chống và giảm nhẹ thiên tai đến năm 2020. Trong đó giao Bộ NN&PTNT là cơ quan thường trực; đồng thời quyết định cũng đưa ra các nhiệm vụ, giải pháp trong đó nguồn tài chính cho từng khu vực (bao gồm cả vùng đồng bằng sông Cửu Long). Trên cơ sở đó, các bộ ngành, địa phương theo chức năng nhiệm vụ và phân cấp quản lý, trong quá trình triển khai các chương trình, dự án, lồng ghép các mục tiêu phòng chống giảm nhẹ thiên tai. Chính phủ cũng đã có Quyết định số 158/2008/QĐ-TTg ngày 2/12/2008 phê duyệt Chương

trình mục tiêu quốc gia ứng phó với biến đổi khí hậu. Trong quyết định đã nêu rõ các giải pháp và nguồn lực tổ chức thực hiện. Trong việc phân bổ nguồn lực, Chính phủ chỉ đạo ưu tiên nguồn lực cho các hạng mục khắc phục bão lũ, thiên tai...

Đối với kết cấu hạ tầng GTVT, theo quy định của Luật Ngân sách, Bộ GTVT quản lý và đầu tư hệ thống hạ tầng GTVT quốc gia, UBND các địa phương quản lý và đầu tư hệ thống kết cấu hạ tầng GTVT địa phương.

Trong thời gian vừa qua, Bộ GTVT đã phối hợp chặt chẽ với các Bộ ngành và các địa phương trong việc phòng chống, khắc phục hậu quả của thiên tai đồng thời lồng ghép các nội dung liên quan trong các quy hoạch chuyên ngành, các dự án đầu tư kết cấu hạ tầng giao thông vận tải để giảm thiểu tác hại của mưa lũ gây ra bao gồm các giải pháp xây dựng hệ thống đường giao thông kết hợp đê chắn sóng có cao trình cao hơn mực nước lũ, xây dựng hệ thống kè chống sạt lở, trồng cây chắn sóng, gia cố công trình, nạo vét dòng chảy; đã ban hành Kế hoạch hành động ứng phó với biến đổi khí hậu giai đoạn 2011-2015 (Quyết định số 199/BGTVT-QĐ ngày 26/1/2011)... Trong thời gian tới, Bộ GTVT sẽ tiếp tục phối hợp với các Bộ ngành và các Tỉnh trong khu vực để nghiên cứu, đánh giá diễn biến sạt lở các tuyến dọc kênh, sông đặc biệt sông Tiền, sông Hậu, triển khai thực hiện các giải pháp xử lý phi công trình và công trình phù hợp để phòng, chống sạt lở; Phối hợp với các Bộ ngành trong các chương trình quốc gia phòng chống giảm nhẹ thiên tai; ứng phó biến đổi khí hậu; nghiên cứu và hỗ trợ cho các địa phương về kỹ thuật xây dựng cũng như khắc phục các sự cố công trình, kêu gọi nguồn vốn trong và ngoài nước.

Đối với hệ thống quốc lộ trên địa bàn tỉnh An Giang, trong thời gian qua lũ lụt làm sạt lở nền mặt đường của một số đoạn trên tuyến QL91 và tuyến N1. Đối với QL91, Bộ GTVT đã xử lý kiên cố hóa tạm thời QL91 để đảm bảo an toàn giao thông trên tuyến. Do sự cố sạt lở trên QL91 diễn biến hết sức phức tạp nên Bộ GTVT đã giao Tổng cục Đường bộ Việt Nam nghiên cứu tổng thể diễn biến dòng chảy của sông Hậu trên địa bàn tỉnh An Giang để có sở đưa ra giải pháp xử lý kiên cố hóa sạt lở QL91 trên địa bàn tỉnh An Giang đảm bảo ổn định lâu dài. Đối với tuyến N1, hiện tượng sạt lở xảy ra từ tháng 9 năm 2011 với tổng chiều dài các đoạn khoảng 1.200m qua địa phận huyện Tịnh Biên, tỉnh An Giang. Bộ GTVT đã chỉ đạo các đơn vị xử lý khẩn cấp bằng các giải pháp đóng cọc cừ tràm, xếp bao tải cát để bảo vệ nền mặt đường, đảm bảo an toàn giao thông trên tuyến. Khi nước rút Bộ GTVT sẽ chỉ đạo các đơn vị khảo sát cụ thể và có biện pháp khắc phục ổn định lâu dài.

Bộ GTVT xin trân trọng cảm ơn sự quan tâm của Đại biểu Trần Văn Độ - Đại biểu Quốc hội tỉnh An Giang đối với lĩnh vực giao thông vận tải và mong muốn tiếp tục nhận được sự quan tâm của Đại biểu.

Nơi nhận:
- Như trên;
- T.Tr Ngô Thịnh Đức;
- Tổng cục ĐBVN;
- Sở GTVT An Giang;
- Lưu VT, Vụ KHĐT.

Đinh La Thăng

BỘ GIAO THÔNG VẬN TẢI	CỘNG HÒA XÃ HỘI CHỦ NGHĨA VIỆT NAM
	Độc lập - Tự do - Hạnh phúc
Số : 7767/BGTVT- KHĐT	
V/v: Trả lời chất vấn của Đại biểu Quốc hội khóa XIII kỳ họp thứ hai	*Hà Nội, ngày 21 tháng 11 năm 2011*

Kính gửi:
- Đại biểu Quốc hội Huỳnh Thành – Đoàn ĐBQH tỉnh Gia Lai;
- Trưởng đoàn đại biểu Quốc hội tỉnh Gia Lai;
- Ban Công tác đại biểu - Ủy ban Thường vụ Quốc hội;
- Uỷ ban Trung ương Mặt trận Tổ quốc Việt Nam;
- Bộ trưởng - Chủ nhiệm Văn phòng Chính phủ;
- Chủ nhiệm Văn phòng Quốc hội;
- Bí thư Tỉnh ủy tỉnh Gia Lai;
- Chủ tịch HĐND tỉnh Gia Lai;
- Chủ tịch UBND tỉnh Gia Lai;
- Giám đốc Sở GTVT Gia Lai.

Bộ Giao thông vận tải nhận được chất vấn của Đại biểu Quốc hội Huỳnh Thành - Đoàn đại biểu Quốc hội tỉnh Gia Lai - tại văn bản số 128/CV-KH2 ngày 17/11/2011 của Văn phòng Quốc hội với nội dung:

Trên địa bàn tỉnh Gia Lai có các quốc lộ 14,19 và 25. Các quốc lộ này có vị trí quan trọng, chiến lược đối với phát triển kinh tế - xã hội và bảo đảm quốc phòng, an ninh trên địa bàn tỉnh Gia Lai nói riêng và Tây Nguyên nói chung. Tuy nhiên, trong nhiều năm qua và hiện nay các quốc lộ này chưa được đầu tư tập trung căn bản đảm bảo chất lượng lâu dài. Bên cạnh đó, lưu lượng phương tiện giao thông ngày càng tăng cao nên các quốc lộ này hàng năm, liên tục bị hư hỏng, xuống cấp nghiêm trọng là điểm nghẽn lớn đến quá trình phát triển và an toàn giao thông trên địa bàn tỉnh.

Đề nghị Bộ trưởng Bộ Giao thông Vạn tải cho biết kế hoạch, giải pháp, lộ trình thực hiện như thế nào để sớm đầu tư nâng cấp các quốc lộ 14, 19, 25 nhằm đảm bảo yêu cầu nhiệm vụ phát triển kinh tế xã hội và bảo đảm quốc phòng an ninh trên địa bàn tỉnh Gia Lai.

Vấn đề này, Bộ Giao thông vận tải xin trả lời như sau:

1. Quốc lộ 14 đi trùng đường Hồ Chí Minh: Trong các năm qua, Bộ Giao thông vận tải đã thực hiện nghiêm túc chỉ đạo của Quốc hội và Chính phủ, thực hiện hoàn thành cơ bản các đoạn phía Bắc qua thành phố Pleiku dài 11km từ cuối năm 2009 và đoạn qua thị trấn Chư Sê, tạo nên bộ mặt khang trang của thành phố và thị trấn. Năm 2010, đã triển khai nâng cấp mở rộng đoạn kéo dài xuống phía Nam thành phố Pleiku dài 9km và đoạn từ thành phố Kon Tum đến thành phố Pleiku, đến năm 2011 do khó khăn về vốn và phải thực hiện Nghị quyết số 11/NQ-CP ngày 24/02/2011 của Chính phủ về những giải pháp chủ yếu tập trung

kiềm chế lạm phát, ổn định kinh tế vĩ mô, đảm bảo an sinh xã hội, do đó phải tạm thời dãn tiến độ để năm 2012 bố trí được vốn sẽ tiếp tục thực hiện. Trong khi chưa thể triển khai thi công tiếp, Bộ Giao thông vận tải đã chỉ đạo Ban Quản lý dự án đường Hồ Chí Minh thu dọn công trường và phối hợp với địa phương ký hợp đồng với các đơn vị quản lý đường bộ để đảm bảo giao thông và an toàn giao thông trên tuyến.

Dự án đoạn từ thành phố Pleiku đến cầu 110 giáp với địa phận tỉnh Đắk Lắk, Thủ tướng Chính phủ đã giao UBND tỉnh Gia Lai làm cơ quan Nhà nước có thẩm quyền triển khai đầu tư theo hình thức Hợp đồng Xây dựng – Chuyển giao – Kinh doanh (BOT), hiện nay tỉnh Gia Lai đang chỉ đạo Nhà đầu tư Công ty cổ phần đầu tư BOT&BT Đức Long sớm hoàn chỉnh dự án để khởi công vào đầu năm 2012. Trong quá trình triển khai dự án, Bộ Giao thông vận tải sẽ phối hợp chặt chẽ với UBND tỉnh Gia Lai để giải quyết các vấn đề liên quan.

2. Quốc lộ 19 đoạn qua tỉnh Gia Lai: Đến nay, đã hoàn thành các dự án đoạn qua thành phố Pleiku dài 3,5km, đoạn qua thị xã Kon Dơng dài 4km và đoạn Hàm Rồng đến biên Giới cửa khẩu Lệ Thanh dài 59km (còn lại 400 m giữa 02 trạm kiểm soát đang chờ phía Campuchia có thỏa thuận để ký kết hiệp định triển khai tiếp nối thông với đường 78).

Các dự án đang triển khai công tác chuẩn bị đầu tư là dự án đoạn tránh đèo An Khê dài 8km và dự án đoạn nối thị trấn Đăk Đoa để khi bố trí được nguồn vốn sẽ thực hiện đầu tư vào thời điểm thích hợp. Trong khi chưa triển khai đầu tư được ngay, Bộ Giao thông vận tải đã chỉ đạo Tổng cục Đường bộ Việt Nam tăng cường công tác bảo trì đường bộ và đảm bảo an toàn giao thông trên tuyến.

3. Quốc lộ 25: Bộ Giao thông vận đã giao Tổng cục Đường bộ Việt Nam làm chủ đầu tư các dự án cụ thể như sau:

- Đoạn qua đèo Tô Na (Km 99 + 500 – Km 113) đang triển khai thực hiện đầu tư theo tiêu chuẩn cấp III miền núi, đã khởi công từ cuối năm 2008, phấn đấu hoàn thành vào đầu năm 2012.

- Đoạn từ Km 21+600 – Km 99+423 và đoạn từ Km 113 – Km 123, qua hai tỉnh Phú Yên và Gia Lai đang triển khai theo tiêu chuẩn cấp IV đồng bằng, có tổng mức đầu tư 1.390 tỷ đồng, sử dụng nguồn vốn trái phiếu Chính phủ, đã khởi công từ đầu năm 2010. Năm 2011, do khó khăn về vốn và phải thực hiện Nghị quyết số 11/NQ-CP ngày 24/02/2011 của Chính phủ, do đó phải tạm thời dãn tiến độ để năm 2012 bố trí được vốn sẽ tiếp tục thực hiện các đoạn đang thi công dở dang (Km85 – Km99+423); các năm tiếp theo nếu bố trí đủ vốn sẽ triển khai các đoạn còn lại để có thể hoàn thành trước năm 2015.

- Đoạn từ Km 0 – Km 21+600 và đoạn Km 123 – Km 181, qua hai tỉnh Phú Yên và Gia Lai, Bộ Giao thông vận tải đã phê duyệt dự án từ quý III/2010, có tổng mức đầu tư 2.229 tỷ đồng, hiện nay chưa xác định được nguồn vốn để thực hiện đầu tư; trong các năm tiếp theo nếu được Thủ tướng Chính phủ bố trí nguồn vốn cho dự án sẽ triển khai thực hiện đầu tư .

Bộ Giao thông vận tải xin trân trọng cảm ơn Đại biểu Quốc hội Huỳnh Thành - Đoàn đại biểu Quốc hội tỉnh Gia Lai đã quan tâm đến công tác quản lý nhà nước ngành giao thông vận tải. Bộ GTVT sẽ tiếp tục phối hợp chặt chẽ với Đoàn Đại biểu Quốc hội và lãnh đạo tỉnh Gia Lai để giải quyết các vấn đề liên quan.

Nơi nhận:
- Như trên;
- TTr. Lê Mạnh Hùng (để chỉ đạo);
- Tổng cục ĐBVN;
- Cục QLXD&CLCTGT;
- Lưu: VT, KHĐT.

BỘ TRƯỞNG

Đinh La Thăng

BỘ GIAO THÔNG VẬN TẢI	CỘNG HÒA XÃ HỘI CHỦ NGHĨA VIỆT NAM
	Độc lập – Tự do – Hạnh phúc
Số: 7817/BGTVT-VP	
V/v trả lời chất vấn của Đại biểu Quốc hội Đặng Thị Kim Chi - Đoàn ĐBQH tỉnh Phú Yên	*Hà Nội, ngày 21 tháng 11 năm 2011*

Kính gửi:
- Đại biểu Quốc hội Đặng Thị Kim Chi;
- Trưởng đoàn đại biểu Quốc hội tỉnh Phú Yên;
- Ban Công tác đại biểu - Ủy ban Thường vụ Quốc hội;
- Chủ nhiệm Văn phòng Quốc hội;
- Bộ trưởng Chủ nhiệm Văn phòng Chính phủ;
- Ủy ban Trung ương Mặt trận Tổ quốc Việt Nam;
- Bí thư Tỉnh ủy tỉnh Phú Yên;
- Chủ tịch Hội đồng nhân dân tỉnh Phú Yên;
- Chủ tịch Ủy ban nhân dân tỉnh Phú Yên.

Bộ Giao thông vận tải đã nhận được chất vấn của Đại biểu Quốc hội Đặng Thị Kim Chi, Đoàn đại biểu Quốc hội tỉnh Phú Yên tại văn bản số 118/CV-KH2 ngày 17/11/2011 của Văn phòng Quốc hội với nội dung như sau:

1. Quốc lộ 1A qua địa bàn tỉnh Phú Yên nhiều đoạn chất lượng kém, nguy hiểm dễ xảy ra tai nạn, tắc đường trong mùa mưa lũ, nhất là đoạn qua huyện Tuy An và qua đèo Cả.

Hiện nay, đoạn qua Tuy An đang được sửa chữa một số điểm nhưng quá chậm, đoạn qua đèo Cả thường bị sạt lở nhưng chưa có đầu tư thỏa đáng. Một số cống trên quốc lộ 1A không đảm bảo cho việc thoát nước gây ngập úng cho các khu vực dân cư.

Đề nghị Bộ trưởng cho biết chủ trương của Bộ trưởng xử lý các vấn đề trên như thế nào? Khi nào khắc phục xong tình trạng trên?

2. Quốc lộ 25 từ Phú Yên đến địa phận tỉnh Gia Lai được Bộ đưa vào kế hoạch đầu tư nâng cấp từ năm 2010, nhiều hạng mục đang thực hiện dở dang nhưng năm 2011 do thực hiện Nghị quyết 11 nên dừng lại, gây trở ngại cho việc đi lại của người dân.

Đề nghị Bộ trưởng cho biết giải pháp để xử lý tình trạng này như thế nào?

3. Nhu cầu đi lại bằng tàu hỏa của nhân dân Phú Yên lớn nhưng việc phân bổ vé trên các chuyến tàu nhanh qua ga Tuy Hòa rất ít. Thời gian tàu dừng lại ga

chỉ có 2 phút gây áp lực lớn cho việc lên xuống của hành khách, nguy hiểm khi có người già, trẻ em.

Đề nghị Bộ trưởng cho biết khả năng cải thiện vấn đề này như thế nào?

Về vấn đề này, Bộ Giao thông vận tải xin được trả lời như sau:

1. Về nội dung QL1A trên địa bàn tỉnh Phú Yên nhiều đoạn chất lượng kém, nguy hiểm, dễ xảy ra tai nạn, tắc đường trong mùa mưa lũ:

Theo báo cáo của Khu Quản lý Đường bộ V - Tổng cục Đường bộ Việt Nam cơ quan quản lý khai thác Quốc lộ 1A đoạn qua địa bàn tỉnh Phú Yên: do ảnh hưởng của mùa mưa bão 2011 cùng với điều kiện địa hình, địa chất phức tạp, lưu lượng xe gia tăng đột biến cả về lưu lượng và tải trọng làm cho nền mặt đường một số đoạn trên Quốc lộ 1A đoạn qua tỉnh Phú Yên bị hư hỏng với tình trạng lún lõm 2 vệt bánh xe, một số vị trí bị ổ gà, sình lún sâu gây ảnh hưởng đến an toàn giao thông cho người và phương tiện giao thông. Để khắc phục tình trạng trên, Tổng cục Đường bộ Việt Nam đã phê duyệt các dự án sửa chữa đường bộ năm 2011 trên Quốc lộ 1 gồm các đoạn Km1283-Km1287; Km1357-Km1361 và có thể khởi công trước tết Nguyên Đán 2012. Các dự án sửa chữa đoạn Km1290-Km1298 và Km1308-Km1315 đang tiếp tục hoàn thiện để phê duyệt và triển khai thực hiện trong thời gian tới. Trước mắt, giao đơn vị quản lý khai thác tiến hành các biện pháp khắc phục, xử lý kỹ thuật: bù vênh, vá ổ gà, xử lý sình lún, cao su để đảm bảo giao thông tại các vị trí hư hỏng nêu trên; đảm bảo và nâng cao an toàn giao thông trong những tháng cuối năm 2011, đặc biệt là trong dịp trước tết Nguyên Đán 2012 sắp tới.

* Về đoạn tuyến qua khu vực đèo Cả: Đây là đoạn tuyến đèo núi, tiêu chuẩn kỹ thuật thấp, không đáp ứng được lưu lượng và phương tiện lưu thông hiện nay dễ xảy ra tai nạn. Chính vì vậy, Thủ tướng Chính phủ cho phép đầu tư dự án tại văn bản số 1250/TTg-KTN ngày 27/7/2009. Hiện nay, Bộ Giao thông vận tải đã phê duyệt Đề xuất dự án và chỉ định Nhà đầu tư (Liên doanh Công ty CP BOT cầu Phú Mỹ, Công ty CP tập đoàn Mai Linh Nam Trung bộ và Tây nguyên, Công ty TNHH Đầu tư Hải Thạch, Công ty TNHH Á Châu) tại các Quyết định số 2860/QĐ-BGTVT ngày 05/10/2009 và số 2886/QĐ-BGTVT ngày 06/10/2009. Nhà đầu tư đã tổ chức lập dự án và triển khai thiết kế dự án với quy mô như sau: Xây dựng hoàn chỉnh hầm Đèo Cả gồm hai đường hầm, mỗi hầm 02 làn xe; xây dựng hầm Cổ Mã 02 làn xe; xây dựng cầu và đường dẫn với tổng chiều dài tuyến hơn 11km. Tổng mức đầu tư dự kiến 14.970 tỷ đồng; trong đó kinh phí đầu tư theo Hợp đồng BOT 9.240 tỷ đồng, Hợp đồng BT 5.323 tỷ đồng, kinh phí giải phóng mặt bằng 405 tỷ đồng.

Để đẩy nhanh tiến độ của dự án, Bộ Giao thông vận tải đã thành lập Ban Chỉ đạo thực hiện dự án có sự tham gia của Lãnh đạo UBND tỉnh Phú Yên và UBND tỉnh Khánh Hòa, chỉ đạo Nhà đầu tư hoàn thành phê duyệt dự án đầu tư và thực

hiện đàm phán Hợp đồng và hoàn tất các thủ tục để có thể khởi công dự án vào đầu năm 2012.

* Về tiến độ thi công chống xói lở Quốc lộ 1A đoạn đi qua dốc Vườn Xoài, xã An Dân, huyện Tuy An, tỉnh Phú Yên thuộc Dự án Xử lý sụt trượt đảm bảo giao thông Km1294+800 - Km1294+900 Quốc lộ 1A, tỉnh Phú Yên đã được Tổng cục Đường bộ Việt Nam phê duyệt dự án đầu tư tại Quyết định số 1141/QĐ-TCĐBVN ngày 27/7/2011.

Triển khai quyết định phê duyệt dự án, ngày 17/10/2011 Khu Quản lý đường bộ 5 (Chủ đầu tư dự án) đã ký hợp đồng với Nhà thầu là Công ty TNHH MTV Quản lý và Sửa chữa đường bộ Phú Yên thi công trong thời gian 90 ngày. Do mức độ ảnh hưởng đời sống, sinh hoạt của các hộ dân và yêu cầu cấp bách đảm bảo giao thông thông suốt trên tuyến Quốc lộ 1A, Tổng cục Đường bộ Việt Nam đã tổ chức các đoàn kiểm tra, chỉ đạo đôn đốc Nhà thầu tập trung lực lượng thi công. Đến nay công trình đã cơ bản hoàn thành phần thi công nền đường, đang xây dựng hệ thống thoát nước ngầm. Theo báo cáo của Tổng cục Đường bộ Việt Nam, công trình sẽ hoàn thành trước ngày 31/12/2011.

* Về nội dung một số cống trên Quốc lộ 1A không đảm bảo cho việc thoát nước gây ngập úng cho các khu vực dân cư: Dự án xây dựng tuyến tránh quốc lộ 1A qua thị xã Sông Cầu được Bộ Giao thông vận tải đầu tư xây dựng, Ban Quản lý dự án 1 (PMU1) làm chủ đầu tư có chiều dài 6,7km từ Km1277 - Km1284. Dự án hoàn thành, bàn giao đưa vào quản lý khai thác từ tháng 7/2005. Từ đó đến nay, qua các đợt mưa lũ năm 2009 và 2010, cánh đồng Long Phước nằm ở phía Tây tuyến đường bị ngập úng gây ảnh hưởng đến sản xuất của nhân dân địa phương. Để khắc phục dứt điểm tình trạng ngập úng tại khu vực, Bộ GTVT đã yêu cầu Tổng cục Đường bộ Việt Nam chỉ đạo đơn vị quản lý khai thác tuyến đường (Khu QLĐB V) tiến hành điều tra, đánh giá và xác định nguyên nhân ngập úng để cho phép lập dự án đầu tư bổ sung hệ thống thoát nước ngang của tuyến tránh thị xã Sông Cầu.

2. Quốc lộ (QL) 25 có chiều dài khoảng 181km đi qua địa phận 2 tỉnh Phú Yên và Gia Lai, nối liền QL1A với đường Hồ Chí Minh (QL14). Hiện nay, mặt đường đang xuống cấp, để đáp ứng được nhu cầu vận tải và phát triển kinh tế - xã hội cũng như đi lại của nhân dân trong khu vực nói riêng và trong vùng nói chung, Bộ Giao thông vận tải phê duyệt và thực hiện đầu tư dự án cải tạo, nâng cấp QL25 như sau:

- Đoạn từ Km21+600–Km99+432 và đoạn từ Km113–Km123 với tổng mức đầu tư 1.390 tỷ đồng, sử dụng nguồn vốn trái phiếu Chính phủ và Chủ đầu tư là Tổng cục Đường bộ Việt Nam. Dự án đã được khởi công từ đầu năm 2010 và chủ yếu triển khai thi công gói thầu số 4 (Km47+125 – Km58+000); gói thầu số 8 (Km85+000 - Km99+432). Tuy nhiên, thực hiện Nghị quyết 11/NQ-CP ngày 24/02/2011 của Chính phủ về những giải pháp chủ yếu tập trung kiềm chế lạm

pháp, ổn định kinh tế vĩ mô, đảm bảo an sinh xã hội do đó phải tạm thời dãn tiến độ để năm 2012 bố trí được vốn sẽ tiếp tục thực hiện các đoạn đang thi công dở dang trên; các năm tiếp theo nếu bố trí đủ vốn sẽ triển khai các đoạn còn lại để có thể hoàn thành trước 2015. Bộ đã chỉ đạo Chủ đầu tư thi công hoàn thiện các hạng mục đang thi công dở dang và thực hiện công tác đảm bảo an toàn giao thông trên tuyến. Các đoạn còn lại của Dự án chưa bố trí được vốn Bộ yêu cầu Sở GTVT Phú Yên và Sở GTVT Gia Lai tăng cường bảo trì và đảm bảo giao thông.

- Đoạn qua đèo Tô Na (Km 99 + 500 – Km 113) đang triển khai thực hiện đầu tư theo tiêu chuẩn cấp III miền núi, đã khởi công từ cuối năm 2008, phấn đấu hoàn thành vào đầu năm 2012.

- Các đoạn từ Km0-Km21+600 và đoạn từ Km123-Km181 Bộ Giao thông vận tải cũng đã phê duyệt dự án đầu tư từ quý III/2010 với tổng mức đầu tư 2.228 tỷ đồng nhưng chưa xác định được nguồn vốn để thực hiện, trong các năm tiếp theo nếu được Thủ tướng Chính phủ bố trí nguồn vốn cho Dự án thì sẽ triển khai thực hiện.

3. Hiện nay, Đường sắt Việt Nam đang áp dụng hệ thống bán vé điện toán. Hệ thống bán vé điện toán bán vé tự động theo nguyên tắc hạn chế cự ly cắt chặng như vậy hành khách có thể mua được vé hay không là phụ thuộc vào cự ly đi tàu của hành khách và thời điểm hành khách mua vé so với ngày đi tàu. Hành khách ở một ga có thể mua vé đi tàu ở bất cứ ga nào mà tàu có dừng nhận khách. Hành khách mua vé sớm được chọn chỗ theo ý muốn, hành khách mua vé muộn có thể không mua được vé theo ý muốn, phải chọn chỗ khác và thậm chí không còn chỗ. Hiện nay hệ số chiếm chỗ trên các đoàn tàu thống nhất tính bình quân cho cả năm là 75%. Tuy nhiên vào một số ngày cuối tuần và các dịp hè, lễ, tết ở một số ga cách trung tâm các thành phố lớn như Hà Nội, Sài Gòn khoảng 500km thường thiếu loại vé giường nằm. Đường sắt Việt Nam đang nghiên cứu phương án chạy tàu để vừa đáp ứng nhu cầu của hành khách vừa đảm bảo hiệu quả sản xuất kinh doanh. Vận tải hành khách bằng đường sắt hiện nay chỉ chiếm tỷ trọng rất nhỏ bằng 0.4 % so với vận tải bằng các phương tiện khác, nguyên nhân do cơ sở hạ tầng đường sắt xuống cấp, năng lực thông qua thấp. Khối lượng vận tải hành khách và hàng hoá hàng năm đạt thấp và có chiều hướng sụt giảm.

Về việc thời gian tàu dừng lại ga Tuy Hòa chỉ cú 2 phút gây áp lực lớn cho việc lên xuống của hành khách, nguy hiểm khi có người già, trẻ em: Hiện nay hàng ngày Đường sắt Việt Nam đang tổ chức 5 đôi tàu thống nhất và tàu nhanh có quy định dừng đón trả khách tại ga Tuy Hòa. Thời gian đỗ tại ga Tuy Hòa là 3 phút lớn hơn so với ý kiến chất vấn của Đại biểu là 1 phút. Theo thống kê mỗi ngày có khoảng từ 110 đến 130 hành khách lên tàu tại ga Tuy Hoà. Tại ga Tuy Hoà có 5 đoàn tàu Thống nhất và tàu nhanh có đỗ nhận khách, như vậy bình quân một đoàn tàu có khoảng 24 người lên tàu với thời gian đỗ 3 phút là hợp lý. Tuy

nhiên khi lượng hành khách của một chuyến tàu tăng cao hơn số lượng hành khách bình thường đoàn tàu phải chờ cho hành khách lên hết tàu và vào trong toa tàu mới được chạy. Theo báo cáo của Ga Tuy Hoà trong 10 năm qua chưa có hành khách nào mua được vé mà không lên được tàu và cũng không có vụ tai nạn hành khách nào tại ga Tuy Hòa. Hệ thống đường sắt Việt Nam hiện nay là đường đơn, năng lực thông qua có giới hạn,vì vậy vừa để đảm bảo an toàn vừa rút ngắn thời gian hành khách đi tàu thì thời gian dừng tàu tại mỗi ga có quy định đón và tiễn hành khách đó được tính toán đầy đủ.

Bộ giao thông vận tải trân trọng cám ơn Đại biểu Quốc hội Đặng Thị Kim Chi - Đoàn đại biểu Quốc hội tỉnh Phú Yên đã quan tâm đến hoạt động của ngành GTVT./.

Nơi nhận:
- Như trên;
- Các Thứ trưởng;
- Văn phòng Bộ;
- Các Vụ: Vận tải, KHĐT;
- Cục QLXD & CLCTGT;
- Lưu: VT, TH.

BỘ TRƯỞNG

Đinh La Thăng