# 13. BỘ GIAO THÔNG VẬN TẢI

***1. Cử tri tỉnh An Giang kiến nghị:*** *Cử tri phản ánh hệ thống giao thông vùng ĐBSCL nói chung, tỉnh An Giang nói riêng còn yếu kém, như đường hẹp, tải trọng cầu yếu, mật độ giao thông cao, điều này ảnh hưởng đến an toàn giao thông và là trở ngại cho thu hút doanh nghiệp đầu tư sản xuất kinh doanh. Đề nghi tăng cường hơn nữa việc đầu tư hạ tầng giao thông vùng ĐBSCL và sớm thực hiện dự án đường cao tốc Cần Thơ – Phnôm Pênh nhằm thúc đẩy phát triển kinh tế vùng.*

**Trả lời:** Tại công văn số 6974/BGTVT-KHĐT ngày 20/6/2016

Trên nguyên tắc, việc đầu tư cơ sở hạ tầng nói chung và hạ tầng giao thông vận tải nói riêng phải thực hiện phù hợp với quy hoạch, kế hoạch được Thủ tướng Chính phủ phê duyệt, phù hợp với tình hình phát triển kinh tế - xã hội của từng vùng, từng khu vực và điều kiện nguồn lực quốc gia. Do ĐBSCL là vùng bị chia cắt bởi nhiều sông rạch, địa chất khá yếu dẫn đến tổng mức đầu tư tất cả các dự án kết cấu hạ tầng giao thông vận tải rất lớn nên phần nào chưa đáp ứng được nhu cầu phát triển kinh tế - xã hội của khu vực.

Trong những năm vừa qua, được sự quan tâm của Đảng, Chính phủ, kinh phí đầu tư cho cơ sở hạ tầng giao thông vận tải vùng ĐBSCL mặc dù chưa đáp ứng được nhu cầu tuy nhiên khá lớn so với nguồn lực quốc gia, tổng vốn đầu tư kết cấu hạ tầng giao thông vùng ĐBSCL giai đoạn 2010-2015 là 147.688 tỷ đồng, trong đó các dự án đã hoàn thành giai đoạn trước năm 2015 là 58.778 tỷ đồng, các dự án đang triển khai dở dang là 88.910 tỷ đồng. Một số công trình quan trọng đã được đầu tư hoàn thành làm thay đổi bộ mặt của vùng như: Cầu Mỹ Thuận, cầu Cần Thơ, cầu Rạch Miễu, cần Hàm Luông, cầu Mỹ Lợi, cầu Cổ Chiên, cầu Năm Căn…, đường cao tốc HCM – Trung Lương, đường Quản Lộ - Phụng Hiệp, đường Nam Sông Hậu, mở rộng QL1 đoạn từ TP HCM – Cần Thơ, từ Cần Thơ – Phụng Hiệp, đường Hồ Chí Minh đoạn Năm Căn – Đất Mũi, hoàn thành nâng cấp nhiều tuyến quốc lộ quan trọng trong vùng như: QL91 đoạn Châu Đốc - Tịnh Biên – Hà Tiên, QL53, QL54, QL57, QL60, QL61, QL63, QL80, QL91...; nâng cấp nhiều cầu yếu trên các tuyến quốc lộ bằng nguồn vốn của JICA, hoàn thành xây dựng sân bay quốc tế Cần Thơ và Phú Quốc, cảng biển An Thới và Cái Cui, thông luồng tàu biển trọng tải lớn vào sông Hậu qua kênh Quan Chánh Bố, nâng cấp tuyến đường thủy từ TP HCM – Cà Mau và TP HCM - Kiên Lương …

Hiện nay, đang triển khai xây dựng một số công trình như: cầu Cao Lãnh, cầu Vàm Cống, cầu Long Bình, tuyến tránh Cai Lậy, tuyến tránh thành phố Sóc Trăng, mở rộng QL1 qua thành phố Bạc Liêu, xây dựng, nâng cấp QL30 đoạn An Hữu – Cao Lãnh, tuyến Lộ Tẻ - Rạch Sỏi, cao tốc Trung Lương – Mỹ Thuận…Ngoài ra, đang triển khai Dự án đầu tư xây dựng cầu dân sinh và quản lý tài sản đường địa phương đầu tư bằng nguồn vốn vay của WB trong đó vùng ĐBSCL được đầu tư 340 cầu với kinh phí đầu tư khoảng 893 tỷ đồng, riêng tỉnh An Giang được đầu tư 26 cầu với kinh phí khoảng 97 tỷ đồng.

Để từng bước hoàn thiện hệ thống cơ sở hạ tầng GTVT vùng ĐBSCL, Bộ GTVT đã xây dựng, lấy ý kiến tất cả các tỉnh trong khu vực, đã trình và được Thủ tướng Chính phủ phê duyệt điều chỉnh phương hướng, nhiệm vụ và kế hoạch phát triển kết cấu hạ tầng GTVT vùng ĐBSCL đến năm 2012, định hướng đến năm 2020 tại Quyết định số 638/QĐ-TTg ngày 28/4/2011 và Quyết định số 548/QĐ-TTg ngày 4/4/2013.

Căn cứ chiến lược, quy hoạch phát triển giao thông vận tải các lĩnh vực, kế hoạch phát triển GTVT vùng ĐBSCL đã được Thủ tướng Chính phủ phê duyệt, Bộ GTVT sẽ phối hợp với UBND các tỉnh vùng ĐBSCL để huy động mọi nguồn lực, tiếp tục đầu tư kết cấu hạ tầng giao thông vận tải, đáp ứng nhu cầu phát triển kinh tế - xã hội vùng ĐBSCL nói riêng và của cả nước nói chung.

Riêng đối với tuyến cao tốc Cần Thơ – Phnôm Pênh (nằm trên tuyến cao tốc Châu Đốc – Cần Thơ – Sóc Trăng): Theo quy hoạch phát triển mạng đường bộ cao tốc Việt Nam đến năm 2020, định hướng đến năm 2030 được Thủ tướng Chính phủ phê duyệt tại Quyết định số 326/QĐ-TTg ngày 01/3/2016, tuyến cao tốc này sẽ được đầu tư trong giai đoạn sau năm 2030.

***2. Cử tri tỉnh An Giang kiến nghị:*** *Đề nghị quan tâm nghiên cứu dự án đầu tư cầu từ thành phố Long Xuyên qua xã Mỹ Hòa Hưng nhằm tạo sự thuận lợi cho người dân đến thăm khu lưu niệm Bác Tôn và góp phần thúc đẩy phát triển kinh tế xã hội.*

**Trả lời:** Tại công văn số 6772/BGTVT-KHĐT ngày 15/6/2016

Bộ GTVT ủng hộ chủ trương đầu tư dự án xây dựng cầu từ thành phố Long Xuyên qua xã Mỹ Hòa Hưng nhằm tạo sự thuận lợi cho người dân đến thăm khu lưu niệm Bác Tôn và góp phần thúc đẩy phát triển kinh tế xã hội. Tuy nhiên, đây là công trình thuộc trách nhiệm quản lý và triển khai thực hiện đầu tư của địa phương, theo quy định của Luật Ngân sách, nguồn vốn phân bổ cho Bộ GTVT không thể hỗ trợ để triển khai các công trình của địa phương. Đề nghị UBND tỉnh An Giang sắp xếp thứ tự ưu tiên, đưa các dự án quan trọng, cấp bách vào kế hoạch đầu tư công trung hạn giai đoạn 2016-2020 trình Thủ tướng Chính phủ bố trí vốn để triển khai thực hiện.

***3. Cử tri tỉnh An Giang kiến nghị:*** *Cử tri đề nghị Bộ GTVT đầu tư xây dựng tuyến đường tránh qua địa bàn huyện Châu Phú vì hiện nay Quốc lộ 91 từ Long Xuyên đi Châu Đốc đã được mở rộng thông thoáng, nhưng đoạn qua thị trấn Cái Dầu, huyện Châu Phú đường hẹp, dân cư đông đúc, thường xuyên tắc nghẽn giao thông và xảy ra tai nạn.*

**Trả lời:** Tại công văn số 6973/BGTVT-KHĐT ngày 20/6/2016

Dự án xây dựng tuyến tránh Cái Dầu, Quốc lộ 91, tỉnh An Giang đã được Thủ tướng Chính phủ đồng ý về chủ trương đầu tư theo hình thức BOT tại Văn bản số 5554/VPCP-KTN ngày 25/8/2008 và giao UBND tỉnh An Giang phối hợp với Bộ GTVT triển khai thực hiện theo đúng quy định.

Bộ GTVT đã có văn bản góp ý về TKCS cho dự án (Văn bản số 10535/BGTVT-KHĐT ngày 12/12/2012), đề nghị UBND tỉnh An Giang tiếp tục nghiên cứu triển khai thực hiện và trả lời cho cử tri được rõ. Trường hợp khó khăn, đề nghị UBND tỉnh An Giang đề xuất phương án đầu tư, báo cáo Thủ tướng Chính phủ xem xét, quyết định.

***4. Cử tri tỉnh Bắc Ninh kiến nghị:*** *Đề nghị Ban Quản lý dự án 2 (Bộ Giao thông vận tải) xây dựng hoàn trả công trình cấp nước cho sản xuất nông nghiệp xã Hòa Tiến, huyện Yên Phong. Cử tri phản ánh khi thi công QL3 từ năm 2010 đã phá bỏ 800m kênh cứng của thôn Yên Vĩ. Đến nay, hơn 3ha đất nông nghiệp bị chia cắt không có nguồn nước để canh tác.*

**Trả lời:** Tại công văn số 6795/BGTVT-CQLXD ngày 16/6/2016

Để không làm ảnh hưởng đến đời sống sinh hoạt của nhân dân khu vực dự án, tránh tình trạng khiếu kiện kéo dài và phù hợp với điều kiện thực tế của dự án; Trên cơ sở kiến nghị của UBND huyện Yên Phong tại văn bản số 150/CV-UBND ngày 28/01/2016, văn bản số 241/CV-UBND ngày 11/03/2016 và báo cáo của Ban QLDA2 tại văn bản số 52/BQLDA2-PID5 ngày 04/05/2016, Bộ Giao thông vận tải đã có văn bản số 6094/BGTVT-CQLXD ngày 01/6/2016 thống nhất về nguyên tắc giao hạng mục hoàn trả hệ thống kênh mương thuỷ lợi qua kênh Bắc Trịnh Xá, xã Hòa Tiến để UBND huyện Yên Phong chủ trì thực hiện bằng nguồn vốn đối ứng GPMB của Dự án Quốc lộ 3 mới; UBND huyện Yên Phong chịu trách nhiệm đầu mối xử lý các vướng mắc với các cơ quan quản lý công trình và chính quyền địa phương, tổ chức thi công hoàn trả đảm bảo chất lượng công trình, tiết kiệm kinh phí, dự kiến thời gian thi công hoàn thành tháng 7/2016.

***5. Cử tri tỉnh Bắc Ninh kiến nghị:*** *Đề nghị Bộ Giao thông vận tải triển khai làm đường vòng xuyến đoạn giao giữa Quốc lộ 18 và Quốc lộ 3.*

**Trả lời:** Tại công văn số 6795/BGTVT-CQLXD ngày 16/6/2016

Theo thiết kế kỹ thuật của Dự án Quốc lộ 3 mới đoạn Hà Nội – Thái Nguyên đã có thiết kế đường gom đất chạy dọc theo nhánh rẽ kết nối vào đường Quốc lộ 18 hiện trạng. Để phù hợp với điều kiện thực tế của dự án, tạo điều kiện thuận lợi việc sản xuất của nhân dân, trên cơ sở đề nghị của địa phương và của Ban Quản lý dự án 2 tại văn bản số 870/BQDA2-PID5 ngày 21/05/2015, Bộ Giao thông vận tải đã chấp thuận bổ sung thêm lớp cấp phối đá dăm cho đoạn đường gom trên. Hiện tại đơn vị thi công đã thi công hoàn chỉnh đoạn đường gom trên và được địa phương xác nhận tại Biên bản hiện trường ngày 19/8/2015.

***6. Cử tri tỉnh Bình Dương kiến nghị:*** *Cử tri phường Bình Chuẩn, thị xã Thuận An, tỉnh Bình Dương kiến nghị dự án đường sắt đoạn đi ngang qua đường ĐT746 đã có quy hoạch chi tiết tỷ lệ 1/2000 nhưng đến nay vẫn chưa thực hiện gây ảnh hưởng đến đời sống của người dân xung quanh khu vực do không thể xây dựng hay xin giấy phép đầu tư trên diện tích đất của mình. Được biết dự án do Bộ GTVT chịu trách nhiệm đầu tư. Cử tri đề nghị Bộ GTVT trả lời cho cử tri được rõ dự án trên có thực hiện hay không, thời gian thực hiện, nếu không thực hiện đề nghị thông báo cho cử tri được biết.*

**Trả lời:** Tại công văn số 6655/BGTVT-KHĐT ngày 14/6/2016

Như phản ánh của cử tri, hiện nay Bộ GTVT đã phê duyệt quy hoạch chi tiết đường sắt khu đầu mối thành phố Hồ Chí Minh tại Quyết định số 1556/QĐ-BGTVT ngày 06/6/2013, trong đó có tuyến đường sắt Sài Gòn (Dĩ An) - Lộc Ninh giao với đường ĐT746 trên địa bàn tỉnh Bình Dương. Mặt khác, tại Quyết định số 1468/QĐ-TTg ngày 24/8/2015 của Thủ tướng Chính phủ về điều chỉnh quy hoạch phát triển GTVT đường sắt Việt Nam đến năm 2020, tầm nhìn đến năm 2030, tuyến đường sắt Sài Gòn (Dĩ An) - Lộc Ninh tiếp tục được dự kiến đầu tư trong giai đoạn sau năm 2020.

Thời gian vừa qua, Bộ GTVT đã chỉ đạo Cục Đường sắt Việt Nam nghiên cứu, thực hiện công tác chuẩn bị đầu tư dự án; tuy nhiên, do khó khăn về nguồn vốn nên đến nay dự án vẫn chưa được phê duyệt chủ trương đầu tư theo quy định của Luật Đầu tư công. Hiện nay, Bộ GTVT đang tích cực tìm kiếm Nhà tài trợ để sớm triển khai dự án theo quy hoạch đã được phê duyệt.

***7. Cử tri tỉnh Bình Thuận kiến nghị:*** *Đề nghị Bộ Giao thông vận tải xem xét lại việc lắp dải phân cách trên Quốc lộ 1A hiện nay. Một số nơi dải phân cách rất dài khi đi qua khu dân cư hai bên quốc lộ, gây khó khăn cho nhân dân lưu thông qua lại hai bên đường. Bên cạnh đó, hệ thống thoát nước ven quốc lộ không có, gây ngập úng khi mưa lớn dẫn đến tình trạng xuống cấp đường hư hỏng và ảnh hưởng đến nhà ở của nhân dân. Ngoài ra, qua các phương tiện thông tin đại chúng, cử tri cho rằng kinh phí nâng cấp Quốc lộ 1A vẫn còn dư. Đề nghị Bộ cân đối và sử dụng kinh phí còn dư này để đầu tư chỉnh trang hành lang đường bộ tuyến Quốc lộ 1A qua các thị trấn đông dân cư.*

**Trả lời:** Tại công văn số 6950/BGTVT-QLXD ngày 20/6/2016

1- Quốc lộ 1 có lưu lượng phương tiện giao thông rất cao. Để đảm bảo an toàn giao thông phải bố trí dải phân cách giữa phân chia các làn xe ngược chiều. Các vị trí mở dải phân cách giữa để kết nối giao thông hai bên đường đã được Tư vấn nghiên cứu kỹ và đã phối hợp với Tổng cục ĐBVN cùng các cơ quan liên quan của địa phương (Sở GTVT, Ban ATGT, chính quyền địa phương) rà soát, xác định vị trí mở dải phân cách cho phù hợp, đảm bảo yêu cầu ATGT và thuận tiện đi lại của nhân dân hai bên đường. Tuy nhiên, một số vị trí không mở dải phân cách trực tiếp tại vị trí đường nhánh nhằm tránh phương tiện giao thông từ đường nhánh chạy cắt ngang đường gây xung đột trực tiếp gây mất ATGT (việc mở nhiều vị trí trực tiếp gần nhau thì nguy cơ xảy ra tai nạn giao thông càng cao).

Bộ GTVT đã giao Tổng cục ĐBVN tiếp tục theo dõi tình trạng tổ chức giao thông trong quá trình khai thác để kịp thời điều chỉnh vị trí đóng, mở dải phân cách cho phù hợp. Đề nghị các cơ quan liên quan của địa phương tiếp tục phối hợp chặt chẽ với Tổng cục ĐBVN rà soát, xác định điều chỉnh để đảm bảo ATGT và thuận tiện đi lại của nhân dân hai bên đường.

2- Khi triển khai dự án nâng cấp, mở rộng Quốc lộ 1, Bộ GTVT đã chỉ đạo thiết kế, xây dựng đồng bộ các công trình để đảm bảo bền vững công trình và không ảnh hưởng đến đời sống của nhân dân bên đường.

Tư vấn thiết kế đã nghiên cứu, thiết kế bố trí đầy đủ các công trình đảm bảo yêu cầu thoát nước; đặc biệt đối với đoạn qua khu đô thị, đông dân cư đã bố trí hệ thống thoát nước dọc bằng cống tròn, rãnh hộp BTCT, kết hợp bố trí bó vỉa đảm bảo thoát nước, vệ sinh môi trường và chỉnh trang đô thị. Trong quá trình thực hiện dự án, các Chủ đầu tư, Ban QLDA và các đơn vị tư vấn đã phối hợp chặt chẽ với các cơ quan liên quan của địa phương tổ chức rà soát, điều chỉnh bổ sung hệ thống thoát cho phù hợp với điều kiện thực tế. Đến nay hệ thống thoát nước Quốc lộ 1 đã cơ bản đảm bảo yêu cầu thoát nước.

Tuy nhiên, thực tế còn một số vị trí cửa xả, thượng, hạ lưu cống bị công trình nhà dân lấn chiếm làm thu hẹp dòng chảy (một số vị trí liên quan đến quản lý xây dựng của địa phương nên khi thực hiện dự án chỉ khơi thông được ở phạm vi công trình), dẫn đến bị úng cục bộ trong thời gian ngắn khi mưa lớn. Do vậy, đề nghị các cơ quan có thẩm quyền của địa phương quan tâm trong quản lý xây dựng, không để người dân xây dựng lấn chiếm dòng chảy gây ảnh hưởng đến hệ thống thoát nước.

3- Quốc lộ 1 là tuyến giao thông huyết mạch có lưu lượng phương tiện giao thông cao. Do nguồn vốn ngân sách Nhà nước hạn chế, để tạo điều kiện đẩy nhanh phát triển kinh tế, xã hội và đảm bảo an ninh quốc phòng, Nhà nước đã phải sử dụng vốn Trái phiếu Chính phủ vay của nhân dân để đầu tư xây dựng nâng cấp, mở rộng. Với trách nhiệm được Chính phủ giao quản lý vốn đầu tư dự án, Bộ GTVT đã chỉ đạo áp dụng mọi giải pháp kỹ thuật, tổ chức xây dựng… tối ưu để tiết kiệm kinh phí đầu tư xây dựng công trình, nên sau khi xây dựng hoàn thành dự án, còn dư vốn theo kế hoạch.

Việc sử dụng vốn dư cho hạng mục bổ sung cần phải được rà soát, xác định đảm bảo hiệu quả, tiết kiệm. Bộ GTVT đang chỉ đạo các Chủ đầu tư, Ban QLDA phối hợp với các cơ quan của các địa phương rà soát, xem xét đầu tư bổ sung các hạng mục công trình thiết yếu để nâng cao hiệu quả khai thác, đảm bảo ATGT. Tuy nhiên, đối với hạng mục chỉnh trang đô thị như hè đường, cây xanh…, đề nghị các địa phương bố trí đầu tư bằng nguồn vốn của địa phương.

***8. Cử tri tỉnh Bình Phước kiến nghị:*** *Quốc lộ 14 đoạn đi qua tỉnh Bình Phước đã thi công xong và đưa vào sử dụng. Tuy nhiên, việc lắp đặt và mở các dải phân cách qua các khu đô thị là chưa hợp lý làm mất mỹ quan đô thị. Đề nghị Bộ GTVT chỉ đạo Ban Quản lý dự án Đường Hồ Chí Minh kiểm tra và cho phép các địa phương được thay thế dải phân cách trong khu đô thị bằng việc trồng cây xanh hoặc thảm cỏ cho phù hợp.*

**Trả lời:** Tại công văn số 6791/BGTVT-CQLXDngày 16/6/2016

1. Việc bố trí lắp đặt dải phân cách qua khu đô thị:

Thực hiện Nghị quyết số 43-NQ/BCSĐ ngày 31/12/2013 của Ban Cán sự Bộ GTVT, Dự án xây dựng đường Hồ Chí Minh qua khu vực Tây Nguyên được đầu tư với quy mô và tiêu chuẩn kỹ thuật như sau:

- Khu vực ngoài đô thị: Tiêu chuẩn đường cấp III - đồng bằng, tốc độ thiết kế V=80km/h (TCVN4054-2005); bề rộng Bnền=12m, Bmặt=2x3,5m + 2x2,0m = 11m.

- Khu vực qua đô thị: Tiêu chuẩn đường phố chính đô thị thứ yếu, tốc độ thiết kế V=60km/h (TCXDVN104:2007) bề rộng Bnền=20,5m, bao gồm 4 làn xe cơ giới Bcg=4x3,5=14m; 2 làn xe hỗn hợp Bhh=2x2,0m=4m; dải phân cách Bpc=0,5m và dải an toàn Bat=1,0m; bó vỉa và đan rãnh 2x0,5=1,0m và hệ thống thoát nước dọc (không đầu tư vỉa hè, cây xanh, chiếu sáng).

- Dự án xây dựng đường Hồ Chí Minh qua khu vực Tây Nguyên và Bình Phước (đoạn qua tỉnh Bình Phước) chỉ có Dự án Cây Chanh - Cầu 38, đoạn đi qua thị trấn Đức Phong, huyện Bù Đăng bố trí lắp đặt dải phân cách giữa bằng bê tông cốt thép (L=2,6Km), đã thi công hoàn thành được Hội đồng nghiệm thu Nhà Nước chấp thuận nghiệm thu và đưa vào khai thác sử dụng từ tháng 6/2015.

2. Liên quan đến nội dung thay thế dải phân cách giữa bằng trồng cây xanh hoặc thảm cỏ: Địa phương cần nghiên cứu cụ thể, kỹ lưỡng để đảm bảo đồng bộ trên toàn tuyến đường Hồ Chí Minh, đảm bảo bề rộng phần xe chạy và đảm bảo an toàn cho các phương tiện khi tham gia giao thông, không làm thay đổi quy mô mặt cắt ngang nền đường của Dự án xây dựng đường Hồ Chí Minh đã được Thủ tướng Chính phủ phê duyệt Quy hoạch chi tiết tại Quyết định số194/QĐ-TTg ngày15/02/2012; Nếu thay đổi dải phân các giữa bằng bê tông cốt thép thành trồng cây xanh hoặc thảm cỏ sẽ làm thay đổi mặt cắt ngang nền đường đã được Thủ tướng Chính phủ phê duyệt và làm phát sinh kinh phí kể cả trong giai đoạn quản lý khai thác.

***9. Cử tri TP Cần Thơ kiến nghị:*** *Kiến nghị xem xét, trình Chính phủ sớm giải quyết bồi thường, hỗ trợ công trình hạ tầng kỹ thuật và nhà ở bị ảnh hưởng bởi dự án cải tạo, nâng cấp Quốc lộ 91 đoạn Km7+000 – Km14+000 trên địa bàn thành phố Cần Thơ, nhất là đối với công trình hạ tầng cấp nước hiện nay đang rất bức xúc, nhằm tháo gỡ khó khăn cho doanh nghiệp, đơn vị.*

**Trả lời:** Tại công văn số 7024/BGTVT-CQLXD ngày 21/6/2016

Ngày 29/3/2016 Bộ GTVT đã có văn bản số 3392/BGTVT-CQLXD gửi Thủ tướng Chính phủ báo cáo đề xuất sửa đổi khung chính sách bồi thường, hỗ trợ, tái định cư của dự án cải tạo, nâng cấp Quốc lộ 91 đoạn Km7+000 – Km14+000 thuộc tiểu dự án 1, dự án phát triển cơ sở hạ tầng giao thông đồng bằng sông Cửu Long (dự án WB5).

Trên cơ sở kiến nghị của Bộ GTVT, ngày 08/4/2016 Văn phòng Chính phủ đã có văn bản số 2474/VPCP-KTN gửi các Bộ: Kế hoạch và Đầu tư, Tài chính, Ngân hàng Nhà nước Việt Nam và UBND TP. Cần Thơ lấy ý kiến để có cơ sở trình Thủ tướng Chính phủ xem xét, quyết định.

Sau khi xem xét, các Bộ, ngành đã có văn bản gửi Văn phòng Chính phủ cơ bản thống nhất với kiến nghị của Bộ GTVT: Văn bản số 6599/BTC-QLN ngày 17/5/2016 của Bộ Tài chính; Văn bản số 3670/NHNN-HTQT ngày 19/5/2016 của Ngân hàng Nhà nước Việt Nam; Văn bản số 3764/BKHĐT-KTĐN ngày 18/5/2016 của Bộ Kế hoạch và Đầu tư; Văn bản số 1429/UBND-KT ngày 19/4/2016 của UBND TP. Cần Thơ.

Hiện Văn phòng Chính phủ đang xem xét trình Thủ tướng Chính phủ chấp thuận.

***10. Cử tri TP Cần Thơ kiến nghị:*** *Cử tri kiến nghị cần có giải pháp đẩy nhanh tiến độ đầu tư, sớm đưa dự án cao tốc Trung Lương - Mỹ Thuận - Cần Thơ vào sử dụng, nhằm rút ngắn khoảng cách và thời gian lưu thông giữa TP. Hồ Chí Minh với các tỉnh, thành phố vùng đồng bằng sông Cửu Long, góp phần thúc đẩy phát triển kinh tế - xã hội vùng.*

**Trả lời:** Tại công văn số 6970/BGTVT-ĐTCT ngày 20/6/2016

Đường cao tốc Trung Lương - Cần Thơđược Bộ GTVT triển khai thành 02 dự án độc lập (gồm: Trung Lương - Mỹ Thuận và Mỹ Thuận - Cần Thơ) để thuận lợi trong việc huy động nguồn vốn tư nhân đầu tư theo hình thức đối tác công tư.

Về dự án đầu tư xây dựng công trình đường cao tốc Trung Lương - Mỹ Thuận theo hình thức đối tác công tư, hợp đồng BOT (sau đây gọi tắt là Dự án Trung Lương - Mỹ Thuận): Bộ GTVT đã ký tắt Hợp đồng BOT số 04/HĐ.BOT-BGTVT ngày 06/02/2015 với Nhà đầu tư là Liên danh Công ty cổ phần đầu tư xây dựng Tuấn Lộc - Công ty TNHH sản xuất thương mại dịch vụ Yên Khánh - Công ty cổ phần đầu tư xây dựng BMT - Công ty TNHH tập đoàn Thắng Lợi - Công ty cổ phần Hoàng An - Công ty cổ phần đầu tư cầu đường CII; Bộ Kế hoạch và Đầu tư đã cấp Giấy chứng nhận đăng ký đầu tư số 109/BKHĐT-GCNĐKĐTTN ngày 21/01/2016 cho Dự án Trung Lương - Mỹ Thuận.

Hiện nay, Bộ GTVT và Nhà đầu tư đang phối hợp với Uỷ ban nhân dân tỉnh Tiền Giang để triển khai công tác giải phóng mặt bằng (GPMB), cơ bản đã có công địa để có thể triển khai thi công từng phần và phấn đấu bàn giao toàn bộ mặt bằng trong năm 2016. Nhà đầu tư đã triển khai thi công ngay đối với phần mặt bằng đã được bàn giao. Theo kế hoạch triển khai đã được Bộ GTVT và Nhà đầu tư thống nhất ký Hợp đồng BOT, sẽ hoàn thành công trình Dự án Trung Lương - Mỹ Thuận vào cuối năm 2018.

Về dự án đầu tư xây dựng công trình đường cao tốc Mỹ Thuận - Cần Thơ theo hình thức đối tác công tư, hợp đồng BOT (sau đây gọi tắt là Dự án Mỹ Thuận - Cần Thơ): Bộ GTVT đã báo cáo và được Thủ tướng Chính phủ chấp thuận phương án Nhà nước hỗ trợ cho Dự án Mỹ Thuận - Cần Thơ bằng quyền thu phí đường cao tốc TP. Hồ Chí Minh - Trung Lương; trên cơ sở đó, Bộ GTVT đã phê duyệt đề xuất dự án tại Quyết định số 1666/QĐ-BGTVT ngày 31/5/2016. Hiện nay, Bộ GTVT đang chỉ đạo quyết liệt để đẩy nhanh công tác lập, phê duyệt báo cáo nghiên cứu khả thi và tổ chức lựa chọn nhà đầu tư theo quy định; phấn đấu triển khai thi công công trình vào đầu năm 2017 và hoàn thành công trình đầu năm 2019. Dự án Mỹ Thuận - Cần Thơ đi qua địa bàn tỉnh Vĩnh Long và tỉnh Đồng Tháp nên công tác lập phương án GPMB cũng như triển khai thực hiện sẽ phức tạp hơn và tốn nhiều thời gian hơn so với Dự án Trung Lương - Mỹ Thuận.

Để triển khai dự án Trung Lương - Mỹ Thuận - Cần Thơ thành công, đảm bảo chất lượng, sớm đưa vào khai thác nhằm rút ngắn khoảng cách và thời gian lưu thông giữa TP. Hồ Chí Minh với các tỉnh, thành phố vùng đồng bằng sông Cửu Long, góp phần thúc đẩy phát triển kinh tế - xã hội vùng, Bộ GTVT và Nhà đầu tư các dự án rất cần sự hỗ trợ của các cấp, các ngành địa phương có dự án đi qua (03 tỉnh: Tiền Giang, Đồng Tháp, Vĩnh Long), đặc biệt trong vấn đề GPMB (dự án Trung Lương - Mỹ Thuận - Cần Thơ có phạm vi ảnh hưởng trên diện rộng với khối lượng rất lớn). Bộ GTVT đã, đang và sẽ chỉ đạo quyết liệt Nhà đầu tư, các cơ quan liên quan của Bộ bám sát kế hoạch tiến độ, triển khai thi công ngay đối với phần mặt bằng đã bàn giao để tránh việc tái lấn chiếm và đẩy nhanh tiến độ các dự án.

***11. Cử tri tỉnh Đăk Nông kiến nghị:*** *Đường tỉnh lộ 4 đã được chuyển thành Quốc lộ 28 (kéo dài), tuy nhiên hiện còn nhiều đoạn bị hư hỏng nặng, gây khó khăn trong lưu thông cũng như mất an toàn giao thông. Vì vậy, cử tri kiến nghị Bộ Giao thông vận tải quan tâm sớm có kế hoạch sửa chữa, nâng cấp tuyến đường này.*

**Trả lời:** Tại công văn số 6775/BGTVT-KHĐT ngày 15/6/2016

Ngày 18/01/2016, Bộ GTVT có Quyết định số 148/QĐ-BGTVT chuyển tuyến Tỉnh lộ 4 (đường tỉnh 684), tỉnh Đắk Nông thành QL28 kéo dài. Đồng thời, tuyến đường cũng chưa được bổ sung vào quy hoạch phát triển GTVT đường bộ Việt Nam. Hiện tại, trong kế hoạch đầu tư công trung hạn giai đoạn 2016 – 2020 chưa bao gồm danh mục đầu tư nâng cấp tuyến đường này. Bộ GTVT sẽ tiếp tục phối hợp với các Bộ ngành đề xuất nguồn vốn đầu tư thích hợp, trước mắt trong khi chưa triển khai thực hiện đầu tư được ngay, Bộ GTVT sẽ giao Tổng cục Đường bộ Việt Nam tiếp tục tăng cường công tác duy tu, sửa chữa, đảm bảo êm thuận và an toàn giao thông.

***12. Cử tri tỉnh Đồng Nai kiến nghị:*** *Cử tri phản ánh tuyến đường xã Phước Bình (huyện Long Bình, tỉnh Đồng Nai) điểm đầu từ QL.51 đến điểm cuối là ranh giữa 2 tỉnh Đồng Nai và Bà Rịa – Vũng Tàu thuộc đường nhóm 1 (theo phân nhóm đường giao thông chính trên địa bàn tỉnh Đồng Nai ban hành kèm theo Quyết định số 64/2014/QĐ-UBND ngày 22/12/2014 cảu UBND tỉnh Đồng Nai), có lưu lượng xe tham gia giao thông rất lớn nhưng hiện nay tại điểm đầu giao thông không thuận lợi do bố trí dải phân cách QL.51 chưa hợp lý, thường diễn ra tình trạng xe chạy ngược chiều vi phạm Luật Giao thông đường bộ, không đảm bảo trật tự an toàn giao thông. Cử tri kiến nghị Bộ sớm tiến hành khảo sát, mở dải phân cách tại khu vực trên để điều hòa giao thông cho hợp lý.*

**Trả lời:** Tại công văn số 6959/BGTVT-KCHT ngày 20/6/2016

1. Theo báo cáo của Cục QLĐB IV tại Công văn số 1732/CQLĐBIV-ATGT ngày 15/6/2016, đường vào UBND xã Phước Bình, huyện Long Thành giao cắt với QL.51 tại Km35+550 (bên trái hướng tuyến Biên Hòa – Vũng Tàu); vị trí này không bố trí điểm mở giải phân cách giữa. Hiện này, các phương tiện giao thông khi lưu thông từ xã Phước Bình ra QL.51 hướng về Bà Rịa-Vũng Tàu không rẽ phải đến điểm mở dải phân cách giữa tạ Km34+000 (dài 1550 m) để quay đầu mà thường xuyên đi ngược chiều đến điểm mở dải phân cách giữa tại Km36+300 (dài 750 m) để qua đường, trong khi đó trên đoạn tuyến này các phương tiện giao thông trên QL.51 có lưu lượng rất lớn (nhiều xe tải, xe chở container,…), gây nguy hiểm và tiềm ẩn tai nạn giao thông cao.

2. Để đảm bảo ATGT trên đoạn tuyến QL.51 tại khu vực đường vào UBND xã Phước Bình, huyện Long Thành, Bộ GTVT thống nhất mở điểm dải phân cách giữa tại Km35+550, QL.51 theo đề nghị của Cục QLĐB IV tại Công văn số 1732/CQLĐBIV-ATGT ngày 15/6/2016 và Biên bản cuộc họp của Ban ATGT tỉnh Đồng Nai ngày 16/5/2016 nhằm tạo điều kiện thuận lợi cho người dân và phương tiện giao thông lưu hành qua nút giao tại Km35+500, QL.51.

3. Yêu cầu Tổng cục ĐBVN chỉ đạo Công ty CP Phát triển đường cao tốc Biên Hòa - Vũng Tàu (BVEC), Cục QLĐB IV khẩn trương tiến hành mở dải phân cách giữa tại Km35+550, QL.51.

***13. Cử tri tỉnh Đồng Tháp kiến nghị:*** *Cử tri kiến nghị sớm xây dựng tuyến đường cao tốc Trung Lương - Mỹ Thuận để giảm bớt ùn tắc giao thông, góp phần phát triển nhanh kinh tế - xã hội vùng Đồng bằng sông Cửu Long.*

**Trả lời:** Tại công văn số 6967/BGTVT-CQLXD ngày 20/6/2016

Để đẩy nhanh phát triển kinh tế - xã hội và đảm bảo an ninh quốc phòng vùng Đồng bằng sông Cửu Long, trong thời gian qua, Đảng và Nhà nước quan tâm huy động mọi nguồn lực cho đầu tư xây dựng kết cấu hạ tầng giao thông, trong đó có tuyến cao tốc Tp. Hồ Chí Minh - Cần Thơ. Tuy nhiên do khó khăn về vốn đầu tư, đoạn Trung Lương - Cần Thơ tạm đình hoãn từ năm 2010. Đến nay đoạn Trung Lương - Mỹ Thuận đã được khởi động lại (tháng 2/2015) và đoạn Mỹ Thuận - Cần Thơ đang triển khai các thủ tục đầu tư.

Theo kế hoạch, đường cao tốc Trung Lương - Mỹ Thuận hoàn thành đưa vào khai thác cuối năm 2018. Đến nay các thủ tục đầu tư đã hoàn thành và đang từng bước triển khai trên công trường. Tuy nhiên dự án chiếm dụng diện tích mặt bằng rất lớn và ảnh hưởng đến nhiều hộ dân nên công tác giải phóng mặt bằng (GPMB) còn chậm so với kế hoạch. Bộ GTVT và Nhà đầu tư đang tích cực phối hợp với chính quyền, các cơ quan liên quan liên quan của tỉnh Tiền Giang tập trung GPMB; đồng thời chỉ đạo Nhà đầu tư, đơn vị thi công tập trung huy động thi công ngay ở những phạm vi đã GPMB để đẩy nhanh thi công, đảm bảo hoàn thành dự án trong năm 2018 đúng kế hoạch.

***14. Cử tri tỉnh Đồng Tháp kiến nghị:****Cử tri kiến nghị xem xét đẩy nhanh tiến độ thực hiện dự án nâng cấp, mở rộng Quốc lộ 30, sớm hoàn thành tuyến đường tránh địa phận thành phố Cao Lãnh, huyện Cao Lãnh và huyện Thanh Bình thuộc tỉnh Đồng Tháp.*

**Trả lời:** Tại công văn số 6968/BGTVT-KHĐT ngày 20/6/2016

Theo quy hoạch được duyệt, Quốc lộ 30 từ An Hữu (Tiền Giang) đến cửa khẩu Dinh Bà (Đồng Tháp) có chiều dài 120 km, được quy hoạch theo tiêu chuẩn đường cấp III đồng bằng, trong đó đoạn qua địa phận tỉnh Đồng Tháp dài 121km đã được đầu tư cơ bản đạt cấp IV, 02 làn xe từ năm 2002.

Hiện nay, tuyến tránh Hồng Ngự đã cơ bản hoàn thành; đoạn An Hữu – Cao Lãnh đang được triển khai nâng cấp theo hình thức BOT, dự kiến hoàn thành tháng 7 năm 2017; đoạn Hồng Ngự - Dinh Bà đang chuẩn bị khởi công nâng cấp bằng nguồn vốn NSNN giai đoạn 2016-2020, dự kiến hoàn thành đầu năm 2018. Đối với đoạn Cao Lãnh – Hồng Ngự và xây dựng tuyến tránh Cao Lãnh, Bộ GTVT đã đưa vào danh mục đầu tư công trung hạn giai đoạn 2016-2020 trình Thủ tướng Chính phủ, Quốc hội thông qua để tiếp tục triển khai thực hiện. Như vậy, toàn tuyến Quốc lộ 30 từ An Hữu đến cửa khẩu Dinh Bà sẽ được đầu tư nâng cấp hoàn thành xong trước năm 2020.

***15. Cử tri tỉnh Gia Lai kiến nghị:*** *Cử tri tiếp tục đề nghị Bộ quan tâm đầu tư nâng cấp hoàn chỉnh, đồng bộ tuyến Quốc lộ 25 đoạn từ huyện Phú Thiện đến huyện KRông Pa, tỉnh Gia Lai. Vừa qua, tuy có duy tu, sửa chữa nhưng không đảm bảo sự đồng bộ của toàn tuyến (sửa được đoạn này thì đoạn khác bị hư hỏng, xuống cấp), ảnh hưởng đến an toàn giao thông và phát triển kinh tế - xã hội của địa phương.*

**Trả lời:** Tại công văn số 6777/BGTVT-KHĐT ngày 15/6/2016

Về quốc lộ 25: Nối Gia Lai - Phú Yên dài 181 km, trong đó đoạn qua Gia Lai dài khoảng 111 km, tình hình triển khai cụ thể như sau:

- Đoạn Km99+500 - Km113 đã được đầu tư nâng cấp từ năm 2010. Tuy nhiên, đoạn tuyến mới chỉ được thảm bê tông nhựa dày 7cm và một số vị trí qua đèo Tô Na có kết cấu mái ta luy không ổn định. Hiện nay, Bộ GTVT đã đưa dự án xử lý bền vững hóa công trình và tăng cường kết cấu mặt đường QL25 đoạn Km99+432 - Km113, tỉnh Gia Lai vào Kế hoạch đầu tư công trung hạn 2016-2020 để báo cáo Thủ tướng Chính phủ xem xét, cho phép triển khai đầu tư xây dựng.

- Đoạn Km21 – Km99+432 và đoạn Km113 – Km123 qua 2 tỉnh Phú Yên và Gia Lai (bao gồm đoạn từ huyện Phú Thiện đến huyện KRông Pa): Đã được khởi công năm 2010, quy mô cấp IV đồng bằng, tổng mức đầu tư là 1.390 tỷ đồng, sử dụng nguồn vốn trái phiếu Chính phủ. Đến năm 2011, do khó khăn về vốn nên phải đình hoãn theo Nghị quyết số 11/NQ-CP ngày 24/02/2011 về những giải pháp chủ yếu tập trung kiềm chế lạm phát, ổn định kinh tế vĩ mô, bảo đảm an sinh xã hội. Dự án chỉ được thực hiện theo nguồn vốn trái phiếu Chính phủ đã bố trí giai đoạn đến 2015 là 527 tỷ đồng để hoàn thành đầu tư một số đoạn cấp thiết. Các đoạn còn lại đã được đưa vào danh mục các dự án chuyển tiếp trong Kế hoạch đầu tư công trung hạn giai đoạn 2016-2020 để tiếp tục đầu tư sau khi được bố trí vốn.

- Đoạn Km123 – Km181: Bộ GTVT đã đưa vào Kế hoạch đầu tư công trung hạn 2016-2020 để báo cáo Thủ tướng Chính phủ xem xét, cho phép triển khai đầu tư xây dựng.

Như vậy, trong khi chưa triển khai thực hiện đầu tư được ngay, Bộ GTVT sẽ giao Tổng cục Đường bộ Việt Nam tiếp tục tăng cường công tác duy tu, sửa chữa và đảm bảo an toàn giao thông.

***16. Cử tri tỉnh Gia Lai kiến nghị:*** *Đề nghị Bộ GTVT chỉ đạo Ban Quản lý dự án nâng cấp sân bay Pleiku khẩn trương sửa chữa đường Đinh Công Tráng, thành phố Pleiku, vì hiện nay tuyến đường này bị hư hỏng nặng do các xe tải vận chuyển vật liệu trong thời gian thi nâng cấp sân bay, ảnh hưởng kho khăn cho việc đi lại của người dân.*

**Trả lời:** Tại công văn số 6972/BGTVT-QLXD ngày 20/6/2016

Trong quá trình thi công Dự án kéo dài và nâng cấp đường cất hạ cánh, đường lăn và sân đỗ máy bay Cảng hàng không Pleiku (Dự án) được sự giúp đỡ của Ủy ban nhân dân tỉnh Gia Lai và Ủy ban nhân thành phố Pleiku cho phép Liên danh nhà thầu CIENCO4-ACC (đơn vị thi công của dự án) sử dụng đường Đinh Công Tráng để vận chuyển vật tư, thiết bị, đất, đá để thi công. Đồng thời, Liên danh nhà thầu CIENCO4-ACC cam kết sẽ sửa chữa và hoàn trả đường lại đường Đinh Công Tráng như hiện trạng ban đầu.

Ngay sau khi Dự án hoàn thành đưa vào khai thác. Ngày 18/12/2015, Liên danh nhà thầu CIENCO4-ACC cùng Ủy ban nhân dân thành phố Pleiku, Sở Giao thông Gia Lai đánh giá mức độ hư hỏng và thống nhất phương án sửa chữa đường Đinh Công Tráng.

Ngày 19/01/2016, Liên danh nhà thầu CIENCO4-ACC đã hoàn thành công tác sửa chữa và bàn giao cho Phòng Quản lý đô thị thành phố Pleiku, Ủy ban nhân dân phường Thống Nhất - Thành phố Pleiku.

***17. Cử tri tỉnh Gia Lai kiến nghị:*** *Đề nghị Bộ tham mưu với Chính phủ tiếp tục quan tâm đầu tư xây dựng hoàn chỉnh Quốc lộ 14C trên địa bàn tỉnh Gia Lai.*

**Trả lời:** Tại công văn số 6777/BGTVT-KHĐT ngày 15/6/2016

Về quốc lộ 14C: Quốc lộ 14C đi qua địa phận các tỉnh Kon Tum, Gia Lai, Đắk Lắk, Đắk Nông và Bình Phước, trong đó đoạn qua địa phận tỉnh Gia Lai dài khoảng 91 km.

- Giai đoạn 1: Quy mô cấp IV miền núi, tổng mức đầu tư khoảng 138 tỷ đồng, đã đầu tư hoàn thành nền, mặt đường từ năm 2010 bằng nguồn vốn trái phiếu Chính phủ.

- Giai đoạn 2: Bộ GTVT đã có Quyết định số 1978/QĐ-BGTVT ngày 15/7/2010 phê duyệt dự án đầu tư với tổng mức đầu tư khoảng 428 tỷ đồng từ nguồn vốn ngân sách Nhà nước. Căn cứ vào nguồn vốn được giao (khoảng 100 tỷ đồng), Bộ GTVT đã triển khai trước các đoạn: Km124 – Km130, Km152 – Km162 và Km196 – Km202. Các đoạn còn lại khoảng 60km đã được Bộ GTVT đưa vào kế hoạch đầu tư công trung hạn 2016 – 2020 báo cáo Thủ tướng Chính phủ xem xét, cho phép tiếp tục đầu tư xây dựng.

***18. Cử tri tỉnh Hà Tĩnh kiến nghị:*** *Đề nghị tiếp tục đầu tư nâng cấp hoàn chỉnh tuyến Quốc lộ 8A từ Cửa khẩu Cầu Treo về thị xã Hồng Lĩnh.*

**Trả lời:** Tại công văn số 6627/BGTVT-KHĐT ngày 13/6/2016

Quốc lộ 8A từ thị xã Hồng Lĩnh đến Cửa khẩu Cầu treo đã được Bộ GTVT triển khai các dự án cải tạo, nâng cấp, bao gồm:

- Dự án đầu tư xây dựng công trình cải tạo nâng cấp QL8A đoạn Km0-Km37, tỉnh Hà Tĩnh được Bộ trưởng Bộ GTVT phê duyệt dự án đầu tư tại Quyết định số 3209/QĐ-BGTVT ngày 22/10/2008 và phê duyệt điều chỉnh tại Quyết định số 469/QĐ-BGTVT ngày 20/02/2013. Dự án được khởi công từ năm 2010 và đã thi công hoàn thành.

- Dự án đầu tư xây dựng công trình cải tạo, nâng cấp QL8A đoạn Km37- Km85+300, tỉnh Hà Tĩnh đã được Bộ trưởng Bộ GTVT phê duyệt dự án đầu tư tại Quyết định số 3051/QĐ-BGTVT ngày 22/10/2010 với TMĐT 1.663 tỷ đồng, đường cấp III đồng bằng. Dự án khởi công trong quý I/2014, trước mắt triển khai thi công đoạn Km41+00-Km55+600. Kế hoạch vốn ngân sách Nhà nước bố trí cho dự án đến hết năm 2015 là 190 tỷ đồng, năm 2016 là 37 tỷ đồng. Bộ GTVT đã tổng hợp nhu cầu vốn đầu tư để hoàn thành Dự án cải tạo nâng cấp QL8A đoạn Km37+00-Km85+300 trong kế hoạch đầu tư công trung hạn 5 năm 2016-2020 của Bộ và sẽ chỉ đạo các đơn vị liên quan khẩn trương thực hiện sau khi kế hoạch đầu tư công trung hạn được thông qua.

***19. Cử tri tỉnh Hải Dương kiến nghị:*** *Đề nghị xây dựng cầu Quang Thanh nối liền 6 xã khu Hà Đông, huyện Thanh Hà, tỉnh Hải Dương với huyện An Lão, thành phố Hải Phòng để đáp ứng nhu cầu đi lại và phát triển kinh tế của địa phương.*

*Đề nghị Chính phủ và các Bộ, ngành quan tâm đầu tư kinh phí xây dựng cầu Phà Mây, cầu Phà Triều để phục vụ đời sống nhân dân và phát triển sản xuất, kinh doanh.*

**Trả lời:** Tại công văn số 6768/BGTVT-KHĐTngày 15/6/2016

Cầu Quang Thanh nằm trên đường tỉnh 390, cầu Phà Mây và cầu Phà Triều nằm trên đường tỉnh 389, huyện Thanh Hà là các công trình do UBND tỉnh Hải Dương quản lý, đầu tư. Bộ GTVT thống nhất với ý kiến của cử tri cần thiết sớm đầu tư các công trình nêu trên nhằm đáp ứng nhu cầu vận tải, giảm ùn tắc giao thông, tạo điều kiện phát triển kinh tế - xã hội huyện Thanh Hà nói riêng và tỉnh Hải Dương nói chung.

Đề nghị UBND tỉnh Hải Dương chủ động huy động các nguồn vốn hợp pháp để đầu tư công trình trên. Trường hợp nguồn vốn ngân sách địa phương khó khăn, đề nghị UBND tỉnh Hải Dương báo cáo Thủ tướng Chính phủ xem xét việc hỗ trợ nguồn vốn để đầu tư các công trình; Bộ GTVT sẽ có văn bản ủng hộ đề nghị của Tỉnh nếu nhận được yêu cầu.

***20. Cử tri tỉnh Hải Dương kiến nghị:*** *- Sớm cho phép nâng cấp tuyến đường tỉnh 388 nối quốc lộ 5 với quốc lộ 10 thành quốc lộ liên hoàn Hải Dương – Hải Phòng và các tỉnh khác.*

*- Xây dựng nút giao lập thể ở đoạn quốc lộ 5 qua thị trấn Phú Thái.*

*- Xây dựng tuyến đường gom phía Nam đường sắt Hà Nội – Hải Phòng đoạn qua huyện Kinh Thành vì mật độ nút ngang quá cao (177 nút ngang trên 18km đường bộ, đường sắt) rất phức tạp.*

**Trả lời:** Tại công văn số 6842/GTVT-KCHT ngày 16/6/2016

1. Để kết nối mạng lưới đường bộ liên kết vùng, tạo điều kiện thúc đẩy phát triển kinh tế - xã hội của các tỉnh Quảng Ninh, Hải Dương, thành phố Hải Phòng, đảm bảo an ninh quốc phòng khu vực Quân khu 3; ngày 07/4/2016 Bộ GTVT đã có Quyết định số 1055/QĐ-BGTVT về việc chuyển đường nối các tỉnh, thành phố Quảng Ninh, Hải Dương và Hải Phòng thành quốc lộ 16. Theo đó, trên địa bàn tỉnh Hải Dương toàn bộ tuyến đường tỉnh 388 qua địa bàn huyện Kinh Môn, Kim Thành dài 27,5km được nâng cấp thành quốc lộ 16.

Hiện nay Bộ GTVT đã giao cho Tổng cục Đường bộ Việt Nam phối hợp với cơ quan chuyên môn của các tỉnh, thành phố rà soát trước khi bàn giao tuyến đường địa phương thành quốc lộ. Đề nghị Tổng cục Đường bộ Việt Nam xem xét sớm giải quyết.

2. Cử tri đề nghị xây dựng nút giao lập thể ở đoạn quốc lộ 5 qua thị trấn Phú Thái.

Quốc lộ 5 cùng với đường sắt Hà Nội – Hải Phòng qua địa phận thị trấn Phú Thái, huyện Kim Thành, giao thông tại khu vực này tiềm ẩn nguy cơ mất an toàn giao thông. Việc xây dựng nút giao tại khu vực này Bộ GTVT xem xét đầu tư vào thời điểm thích hợp.

3. Cử tri đề nghị xây dựng tuyến đường gom phía Nam đường sắt Hà Nội – Hải Phòng đoạn qua huyện Kinh Thành vì mật độ nút ngang quá cao (177 nút ngang trên 18km đường bộ, đường sắt) rất phức tạp.

Đoạn đường gom qua huyện Kim Thành nằm trong Dự án *“Xây dựng hàng rào, đường gom (phần bổ sung) theo Quyết định số 1856/QĐ-TTg ngày 27/12/2007, giai đoạn 3”* được Bộ GTVT cho phép Tổng công ty Đường sắt Việt Nam chuẩn bị đầu tư tại Quyết định số 595/QĐ-BGTVT ngày 20/3/2012. Ngày 31/8/2015, Bộ GTVT đã có văn bản số 11630/BGTVT-KHĐT đề nghị Bộ Kế hoạch và Đầu tư thẩm định nguồn vốn. Tuy nhiên, trong kế hoạch trung hạn của Tổng công ty Đường sắt Việt Nam (2016-2020), dự án này chỉ được Bộ Kế hoạch và Đầu tư bố trí vốn để thực hiện công tác chuẩn bị đầu tư.

Vì vậy, để sớm triển khai thực hiện đầu tư xây dựng hàng rào, đường gom nêu trên đảm bảo an toàn giao thông khu vực, Bộ GTVT báo cáo Thủ tướng Chính phủ và các Bộ, ngành xem xét, cân đối bố trí vốn trong kế hoạch trung hạn 2016-2020 như đề nghị của cử tri tỉnh Hải Dương.

***21. Cử tri TP Hải Phòng kiến nghị:*** *Đề nghị Bộ Giao thông vận tải chỉ đạo các đơn vị, địa phương đẩy nhanh tiến độ thực hiện dự án đường cao tốc ven biển giữa các tỉnh đồng bằng Bắc bộ qua 06 tỉnh, thành phố gồm: Quảng Ninh, Thái Bình, Nam Định, Ninh Bình, Thanh Hóa và TP.Hải Phòng, đồng thời tiến tới thực hiện dự án cao tốc ven biển Bắc - Nam, tạo điều kiện thuận lợi về giao thông, phát triển mạnh mẽ kinh tế các khu vực ven biển.*

**Trả lời:** Tại công văn số 6707/BGTVT-KHĐT ngày 15/6/2016

Theo quy hoạch phát triển mạng đường bộ cao tốc đến năm 2020 và định hướng đến năm 2030 (Quyết định số 326/QĐ-TTg ngày 31/3/2016 của Thủ tướng Chính phủ) không có tuyến cao tốc ven biển nối 06 tỉnh/thành phố nêu trên. Vì vậy, Bộ GTVT hiểu đây là đề xuất đầu tư tuyến đường ven biển nối các tỉnh, thành phố Quảng Ninh, Hải Phòng, Thái Bình, Nam Định, Ninh Bình và Thanh Hóa

Đường ven biển được Thủ tướng Chính phủ phê duyệt tại Quyết định số 129/QĐ-TTg ngày 18/1/2010 trong đó giao Bộ GTVT thực hiện đầu tư các đoạn đi trùng quốc lộ, còn lại các địa phương đầu tư. Đoạn tuyến đường ven biển từ Thanh Hoá đến Quảng Ninh qua địa bàn các tỉnh Quảng Ninh, Hải Phòng, Thái Bình, Nam Định, dài 445,5km, trong đó Bộ GTVT đầu tư 195,5km (QL.18: 167km, QL.10: 11,5km, QL.21: 6km, 10km đi trùng cao tốc Hà Nội - Hải Phòng).

Bộ GTVT thống nhất với đánh giá của cử tri về vai trò của tuyến đường bộ ven biển, vì vậy, trong thời gian qua, Bộ GTVT đã chủ động huy động vốn thực hiện đầu tư các tuyến: QL.18, QL10, QL.21, 10 km đoạn đi trùng cao tốc Hà Nội – Hải Phòng đảm bảo quy mô quy hoạch đường ven biển. Các đoạn còn lại trên tuyến đường ven biển do các địa phương đầu tư, Bộ GTVT đề nghị các địa phương (trong đó có UBND thành phố Hải Phòng) chủ động huy động mọi nguồn vốn hợp pháp để đầu tư.

Bên cạnh đó, để sớm hoàn thành đầu tư đường ven biển, Bộ GTVT đã có văn bản số 3211/BGTVT-KHĐT ngày 25/3/2016 trình Thủ tướng Chính phủ đưa các dự án thuộc tuyến đường bộ ven biển vào danh mục công trình được bố trí từ nguồn kế hoạch đầu tư công trung hạn giai đoạn 2016-2020 để thực hiện đầu tư, bao gồm cả đoạn kết nối từ Quảng Ninh tới Thanh Hóa.

Sau khi có ý kiến chỉ đạo của Thủ tướng Chính phủ, Bộ GTVT sẽ phối hợp với các địa phương trong việc huy động, đẩy nhanh tiến độ đầu tư tuyến đường quan trọng này nhằm khai thác hiệu quả tài nguyên biển, phục vụ phát triển kinh tế - xã hội của các địa phương, tăng cường củng cố quốc phòng, an ninh khu vực.

***22. Cử tri tỉnh Kiên Giang kiến nghị:*** *Cử tri huyện Châu Thành, tỉnh Kiên Giang phản ánh đường giao thông Quốc lộ 61, tuyến đường từ bến xe liên tỉnh Kiên Giang đến trung tâm huyện Châu Thành có đoạn dài khoảng 5km rất hẹp, lưu lượng xe nhiều nên thường xuyên xảy ra tại nạn giao thông. Đề nghị Bộ GTVT sớm đầu tư mở rộng đoạn đường này để tạo điều kiện cho người dân lưu thông an toàn.*

**Trả lời:** Tại công văn số 6702/BGTVT-KHĐT ngày 15/6/2016

Trên cơ sở đề nghị của UBND tỉnh Kiên Giang tại Văn bản số 315/UBND-KTCN ngày 01/4/2015, Bộ GTVT đã có Văn bản số 5931/BGTVT-KHĐT ngày 13/5/2015 trình Thủ tướng Chính phủ cho phép sử dụng nguồn vốn trái phiếu Chính phủ còn dư của Dự án đầu tư nâng cấp Quốc lộ 61 đoạn Cái Tư – Gò Quao và đoạn Gò Quao – Bến Nhất (khoảng 150 tỷ đồng) để tiếp tục đầu tư mở rộng đoạn từ Bến Nhất đến Rạch Sỏi với quy mô phù hợp với các dự án đang triển khai. Hiện nay, đang chờ Bộ KH&ĐT tổng hợp để Chính phủ trình Uỷ ban Thường vụ Quốc hội thông qua làm cơ sở tiếp tục triển khai thực hiện.

***23. Cử tri tỉnh Thanh Hóa kiến nghị:*** *Để tạo điều kiện cho Thanh Hóa đẩy mạnh phát triển kinh tế - xã hội, đề nghị Chính phủ xem xét, chỉ đạo sớm triển khai thực hiện một số dự án Trung ương đầu tư trên địa bàn có ý nghĩa chiến lược đối với phát triển kinh tế - xã hội, đảm bảo an ninh – quốc phòng của tỉnh như: dự án đường cao tốc Ninh Bình – Thanh Hóa; dự án tuyến đường bộ Hà Nội – Viêng Chăn theo hướng Viêng Chăn – Xiêng Khoảng – Hủa Phăn – Thanh Hóa (qua cửa khẩu Khẹo) – Hà Nội.*

**Trả lời:** Tại công văn số 6628/BGTVT-KHĐT ngày 13/6/2016

1. Dự án đường bộ cao tốc Bắc – Nam đoạn Ninh Bình – Thanh Hóa:

Từ năm 2009, Bộ GTVT đã tổ chức lập báo cáo nghiên cứu khả thi dự án xây dựng đường cao tốc Ninh Bình – Nghi Sơn với quy mô 04 làn xe và 02 làn dừng khẩn cấp nhưng chưa có nguồn vốn nên chưa phê duyệt để triển khai thực hiện. Do điều kiện nguồn vốn khó khăn nên Bộ GTVT đã báo cáo và được Thủ tướng Chính phủ đồng ý về chủ trương hỗ trợ ngân sách Nhà nước để thực hiện các dự án đường bộ cao tốc đoạn Ninh Bình (Mai Sơn) – Thanh Hóa (Quốc lộ 45) và đoạn Quốc lộ 45 – Nghi Sơn theo hình thức hợp đồng BOT. Trên cơ sở đó, Bộ GTVT đã phê duyệt các đề xuất dự án:

- Đề xuất dự án đầu tư xây dựng đường bộ cao tốc đoạn Ninh Bình (Mai Sơn) – Thanh Hóa (Quốc lộ 45) theo hình thức BOT được phê duyệt tại Quyết định số 271/QĐ-BGTVT ngày 26/01/2016 với chiều dài tuyến khoảng 66,92km; tổng mức đầu tư khoảng 14.677 tỷ đồng.

- Đề xuất dự án đầu tư xây dựng đường bộ cao tốc đoạn Quốc lộ 45 – Nghi Sơn theo hình thức BOT được phê duyệt tại Quyết định số 272/QĐ-BGTVT ngày 26/01/2016 với chiều dài tuyến khoảng 39km; tổng mức đầu tư khoảng 6.503 tỷ đồng.

Hiện nay, Bộ GTVT đang chỉ đạo các cơ quan, đơn vị có liên quan khẩn trương hoàn chỉnh Báo cáo nghiên cứu khả thi các dự án nêu trên để xem xét, phê duyệt làm cơ sở triển khai các bước tiếp theo.

2. Tuyến đường kết nối thủ đô Viêng Chăn - thủ đô Hà Nội:

- Việc nghiên cứu tuyến đường bộ cao tốc kết nối thủ đô Viêng Chăn-thủ đô Hà Nội: Trên cơ sở ý kiến chỉ đạo của Thủ tướng Chính phủ tại Văn bản số 3151/VPCP-HTQT ngày 07/5/2015 về việc kết nối giao thông vận tải Việt Nam - Lào và lập báo cáo nghiên cứu tiền khả thi đường cao tốc Viêng Chăn - Pạc Xan - Thanh Thủy - Hà Nội; Biên bản ghi nhớ giữa Chính phủ nước Cộng hòa dân chủ nhân dân Lào và Chính phủ nước Cộng hòa xã hội chủ nghĩa Việt Nam về chiến lược hợp tác trong lĩnh vực Giao thông vận tải giai đoạn 2016 - 2025, tầm nhìn đến năm 2030, Bộ GTVT và Bộ Công chính và Vận tải Lào đã giao Tư vấn nghiên cứu toàn diện các điều kiện để lựa chọn tuyến đường bộ cao tốc kết nối thủ đô Viêng Chăn - thủ đô Hà Nội đảm bảo hiệu quả nhất.

Việc nghiên cứu lựa chọn hướng tuyến đã được thực hiện trên cơ sở phân tích, so sánh 07 phương án xây dựng tuyến đường cao tốc kết nối thủ đô của hai nước tương ứng với 07 cặp cửa khẩu trên địa bàn các tỉnh Sơn La, Thanh Hóa, Nghệ An, Hà Tĩnh. Tại buổi làm việc giữa Bộ GTVT và Bộ Công chính và Vận tải Lào ngày 14/12/2015, hai Bộ đã thống nhất lựa chọn các phương án kết nối cao tốc qua cặp cửa khẩu Khẹo (Thanh Hóa) – Thà Lẩu (Hủa Phăn) và qua cặp cửa khẩu Thanh Thủy (Nghệ An) – Nậm On (Bolykhamxay) để nghiên cứu chi tiết.

Kết quả nghiên cứu hai phương án được lựa chọn nêu trên đã được Bộ GTVT báo cáo Thủ tướng Chính phủ tại Văn bản số 16975/BGTVT-ĐTCT ngày 22/12/2015 và được Phó Thủ tướng Chính phủ Nguyễn Xuân Phúc có ý kiến chấp thuận tại Văn bản số 976/VPCP-QHQT ngày 06/02/2016 của Văn phòng Chính phủ. Hiện nay, Bộ GTVT đang tiếp tục phối hợp với phía Lào để xác định hướng tuyến và hoàn chỉnh báo cáo nghiên cứu tiền khả thi.

- Đối với tuyến kết nối Xiêng Khoảng-Hủa Phăn-Thanh Hóa qua cửa khẩu Khẹo: Theo Biên bản ghi nhớ giữa Chính phủ nước Cộng hòa dân chủ nhân dân Lào và Chính phủ nước Cộng hòa xã hội chủ nghĩa Việt Nam về chiến lược hợp tác trong lĩnh vực Giao thông vận tải giai đoạn 2016 – 2025, tầm nhìn đến năm 2030 đã xác định việc*“Nâng cấp tuyến đường Xiêng Khoảng-Hủa Phăn-Thanh Hóa phía CHDCND Lào với chiều dài khoảng 215 km (trong đó, đoạn từ Xăm-Tạy đến Tha Lấu (đường 3026) dài 67km đang được đầu tư xây dựng và QL47 của CHXHCN Việt Nam kết nối Thanh Hóa và Hủa Phăn thông qua cặp cửa khẩu Khẹo (Thanh Hóa)/Tha Lấu (Hủa Phăn) đạt tiêu chuẩn cấp IV”* thuộc nội dung kết nối giao thông vận tải hai nước bằng hệ thống đường địa phương. Hiện nay, đoạn từ Xăm Tạy đến Tha Lấu đang được triển khai với quy mô là đường cấp IV miền núi, 2 làn xe, dự án khởi công từ tháng 3/2015 và đã hoàn thành được khoảng 65% khối lượng.

***24. Cử tri tỉnh Thanh Hóa kiến nghị:*** *Ngày 26/01/2013, tại buổi làm việc với tỉnh Thanh hóa, Thủ tướng Nguyễn Tấn Dũng đã kết luận: Tập trung đầu tư đồng bộ hạ tầng sân bay Thọ Xuân (nhà ga, đường giao thông,...) để sớm đưa vào vận hành, khai thác có hiệu quả và trong tương lai sẽ là sân bay dự bị cho sân bay Nội Bài (theo Thông báo số 55/TB-VPCP ngày 04/02/2013 của VPCP). Để sớm đưa sân bay Thọ Xuân thành sân bay dự bị cho sân bay Nội Bài, đề nghị xem xét bổ sung Cảng hàng không Thọ Xuân vào quy hoạch cảng hàng không quốc tế và nâng cấp thành cảng hàng không quốc tế.*

**Trả lời:** Tại công văn số 6754/BGTVT-KHĐT ngày 15/6/2016

Trong những năm qua, Bộ GTVT đã phối hợp chặt chẽ với các Bộ ngành Trung ương và địa phương tập trung đầu tư, nâng cấp xây dựng hệ thống kết cấu hạ tầng tại Cảng hàng không Thọ Xuân (bao gồm: nhà ga hành khách, đường lăn sân đậu, hệ thống đèn đêm đảm bảo công suất 1,2 triệu hành khách/năm), và đưa vào khai thác trong hệ thống Cảng hàng không dân dụng. Ở thời điểm hiện tại sân bay Thọ Xuân mới khai thác 02 tuyến bay nội địa Thanh Hóa - Thành phố Hồ Chí Minh và Thanh Hóa – Nha Trang với tần suất bình quân 10 chuyến/ngày, chưa khai thác tuyến quốc tế.

Theo Quy hoạch phát triển giao thông vận tải hàng không (Quy hoạch 21) thì sân bay tại Thanh Hóa cũng chưa nằm trong quy hoạch mạng cảng hàng không giai đoạn đến năm 2020 và định hướng đến năm 2030. Vì vậy, Trong quá trình nghiên cứu điều chỉnh Quy hoạch 21, sân bay Thọ Xuân dự kiến được đưa vào quy hoạch các cảng hàng không nội địa. Trong tương lai, khi nhu cầu vận tải đường hàng không đi, đến sân bay Thọ Xuân tăng cao, có nhu cầu hoạt động bay quốc tế tại sân bay Thọ Xuân và hoạt động này được duy trì ổn định, Bộ GTVT sẽ nghiên cứu, tham mưu Thủ tướng Chính phủ xem xét việc điều chỉnh Quy hoạch sân bay Thọ Xuân thành cảng hàng không quốc tế nếu thấy cần thiết.

***25. Cử tri tỉnh Lào Cai kiến nghị:*** *Cử tri phản ảnh, Dự án đường cao tốc Nội Bài - Lào Cai (đoạn qua tỉnh Lào Cai) và Dự án xây dựng cầu Phố Lu trên Quốc lộ 4E: theo tiến độ dự án, tỉnh Lào Cai đã tiến hành giải phóng mặt bằng và xây dựng Khu tái định cư với tổng khối lượng nghiệm thu là 253 tỷ đồng (trong đó: (1) Dự án đường cao tốc Nội Bài - Lào Cai là 220 tỷ đồng; (2) Dự án xây dựng cầu Phố Lu trên Quốc lộ 4E là 33 tỷ đồng) để chi trả kinh phí xây dựng Khu tái định cư phục vụ giải phóng mặt bằng tỉnh đã đầu tư hoàn thành. Cử tri tiếp tục đề nghị cân đối sớm hỗ trợ cho tỉnh Lào Cai.*

**Trả lời:** Tại công văn số 6857/BGTVT-KHĐT ngày 17/6/2016

Dự án đường cao tốc Nội Bài - Lào Cai đoạn Km244+100 – Km262+353 (từ điểm cuối của giai đoạn 1 đến cầu Kim Thành), tỉnh Lào Cai, được Bộ GTVT phê duyệt tại 1468/QĐ-BGTVT, ngày 27/05/2009, điều chỉnh tại Quyết định số 2571/QĐ-BGTVT, ngày 7/7/2014 với TMĐT 4.287 tỷ đồng, sử dụng vốn TPCP, hoàn thành trong quí 2 năm 2016 và Dự án xây dựng cầu Phố Lu được phê duyệt bằng Quyết định số 3113/QĐ-BGTVT ngày 28/19/2010 với TMĐT là 340 tỷ đồng, sử dụng vốn NSNN, hoàn thành năm 2015.

Công tác GPMB của các dự án trên đã hoàn thành, kinh phí do dự án chi trả, đã được bố trí đủ. Riêng kinh phí xây dựng khu TĐC của các dự án này, theo quy định tại Nghị định 69/2009/NĐ-CP, ngày 13/8/2009 của Chính phủ là do UBND tỉnh Lào Cai chịu trách nhiệm.

***26. Cử tri tỉnh Lào Cai kiến nghị:*** *Theo Nghị định số 100/2013/NĐ-CP ngày 03/9/2013 của Chính phủ quy định về quản lý và bảo vệ kết cấu hạ tầng giao thông đường bộ, cụ thể tại Điều “Giới hạn hành lang an toàn đường bộ, mục 1 đối với đường ngoài đô thị: Căn cứ cấp kỹ thuật của đường theo quy hoạch, phạm vi hành lang an toàn đường bộ có bề rộng tính từ đất của đường bộ trở ra mỗi bên là 9m đối với đường cấp IV, cấp V” là không phù hợp với địa hình các huyện vùng núi có độ dốc cao, mặt bằng ít. Cử tri đề nghị điều chỉnh quy định riêng đối với giới hạn hành lang an toàn đường bộ, mức áp dụng đối với khu vực đồng bằng và khu vực miển núi để đảm bảo phù hợp với điều kiện thực tế.*

**Trả lời:** Tại công văn số 6844/BGTVT-KCHT ngày 16/6/2016

Trong quá trình thẩm định Dự thảo Nghị định sửa đổi, bổ sung một số điều của Nghị định số 11/2010/NĐ-CP ngày 24/02/2010 của Chính phủ quy định về quản lý và bảo vệ kết cấu hạ tầng giao thông đường bộ, Bộ GTVT đã được giao thực hiện đề tài khoa học nghiên cứu những nội dung liên quan đến hành lang an toàn đường bộ, đảm bảo tính khoa học, tính pháp lý; tổ chức hội thảo khoa học, xin ý kiến chuyên gia; tham khảo kinh nghiệm một số nước. Kết quả nghiên cứu đề tài đã cho thấy, các trị số quy định phạm vi đất dành cho đường bộ gồm chiều rộng đất của đường bộ và đất hành lang an toàn đường bộ đối với đường bộ ngoài đô thị là phù hợp. Trên cơ sở nghiên cứu đề tài và hội thảo khoa học, Bộ GTVT đã dự thảo Nghị định, xin ý kiến của các Bộ, ngành và UBND cấp tỉnh để hoàn thiện trình Chính phủ ban hành Nghị định số 100/2013/NĐ-CP ngày 03/9/2013.

Đồng thời, tại Nghị định số 100/2013/NĐ-CP quy định về việc xác định giới hạn đất dành cho đường bộ cũng đã xét đến yếu tố địa hình tuyến đường (chân mép đường đắp hoặc mép ngoài rãnh dọc tại các vị trí không đào, không đắp hoặc mép đỉnh mái đường đào) ra mỗi bên.

Như vậy, quy định về giới hạn hành lang an toàn đường bộ trên cơ sở khoa học; quy định này đã góp phần thực hiện tốt công tác đảm bảo trật tự an toàn giao thông trong các năm qua. Trong quá trình quản lý, nếu có bất cập, vướng mắc, Bộ GTVT sẽ tiếp tục hoàn thiện các quy định về quản lý, bảo vệ khai thác kết cấu hạ tầng giao thông đường bộ (trong đó có quy định về giới hạn hành lang an toàn đường bộ) nếu cần thiết để báo cáo Chính phủ xem xét.

***27. Cử tri tỉnh Lạng Sơn kiến nghị:*** *Đề nghị quan tâm bố trí vốn từ ngân sách nhà nước để hỗ trợ đầu tư hệ thống cơ sở hạ tầng như: Giao thông, giải phóng mặt bằng, hạ tầng các khu chức năng trong Khu kinh tế cửa khẩu Đồng Đăng - Lạng Sơn. Đề nghị các Bộ, ngành trung ương đẩy nhanh tiến độ triển khai đầu tư dự án đường cao tốc Bắc Giang - Lạng Sơn để thúc đẩy trao đổi, vận chuyển hàng hóa qua biên giới.*

**Trả lời:** Tại công văn số 6724/BGTVT-KCHT ngày 15/6/2016

1. Về đề nghị quan tâm bố trí vốn từ ngân sách nhà nước để hỗ trợ đầu tư hệ thống cơ sở hạ tầng như: giao thông, giải phóng mặt bằng, hạ tầng các khu chức năng trong Khu kinh tế cửa khẩu Đồng Đăng - Lạng Sơn:

Bộ GTVT thống nhất cần thiết đầu tư hoàn chỉnh hệ thống cơ sở hạ tầng giao thông, giải phóng mặt bằng, hạ tầng các khu chức năng trong Khu kinh tế cửa khẩu để thúc đẩy trao đổi, vận chuyển hàng hóa xuất, nhập khẩu qua biên giới, phục vụ phát triển kinh tế - xã hội tỉnh Lạng Sơn.

Hệ thống cơ sở hạ tầng giao thông, giải phóng mặt bằng, hạ tầng các khu chức năng trong Khu kinh tế cửa khẩu Đồng Đăng do UBND tỉnh Lạng Sơn quản lý, đầu tư. Vì vậy, đề nghị UBND tỉnh Lạng Sơn chủ động cân đối bố trí vốn để sớm triển khai đầu tư hoàn thành các hạng mục trên. Trường hợp do nguồn vốn ngân sách địa phương khó khăn, đề nghị UBND tỉnh Lạng Sơn báo cáo Thủ tướng Chính phủ xem xét, hỗ trợ, Bộ GTVT sẽ có văn bản ủng hộ đề nghị của tỉnh Lạng Sơn khi nhận được yêu cầu.

2. Về đẩy nhanh tiến độ dự án đường cao tốc Bắc Giang - Lạng Sơn:

Tuyến cao tốc Bắc Giang – TP. Lạng Sơn dài 63,5 km, quy mô 4 làn cao tốc, tốc độ 100 km/h, nền đường rộng 25m, TMĐT 12.188 tỷ đồng đang được Bộ GTVT triển khai thực hiện đầu tư dự án theo hình thức BOT kết hợp tăng cường mặt đường Quốc lộ 1 đoạn Km1 - Km108. Dự án khởi công tháng 7/2015, dự kiến hoàn thành năm 2018. Hiện đang thi công thảm tăng cường mặt đường trên QL.1.

Bộ GTVT thống nhất với đề nghị của tỉnh Lạng Sơn và đang chỉ đạo Nhà đầu tư và các cơ quan liên quan hoàn thành các thủ tục, đẩy nhanh tiến độ thi công công trình để sớm hoàn thành, đưa dự án cao tốc Bắc Giang – Lạng Sơn vào khai thác, góp phần phát triển kinh tế - xã hội tỉnh Lạng Sơn, khu vực phía Đông Bắc nói chung.

***28. Cử tri tỉnh Lâm Đồng kiến nghị:*** *Hệ thống các tuyến quốc lộ trên địa bàn tỉnh Lâm Đồng xuống cấp làm ảnh hưởng việc đi lại, vận chuyển hàng hóa, đời sống của người dân. Đề nghị Bộ Giao thông vận tải và các Bộ, ngành liên quan quan tâm bố trí vốn đầu tư nâng cấp các tuyến Quốc lộ 27, 27C, 28, 28B và Quốc lộ 55.*

*Cử tri kiến nghị sớm có kế hoạch đầu tư nâng cấp, sửa chữa Quốc lộ 27 đoạn từ đèo Chuối đi xã Đạ Rsal vì hiện nay đã hư hỏng, xuống cấp nghiêm trọng, gây khó khăn cho người tham gia giao thông, ảnh hưởng đến phát triển kinh tế - xã hội của địa phương.*

**Trả lời:** Tại công văn số 6776/BGTVT-KHĐT ngày 15/6/2016

1. Quốc lộ 27:

- Đoạn tránh sân bay Liên Khương: Dự án đã được phê duyệt tại Quyết định số 1051/QĐ - BGTVT ngày 16/4/2008 với quy mô tiêu chuẩn cấp III miền núi, tổng mức đầu tư là 121 tỷ đồng, sử dụng nguồn vốn trái phiếu Chính phủ. Tuy nhiên, dự án phải tạm thời đình hoãn do thực hiện Nghị quyết số 11/NQ - CP ngày 24/02/2011 của Chính phủ và Chỉ thị số 1792/CT - TTg ngày 15/10/2011 của Thủ tướng Chính phủ. Hiện nay, Bộ GTVT đã đưa vào Kế hoạch đầu tư công trung hạn giai đoạn 2016 – 2020 báo cáo Thủ tướng Chính phủ xem xét, bố trí vốn để tiếp tục đầu tư xây dựng;

- Các đoạn còn lại qua các tỉnh Ninh Thuận, Lâm Đồng (bao gồm cả đoạn từ đèo Chuối đi xã Đạ Rsal) và Đắk Lắk chưa được đầu tư, Bộ GTVT đã đưa vào Kế hoạch đầu tư công trung hạn giai đoạn 2016 – 2020 báo cáo Thủ tướng Chính phủ xem xét, đầu tư. Trong khi chưa triển khai thực hiện đầu tư được ngay, Bộ GTVT sẽ giao Tổng cục Đường bộ Việt Nam tiếp tục tăng cường công tác duy tu, sửa chữa và đảm bảo an toàn giao thông.

2. Quốc lộ 27C (trước đây là đường tỉnh ĐT.723 nối thành phố Đà Lạt với thành phố Nha Trang, tỉnh Khánh Hòa):

Đường ĐT.723 nối hai tỉnh Lâm Đồng và Khánh Hòa đã được Bộ GTVT nâng lên thành quốc lộ từ tháng 7/2015. Trong tình hình vốn đầu tư bố trí cho những năm tới là rất khó khăn, Bộ GTVT sẽ giao Tổng cục Đường bộ Việt Nam tiếp tục tăng cường công tác sửa chữa, duy tu để đảm bảo an toàn giao thông cho người và phương tiện qua lại. Việc đầu tư nâng cấp sẽ được xem xét đầu tư vào thời điểm thích hợp khi huy động được nguồn lực.

3. Quốc lộ 28:

- Đoạn tránh ngập thủy điện Đồng Nai 3 & 4 qua tỉnh Lâm Đồng và Đắk Nông: Tuyến dài khoảng 36 km, đã hoàn thành thông xe vào ngày 09/4/2015;

- Các đoạn còn lại trước đây đã được đầu tư bằng nguồn vốn tín dụng ưu đãi, hoàn thành từ năm 2006 với quy mô cấp V và cấp IV miền núi. Trong tình hình vốn đầu tư bố trí cho các năm tới là rất khó khăn, Bộ GTVT sẽ giao Tổng cục Đường bộ Việt Nam tiếp tục tăng cường công tác sửa chữa, duy tu để đảm bảo an toàn giao thông cho người và phương tiện qua lại. Việc đầu tư nâng cấp sẽ được xem xét đầu tư vào thời điểm thích hợp khi huy động được nguồn lực.

4. Quốc lộ 28B (Lương Sơn – Đại Ninh):

Bộ GTVT đã đưa Dự án này vào Kế hoạch đầu tư công trung hạn giai đoạn 2016 – 2020 báo cáo Thủ tướng Chính phủ xem xét, đầu tư. Trong khi chưa triển khai thực hiện đầu tư được ngay, Bộ GTVT sẽ giao Tổng cục Đường bộ Việt Nam tiếp tục tăng cường công tác duy tu, sửa chữa và đảm bảo an toàn giao thông.

5. Quốc lộ 55:

- Bộ GTVT đã đầu tư đoạn Km96+300 - Km205+140 thuộc địa phận tỉnh Bình Thuận từ năm 2014.

- Bộ GTVT đã đưa các đoạn còn lại (đoạn Km52+460 – Km97+692, tỉnh Bình Thuận và đoạn Km205+140 – Km229+140, tỉnh Lâm Đồng) vào Kế hoạch đầu tư công trung hạn năm 2016 – 2020 báo cáo Thủ tướng Chính phủ xem xét, đầu tư.

Với các dự án trên, trong khi chưa triển khai thực hiện đầu tư được ngay, Bộ GTVT sẽ giao Tổng cục Đường bộ Việt Nam tiếp tục tăng cường công tác duy tu, sửa chữa và đảm bảo an toàn giao thông.

***29. Cử tri tỉnh Long An kiến nghị:*** *Tuyến QL.1A đoạn qua Cầu voi 2 (huyện Thủ Thừa) có cấu trúc cầu, đường không hợp lý, thường xuyên xảy ra tai nạn giao thông. Cử tri đề nghị ngành GTVT nghiên cứu bố trí lại cho phù hợp.*

**Trả lời:** Tại công văn số 6819/BGTVT-KCHT ngày 16/6/2016

Tuyến đường QL.1 đoạn qua Cầu Voi (Km1942+724), huyện Thủ Thừa, tỉnh Long An có hai nhánh cách xa nhau, để bố trí phương tiện lưu thông hai chiều độc lập, cụ thể:

- Nhánh bên trái (theo hướng TP.HCM - Tiền Giang) có 01 cầu (cầu Voi 2 trái tuyến), gồm 01 nhịp, chiều dài cầu 18,65m, chiều rộng xe chạy 8,5m;

- Nhánh bên phải (theo hướng TP.HCM - Tiền Giang) có hai cầu sát nhau, bao gồm cầu dành cho xe 2 bánh (cầu Voi 1 bên phải), gồm 01 nhịp, chiều dài cầu 12,5m, chiều rộng xe chạy 3,5m và cầu dành cho ô tô (cầu Voi 1 bên trái), gồm 01 nhịp, chiều dài 8,8m, chiều rộng xe chạy 5,7m (theo cử tri gọi là cầu Voi 2)***.*** Phân chia ranh giới hai cầu này có bố trí gờ bê tông từ mố về đường đầu cầu dài 7m, đã bố trí đầy đủ hệ thống biển báo an toàn giao thông. Tuy nhiên, khi lưu thông các phương tiện không chủ tốc độ thường đâm vào gờ bê tông hoặc lan can cầu.

Để khắc phục tình trạng nêu trên, nhà thầu bảo trì đã lắp các cọc nhựa phản quang (cọc dẻo) trước đầu gờ bê tông để cảnh báo phương tiện đường bộ. Bộ GTVT sẽ chỉ đạo Tổng cục ĐBVN, Cục QLĐB IV rà soát lại hệ thống biển báo và thường xuyên kiểm tra, thay thế các cọc nhựa bị hư hỏng để đảm bảo ATGT qua khu vực cầu Voi.

Đề nghị Đoàn đại biểu Quốc hội tỉnh Long An có ý kiến với UBND tỉnh Long An chỉ đạo Phòng CSGT tỉnh Long An, Thanh tra giao thông trực thuộc Sở GTVT thường xuyên tuần tra, kiểm soát tốc độ trên QL.1 để xử lý vi phạm hành vi điều khiển phương tiện chạy quá tốc độ qua khu vực cầu Voi nhằm đảm bảo ATGT tại khu vực cầu Voi.

***30. Cử tri tỉnh Long An kiến nghị:*** *Nhiều cử tri có kiến nghị cần tăng cường kiểm tra các đơn vị thi công đường cao tốc, xem xét chất lượng thi công công trình đường Hồ Chí Minh qua Long An để đảm bảo đưa vào sử dụng lâu dài tránh trường hợp sau khi nghiệm thu đưa vào sử dụng trong thời gian ngắn đã xuống cấp, sửa chữa làm thiệt hại tài sản của nhà nước.*

**Trả lời:** Tại công văn số 6983/BGTVT-CQLXD ngày 20/6/2016

Đường Hồ Chí Minh qua Long An là một phần của Dự án đường Hồ Chí Minh đoạn Chơn Thành – Đức Hòa thuộc dự án thành phần của dự án đường Hồ Chí Minh. Tổng chiều dài tuyến 84km đi qua các tỉnh Bình Phước, Bình Dương, Tây Ninh và Long An.

Dự án bắt đầu triển khai thi công từ năm 2009 và đến tháng 3/2011 tạm dừng theo Nghị quyết số 11/NQ-CP ngày 24/02/2011 của Chính phủ.

Trong điều kiện nguồn vốn ngân sách còn gặp nhiều khó khăn, thực hiện chủ trương đầu tư hạ tầng giao thông bằng nguồn vốn xã hội hóa của Chính phủ, Bộ GTVT đã có Quyết định số 4241/QĐ-BGTVT ngày 10/11/2014 cho phép lập dự án đầu tư xây dựng công trình đường Hồ Chí Minh đoạn Chơn Thành – Đức Hòa theo hình thức hợp đồng BOT trên cơ sở chuyển đổi hình thức đầu tư các hạng mục còn lại của dự án.

Hiện nay Bộ GTVT đang chỉ đạo Ban QLDA đường Hồ Chí Minh khẩn trương hoàn thành các thủ tục để có thể khởi công dự án đường Hồ Chí Minh đoạn Chơn Thành – Đức Hòa theo hình thức hợp đồng BOT trong thời gian sớm nhất.

Trong thời gian dừng giãn từ năm 2011 đến nay, một số hạng mục như đất đắp nền, cấp phối đá dăm có xuống cấp do ảnh hưởng của thời tiết, khí hậu,…Bộ GTVT đã chỉ đạo Ban QLDA đường Hồ Chí Minh cập nhật khối lượng hư hỏng để sửa chữa, hoàn thiện đảm bảo chất lượng trước khi thi công các hạng mục tiếp theo.

***31. Cử tri tỉnh Long An kiến nghị:*** *Nhiều ý kiến cử tri đề nghị khẩn trương thi công tuyến đường N1 đoạn qua Long An để đảm bảo về an ninh quốc phòng và thuận lợi cho việc đi lại của người dân.*

**Trả lời:** Tại công văn số 6703/BGTVT-KHĐT ngày 15/6/2016

Hiện nay, Bộ GTVT đã đưa dự án xây dựng tuyến N1 đoạn qua địa phận tỉnh Long An vào danh mục đầu tư công trung hạn giai đoạn 2016-2020 trình Thủ tướng Chính phủ bố trí vốn để triển khai thực hiện. Sau khi được Quốc hội, Thủ tướng Chính phủ thông qua, Bộ GTVT sẽ tổ chức triển khai dự án.

***32. Cử tri tỉnh Long An kiến nghị:*** *Thời gian vừa qua, nhiều công trình, tuyến đường giao thông được đưa vào sử dụng không bao lâu thì đã xuống cấp, hư hỏng (nhất là các dự án có vốn ODA). Đề nghị cần tăng cường kiểm tra, giám sát trong việc thi công các công trình giao thông (giữa nhà thầu và đơn vị chủ quản) để đảm bảo chất lượng trong xây dựng. Đồng thời, có biện pháp xử lý nghiêm các nhà thầu, chủ đầu tư vi phạm quy định về tiêu chuẩn, chất lượng.*

**Trả lời:** Tại công văn số 6951/BGTVT-QLXD ngày 20/6/2016

Trong thời gian qua các dự án xây dựng giao thông nói chung đã hoàn thành đảm bảo yêu cầu kỹ thuật, chất lượng và đưa vào sử dụng đạt hiệu quả; đáp ứng sự phát triển kinh tế - xã hội của đất nước và các vùng, địa phương nơi có công trình, dự án triển khai. Tuy nhiên, tại một số công trình, dự án khi đưa vào sử dụng đã xuất hiện một số tồn tại, khiếm khuyết về chất lượng ở một số hạng mục hoặc bộ phận công trình làm hạn chế khả năng khai thác sử dụng của công trình.

Đối với các tuyến đường giao thông, các công trình do Bộ GTVT quản lý, để tránh trường hợp công trình vừa đưa vào khai thác đã xuất hiện các tồn tại, khiếm khuyết về chất lượng, Bộ GTVT đã triển khai thực hiện nhiều giải pháp đồng bộ nhằm tăng cường quản lý, kiểm soát chất lượng công trình từ lúc bắt đầu thực hiện dự án; trong đó ban hành nhiều quy định cụ thể nhằm “siết chặt” các chủ thể tham gia thực hiện như: Quy định về đánh giá kết quả thực hiện và xếp hạng, phân loại Chủ đầu tư, Ban Quản lý dự án, Tư vấn thiết kế, Tư vấn giám sát, Nhà thầu thi công làm căn cứ để lựa chọn các đơn vị tham gia thực hiện dự án; quy định về tăng cường công tác quản lý chất lượng công trình giao thông; quy định về nâng cao trách nhiệm bảo hành đối với các dự án xây dựng công trình kết cấu hạ tầng giao thông đường bộ do Bộ GTVT quyết định đầu tư...

Đối với những dự án, công trình để xảy ra tồn tại, khiếm khuyết về chất lượng, Bộ GTVT đã chỉ đạo các cơ quan, đơn vị có liên quan kiểm tra, đánh giá đúng nguyên nhân, xác định trách nhiệm của từng chủ thể để xử lý nghiêm các trường hợp vi phạm bằng các hình thức như: Nhắc nhở, cảnh cáo; đình chỉ thi công; yêu cầu đơn vị khắc phục, sửa chữa bằng kinh phí của mình; hạn chế và cấm các tổ chức, cá nhân vi phạm quy định thực hiện các dự án của ngành GTVT…

Ngoài ra, để nâng cao trách nhiệm của các chủ thể tham gia thực hiện dự án, Bộ GTVT đã yêu cầu sau khi kết thúc thời hạn bảo hành công trình, nếu xảy ra hư hỏng, khiếm khuyết về chất lượng do lỗi của Nhà thầu thi công thì Nhà thầu vẫn phải chịu trách nhiệm khắc phục các hư hỏng, khiếm khuyết tương ứng với phần công việc do mình thực hiện theo quy định của pháp luật.

***33. Cử tri các tỉnh Phú Thọ, Tiền Giang kiến nghị:*** *Các công trình xây dựng cơ bản, nhất là công trình giao thông đường bộ thường nhanh xuống cấp, chất lượng kém. Đề nghị Bộ GTVT giám sát chặt chẽ về tiêu chuẩn, quy chuẩn kỹ thuật các công trình giao thông đường bộ và xử lý nghiêm các trường hợp vi phạm, nhất là hành vi “rút ruột” công trình của các Nhà thầu và trong xử lý cần phải quy trách nhiệm đối với Nhà thầu và cơ quan giám sát, quản lý nghiệm thu công trình.*

**Trả lời:** Tại công văn số 6780/BGTVT-CQLXD ngày 15/6/2016

Đối với các dự án đầu tư kết cấu hạ tầng giao thông do Bộ GTVT quản lý, Bộ GTVT luôn đặt mục tiêu chất lượng công trình giao thông lên hàng đầu trong công tác quản lý đầu tư xây dựng. Để thực hiện mục tiêu này, liên tục từ năm 2011 đến nay, Bộ GTVT đã thực hiện hàng loạt các giải pháp nhằm nâng cao chất lượng, trong đó có các giải pháp cơ bản như:

 - Tổ chức rà soát lại hệ thống quy trình, quy phạm và hệ thống văn bản quy phạm pháp luật có liên quan đến công tác quản lý chất lượng, tiến độ, giá thành xây dựng công trình giao thông; công tác triển khai đưa các quy định đã được ban hành vào thực tiễn hoạt động xây dựng;

 - Tăng cường công tác kiểm tra, quản lý hiện trường, kiểm định chất lượng công trình, kiên quyết xử lý các công trình yếu kém về chất lượng;

 - Tăng thêm thời gian bảo hành công trình;

 - Đối với các dự án có vi phạm về quản lý chất lượng xây dựng công trình trong quá trình xây dựng, làm ảnh hưởng đến chất lượng, tiến độ của dự án đều bị Bộ GTVT nghiêm khắc xử lý như xử phạt hành chính, chấm dứt hợp đồng, cấm tham gia đấu thầu các dự án tiếp theo…

 - Tổ chức đánh giá, xếp hạng năng lực các chủ thể tham gia dự án.

Bộ Giao thông vận tải cũng thường xuyên chỉ đạo các cơ quan chức năng quản lý chặt chẽ chất lượng công trình trong suốt quá trình thi công cũng như trong giai đoạn quản lý, khai thác tuyến đường. Các công trình giao thông nếu không đảm bảo yêu cầu chất lượng, an toàn giao thông trong quá trình khai thác, gây bức xúc trong dư luận, ngay lập tức Bộ GTVT sẽ yêu cầu khắc phục triệt để. Đặc biệt đối với các dự án đầu tư theo hình thức Hợp đồng BOT sẽ phải dừng thu phí để khắc phục, thời gian, kinh phí khắc phục do Nhà đầu tư chi trả và không được tính vào phương án tài chính của dự án.

Trong thời gian tới, Bộ GTVT cam kết sẽ tiếp tục đẩy mạnh hơn nữa công tác thanh tra, kiểm tra xây dựng công trình giao thông để đảm bảo yêu cầu chất lượng, tiến độ, an toàn, thuận lợi trong quá trình khai thác, sử dụng phục vụ nhu cầu phát triển kinh tế của đất nước và đi lại của nhân dân.

***34. Cử tri tỉnh Tiền Giang kiến nghị:*** *Đề nghị Bộ GTVT xem xét sớm lắp đặt hệ thống cống thoát nước dọc tuyến QL.50 đoạn qua địa bàn tỉnh Tiền Giang nhằm giải quyết tình trạng đọng nước vào mùa mưa, gây ô nhiễm môi trường, nhất là ở các khu vực đông dân cư.*

**Trả lời:** Tại công văn số 6822/BGTVT-KCHT ngày 16/6/2016

Đoạn tuyến QL.50 qua địa bàn tỉnh Tiền Giang từ Km36+300 - Km88+626 đã được đầu tư nâng cấp và làm hệ thống thoát nước dọc do Ban QLDA7 làm chủ đầu tư. Riêng đoạn Km43+000 - Km47+334 Ban QLDA 7 đang chuẩn bị triển khai thảm BTN tăng cường mặt đường (trong dự án có bổ sung hệ thống rãnh thoát nước dọc); đoạn Km71+275 - Km74+745 QL50 (nội ô thị trấn Chợ Gạo - tuyến QL50 cũ) năm 2014 Bộ GTVT đã đầu tư hệ thống thoát nước dọc một số đoạn đọng nước nặng (do nguồn kinh phí hạn hẹp). Trong kế hoạch bảo trì đường bộ năm 2017, Bộ GTVT sẽ cân đối bố trí nguồn vốn xây dựng bổ sung hệ thống thoát nước dọc còn lại và thảm BTN mặt đường và sẽ bàn giao đoạn tuyến này cho tỉnh Tiền Giang quản lý khai thác.

***35. Cử tri tỉnh Tiền Giang kiến nghị:*** *Cử tri phản ảnh việc xây cầu qua kênh Ông Mười trên tuyến tránh Thị xã Cai Lậy (Quốc lộ 1A) quá thấp, gây chia cắt đường huyện 54 (từ cầu Nhị Mỹ đến xã Mỹ Long) và khó khăn cho tàu, ghe qua lại. Đề nghị Bộ sớm có giải pháp khắc phục để tạo thuận lợi cho các phương tiện thủy lưu thông.*

**Trả lời:** Tại công văn số 6964/BGTVT-CQLXD ngày 20/6/2016

Cầu Ông Mười được đầu tư xây mới bắc qua kênh Ông Mười trên tuyến tránh Cai Lậy thuộc Dự án ĐTXD công trình Tuyến tránh QL.1 và tăng cường mặt đường QL.1 đoạn qua thị trấn Cai Lậy, tỉnh Tiền Giang theo hình thức Hợp đồng BOT. Hiện tại các gói thầu của dự án đã thi công cơ bản hoàn chỉnh các hạng mục, Bộ GTVT đang chỉ đạo Nhà nhà đầu tư quyết liệt triển khai và dự kiến thông xe vào khoảng Quý III năm 2016.

Về tĩnh không cầu Ông Mười: cầu bắc qua kênh Ông Mười, được Bộ GTVT phê duyệt với khoảng thông thuyền ngang là 10m và khoảng thông thuyền đứng là 1,5m căn cứ trên ý kiến thống nhất của Sở GTVT tỉnh Tiền Giang tại văn bản số 1449/SGTVT-QLGT ngày 13/7/2010. Do vậy, việc lựa chọn tĩnh không như trên đã được địa phương thỏa thuận, xác định phù hợp với nhu cầu trước khi Bộ GTVT phê duyệt dự án.

Nhằm tạo điều kiện thuận lợi, đảm bảo an toàn giao thông, an toàn công trình trong khi khai thác, Bộ GTVT đang chỉ đạo Nhà đầu tư, Tư vấn thiết kế rà soát, nghiên cứu đề xuất phương án tối ưu báo cáo Bộ để xem xét, quyết định trong thời gian sớm nhất.

***36. Cử tri tỉnh Tiền Giang kiến nghị:*** *Cử tri kiến nghị Bộ có thông tin cụ thể đối với việc triển khai thực hiện dự án đường cao tốc Trung Lương - Cần Thơ cho nhân dân biết để họ có thể chủ động trong sản xuất và ổn định cuộc sống trong thời gian sắp tới.*

**Trả lời:** Tại công văn số 6971/BGTVT-ĐTCT ngày 20/6/2016

Đường cao tốc Trung Lương - Cần Thơđược Bộ GTVT triển khai thành 02 dự án độc lập (gồm: Trung Lương - Mỹ Thuận và Mỹ Thuận - Cần Thơ) để thuận lợi trong việc huy động nguồn vốn tư nhân đầu tư theo hình thức đối tác công tư.

Liên quan đến việc triển khai dự án đầu tư xây dựng công trình đường cao tốc Trung Lương - Mỹ Thuận theo hình thức đối tác công tư, hợp đồng BOT (sau đây gọi tắt là Dự án Trung Lương - Mỹ Thuận), Bộ GTVT đã có văn bản số 2050/BGTVT-ĐTCT ngày 13/02/2015 trả lời cử tri tỉnh Tiền Giang tại kỳ hợp thứ 8, Quốc hội khoá XIII *(sao gửi kèm theo)*. Đến nay, Bộ GTVT đã ký tắt Hợp đồng BOT số 04/HĐ.BOT-BGTVT ngày 06/02/2015 với Nhà đầu tư là Liên danh Công ty cổ phần đầu tư xây dựng Tuấn Lộc - Công ty TNHH sản xuất thương mại dịch vụ Yên Khánh - Công ty cổ phần đầu tư xây dựng BMT - Công ty TNHH tập đoàn Thắng Lợi - Công ty cổ phần Hoàng An - Công ty cổ phần đầu tư cầu đường CII; Bộ Kế hoạch và Đầu tư đã cấp Giấy chứng nhận đăng ký đầu tư số 109/BKHĐT-GCNĐKĐTTN ngày 21/01/2016 cho Dự án Trung Lương - Mỹ Thuận.

Hiện nay, Bộ GTVT và Nhà đầu tư đang phối hợp với Uỷ ban nhân dân tỉnh Tiền Giang để triển khai công tác giải phóng mặt bằng (GPMB), cơ bản đã có công địa để có thể triển khai thi công từng phần và phấn đấu bàn giao toàn bộ mặt bằng trong năm 2016. Nhà đầu tư đã triển khai thi công ngay đối với phần mặt bằng đã được bàn giao. Theo kế hoạch triển khai đã được Bộ GTVT và Nhà đầu tư thống nhất ký Hợp đồng BOT, sẽ hoàn thành công trình Dự án Trung Lương - Mỹ Thuận cuối năm 2018. Bộ GTVT đã và đang chỉ đạo quyết liệt Nhà đầu tư và các cơ quan liên quan của Bộ, bám sát kế hoạch tiến độ, triển khai thi công ngay đối với phần mặt bằng đã bàn giao để tránh việc tái lấn chiếm và đẩy nhanh tiến độ dự án.

Để triển khai Dự án Trung Lương - Mỹ Thuận thành công, đúng tiến độ, đảm bảo chất lượng, Bộ GTVT và Nhà đầu tư dự án rất cần sự hỗ trợ của các cấp, các ngành địa phương, đặc biệt trong vấn đề GPMB. Với đặc thù Dự án Trung Lương - Mỹ Thuận có phạm vi ảnh hưởng trên diện rộng (chiều dài tuyến trên địa bàn Tỉnh khoảng 51km), khối lượng công tác GPMB rất lớn, tổng mức đầu tư dự án thành phần GPMB lên tới 3.038,5 tỷ đồng, Bộ GTVT trân trọng đề nghị Đoàn Đại biểu Quốc hội Tỉnh hỗ trợ để đẩy nhanh công tác GPMB dự án.

Về dự án đầu tư xây dựng công trình đường cao tốc Mỹ Thuận - Cần Thơ theo hình thức đối tác công tư, hợp đồng BOT (sau đây gọi tắt là Dự án Mỹ Thuận - Cần Thơ): Bộ GTVT đã báo cáo và được Thủ tướng Chính phủ chấp thuận phương án Nhà nước hỗ trợ cho Dự án Mỹ Thuận - Cần Thơ bằng quyền thu phí đường cao tốc TP. Hồ Chí Minh - Trung Lương; trên cơ sở đó, Bộ GTVT đã phê duyệt đề xuất dự án tại Quyết định số 1666/QĐ-BGTVT ngày 31/5/2016. Hiện nay, Bộ GTVT đang chỉ đạo quyết liệt để đẩy nhanh công tác lập, phê duyệt báo cáo nghiên cứu khả thi và tổ chức lựa chọn nhà đầu tư theo quy định; phấn đấu triển khai thi công công trình vào đầu năm 2017 và hoàn thành công trình đầu năm 2019. Dự án Mỹ Thuận - Cần Thơ đi qua địa bàn tỉnh Vĩnh Long và tỉnh Đồng Tháp nên công tác lập phương án GPMB cũng như triển khai thực hiện sẽ phức tạp hơn và tốn nhiều thời gian hơn so với Dự án Trung Lương - Mỹ Thuận.

***37. Cử tri tỉnh Vĩnh Long kiến nghị:*** *Cử tri tiếp tục đề nghị Chính phủ sớm đầu tư nâng cấp, mở rộng Quốc lộ 54 đoạn qua các xã thuộc thị xã Bình Minh.*

**Trả lời:** Tại công văn số 6704/BGTVT-KHĐT ngày 15/6/2016

Trong điều kiện nguồn vốn ngân sách Nhà nước khó khăn, để sớm triển khai dự án mở rộng Quốc lộ 54 đoạn qua tỉnh Vĩnh Long nói chung và đoạn qua các xã thuộc thị xã Bình Minh nói riêng, đáp ứng nhu cầu phát triển KT-XH của địa phương, Bộ GTVT đã thống nhất với Lãnh đạo tỉnh Vĩnh Long nghiên cứu triển khai đầu tư dự án theo hình thức BOT (tại buổi làm việc với Lãnh đạo tỉnh Vĩnh Long ngày 15/5/2015). Hiện nay, Bộ GTVT đang chỉ đạo các đơn vị khẩn trương phối hợp với các cơ quan chức năng của Tỉnh lập dự án và hoàn tất thủ tục lựa chọn nhà đầu tư để sớm triển khai khởi công xây dựng công trình.

***38. Cử tri tỉnh Quảng Bình kiến nghị:*** *Cử tri phản ánh, Quốc lộ 12A đoạn từ xã Quảng Liên, huyện Quảng Trạch đi thị xã Ba Đồn thuộc tỉnh Quảng Bình số lượng xe lưu thông nhiều nhưng hiện nay đã xuống cấp nghiêm trọng, tai nạn giao thông xảy ra nhiều. Đề nghị Bộ GTVT chỉ đạo cơ quan chức năng kiểm tra, khảo sát và đầu tư sửa chữa đoạn đường này nhằm đảm bảo an toàn cho người dân khi tham gia giao thông.*

**Trả lời:** Tại công văn số 6886/BGTVT-KCHT ngày 17/6/2016

Quốc lộ 12A đoạn từ thị xã Ba Đồn đi xã Quảng Liên, huyện Quảng Trạch (Km0+00- Km16+00) đã được Bộ GTVT giao Sở GTVT Quảng Bình làm chủ đầu tư xây dựng nâng cấp và đưa vào sử dụng từ năm 2008 với quy mô 2 làn xe, trước mắt cơ bản đáp ứng nhu cầu vận tải, phục vụ phát triển kinh tế - xã hội, đảm bảo quốc phòng, an ninh của tỉnh. Cùng với sự phát triển kinh tế - xã hội, mật độ phương tiện vận tải ngày càng tăng cao trên tuyến, mỗi ngày đêm có hàng nghìn lượt xe vận chuyển hàng hóa quá cảnh từ cửa khẩu Quốc tế Cha Lo về các cảng biển Vũng Áng và Hòn La, vận chuyển nguyên vật liệu phục vụ sản xuất từ các mỏ về các nhà máy xi măng (nhà máy xi măng sông Gianh - công suất GĐ1 là 1,4 triệu tấn/năm; nhà máy xi măng Văn Hóa - công suất GĐ1 là 2 triệu tấn/năm), vận chuyển xi măng với khối lượng lớn để đáp ứng nhu cầu xây dựng của Nhà máy gang thép Formosa (tỉnh Hà Tĩnh), vận chuyển đá phục vụ thi công dự án nâng cấp, mở rộng QL.1… Với lưu lượng xe lớn, tải trọng nặng nên nền, mặt đường xuống cấp, hư hỏng. Trong những năm vừa qua, Bộ GTVT đã bố trí vốn Quỹ bảo trì đường bộ Trung ương để sửa chữa nhằm đảm bảo an toàn giao thông, cụ thể như sau:

- Năm 2015: sửa chữa cục bộ nền, mặt đường đoạn Km0+00-Km3+00 với kinh phí 4,5 tỷ đồng; gia cố lề đường bằng bê tông nhựa đoạn Km3+00-Km6+00 với kinh phí 7,417 tỷ đồng.

- Năm 2016: sửa chữa nền mặt đường đoạn Km6+00-Km15+890, dự án đang triển khai thi công, dự kiến hoàn thành trong tháng 6/2016.

Hiện tại, Bộ GTVT đang triển khai xây dựng kế hoạch bảo trì công trình đường bộ năm 2017, dự kiến sẽ triển khai thay thế một số khe co giãn đã bị hư hỏng tại cầu Kênh Kịa (Km2+700), cầu Phù Ninh (Km6+264), cầu Tiên Lang (Km12+080) và bố trí kinh phí sơn vạch tim đường từ Km0+00-Km16+00. Đối với các hư hỏng nhỏ, phát sinh trong quá trình khai thác, Bộ GTVT sẽ cho sửa chữa đột xuất để kịp thời khắc phục nhằm đảm bảo an toàn giao thông.

***39. Cử tri tỉnh Quảng Nam kiến nghị:*** *Cử tri và nhân dân tỉnh Quảng Nam rất phấn khởi khi nhà nước đầu tư hoàn thành trước thời hạn việc nâng cấp, mở rộng Quốc lộ 1A. Tuy nhiên, một số đoạn Quốc lộ 1A qua tỉnh Quảng Nam chỉ được đầu tư mở rộng 16,5m (04 làn xe), không có làn đường dành riêng cho xe mô tô, xe thô sơ và người đi bộ, làm ảnh hưởng đến việc tham gia giao thông của người dân và đã xảy ra nhiều vụ tai nạn giao thông nghiêm trọng. Đây là tuyến đường rất nhiều phương tiện tham gia giao thông vì kết nối các khu công nghiệp, khu thương mại, mặc dù sau này có tuyến đường cao tốc song song cách 7 km về phía Tây nhưng lưu lượng phương tiện tham gia giao thông vẫn rất nhiều. Đề nghị Thủ tướng Chính phủ xem xét, đầu tư mở rộng thêm làn đường dành riêng cho xe mô tô, xe thô sơ và người đi bộ ở những đoạn mặt đường chỉ rộng 16,5m, nhằm đảm bảo an toàn cho người và phương tiện tham gia giao thông.*

**Trả lời:** Tại công văn số 7013/BGTVT-KHĐT ngày /2016

Về việc đầu tư mở rộng Quốc lộ 1 (QL1) đoạn qua tỉnh Quảng Nam.

Về vấn đề này, Bộ GTVT đã có văn bản số 14702/BGTVT-KHĐT ngày 04/11/2015 và Thủ tướng Chính phủ đã có văn bản số 2365/TTg-KTN ngày 25/12/2015 trả lời Đại biểu Quốc hội tỉnh Quảng Nam, theo đó QL1 đoạn qua tỉnh Quảng Nam từ Km942 - Km1027, dài 85 km. Tại thời điểm trước khi triển khai Đề án mở rộng QL1, Chính phủ, Thủ tướng Chính phủ đã cho phép đầu tư mở rộng theo hình thức BOT với quy mô 4 làn xe đoạn Tứ Câu - Vĩnh Điện (Km942 - Km947), dài 5 km tại văn bản số 1735/TTg-KTN ngày 27/9/2011 và đoạn từ huyện Phú Ninh - huyện Núi Thành (Km987 - Km1027), dài 40 km tại văn bản số 1999/TTg-KTN ngày 03/11/2010. Còn lại đoạn từ Vĩnh Điện - huyện Phú Ninh (Km947 - Km987), dài 40 km giữ nguyên hiện trạng (2 làn xe).

 Đề án mở rộng QL1 đã được Thủ tướng Chính phủ chấp thuận tại Thông báo số 55/TB-VPCP ngày 21/02/2012 và Quy hoạch phát triển GTVT đường bộ Việt Nam đến năm 2020, tầm nhìn đến năm 2030, đoạn từ Vĩnh Điện - huyện Phú Ninh (Km947 - Km987), dài 40 km nói trên giữ nguyên hiện trạng, chỉ tiến hành tăng cường mặt đường bằng nguồn vốn trái phiếu Chính phủ do song hành với đường cao tốc Đà Nẵng - Quảng Ngãi đang triển khai xây dựng.

Để đảm bảo an toàn giao thông, UBND tỉnh Quảng Nam đã có tờ trình số 1992/TTr-UBND ngày 04/6/2013, báo cáo Thủ tướng Chính phủ cho phép mở rộng QL1 đoạn Km947 - Km987 trên địa bàn tỉnh Quảng Nam bằng nguồn vốn trái phiếu Chính phủ. Thủ tướng Chính phủ đã có ý kiến (văn bản số 5689/VPCP-KTN ngày 12/7/2013 của Văn phòng Chính phủ): *"Trước mắt, chưa tiến hành đầu tư nâng cấp, mở rộng quốc lộ 1 đoạn Km947 - Km987, tỉnh Quảng Nam. Việc đầu tư nâng cấp, mở rộng đoạn tuyến quốc lộ 1 này sẽ triển khai khi có đủ điều kiện"*.

Do đây là tuyến đường có nhiều khu công nghiệp, dẫn đến lưu lượng lưu thông trên đoạn tuyến ngày càng tăng cao. Để đảm bảo ATGT trên tuyến, UBND tỉnh Quảng Nam tiếp tục có văn bản số 2831/UBND-KTN ngày 21/7/2013 gửi Bộ GTVT về việc đầu tư mở rộng QL1 đoạn Km947 - Km987 theo hình thức BOT với chiều dài toàn tuyến 40 km (trong đó 11 km đã được đầu tư mở rộng với quy mô 4 làn xe, gồm các tuyến tránh thị trấn Vĩnh Điện, cầu Bà Rén, cầu Hương An, còn lại 29 km cần phải đầu tư mở rộng), quy mô đoạn ngoài đô thị chiều rộng nền đường 16,5m, sử dụng trạm thu phí Hòa Phước để hoàn vốn cho dự án và đề nghị Bộ GTVT xem xét, báo cáo Thủ tướng Chính phủ chấp thuận cho triển khai thực hiện.

Trên cơ sở đó, Chính phủ, Thủ tướng Chính phủ đã giao Bộ GTVT chỉ đạo tư vấn tính toán lại dự báo lưu lượng cho QL1 đoạn tuyến này trong bối cảnh giải phóng mặt bằng gặp nhiều khó khăn, có xét đến phân bổ lưu lượng cho tuyến cao tốc Đà Nẵng - Quảng Ngãi sau khi đưa vào khai thác, đồng thời nhằm đảm bảo hiệu quả tài chính của dự án BOT (do sử dụng trạm thu phí Hòa Phước hiện tại, không lập thêm trạm mới) và xác định nhu cầu đầu tư với quy mô chiều rộng nền đường 16,5m là hợp lý, hiệu quả. Vì vậy, Chính phủ, Thủ tướng Chính phủ cho phép đầu tư đoạn tuyến này theo hình thức BOT có sự hỗ trợ vốn của Nhà nước với quy mô đoạn qua đô thị có chiều rộng nền đường 20,5m, đoạn ngoài đô thị có chiều rộng nền đường 16,5m (văn bản số 7645/VPCP-KTN ngày 13/9/2013). Như vậy, việc mở rộng QL1 đoạn qua tỉnh Quảng Nam đã được triển khai đúng quy định, đảm bảo hiệu quả.

***40. Cử tri tỉnh Quảng Nam kiến nghị:*** *Đầu tư nâng cấp, mở rộng các tuyến đường: Quốc lộ 14E đoạn qua huyện Thăng Bình; Quốc lộ 14D qua huyện Nam Giang và Quốc lộ 40B đoạn từ huyện Bắc Trà My đi Nam Trà My.*

**Trả lời:** Tại công văn số 7013/BGTVT-KHĐT ngày /2016

Về đầu tư nâng cấp, mở rộng các tuyến đường: Quốc lộ 14E đoạn qua huyện Thăng Bình; Quốc lộ 14D đoạn huyện Giang Nam và Quốc lộ 40B đoạn từ huyện Bắc Trà My đi Nam Trà My.

- Quốc lộ 14E: Quốc lộ 14E (QL14E) dài khoảng 90km đi qua 3 huyện Thăng Bình, Hiệp Đức, Phước Sơn. Về hiện trạng, quốc lộ 14E hiện hữu đạt tiêu chuẩn cấp VI miền núi. Theo quy hoạch phát triển giao thông vận tải đến năm 2020, định hướng đến năm 2030 đã được Thủ tướng Chính phủ phê duyệt, quốc lộ 14E đạt tiêu chuẩn cấp IV, 2 làn xe, riêng đoạn từ Km0 - Km8+700 đạt tiêu chuẩn cấp III, 2 làn xe. Hiện nay, Bộ GTVT đã tổng hợp dự án cải tạo, nâng cấp QL14E kéo dài đoạn qua địa phận huyện Thăng Bình, tỉnh Quảng Nam vào danh mục các dự án sử dụng nguồn vốn trung hạn giai đoạn 2016 - 2020 trình Thủ tướng Chính phủ xem xét, quyết định.

- Quốc lộ 14D: Quốc lộ 14D (QL14D) từ bến Giằng, thị trấn Nam Giang, tỉnh Quảng Nam đến cửa khẩu Tà Óc, dài 75 km đã được Bộ GTVT phối hợp các Bộ Kế hoạch và Đầu tư, Bộ Tài chính làm việc và được Ngân hàng phát triển Châu Á (ADB) chấp thuận cung cấp một khoản việc trợ không hoàn lại khoảng 0,8 triệu USD để thực hiện công tác chuẩn bị dự án trong năm 2016. Trong tháng 6/2016, phía ADB sẽ cử đoàn công tác làm việc với Bộ GTVT để khẳng định phạm vi, quy mô và kế hoạch thực hiện tiếp theo của dự án. Sau khi thống nhất với phía ADB, Bộ GTVT sẽ báo cáo để Thủ tướng Chính phủ xem xét, chấp thuận về chủ trương đầu tư, trong đó dự kiến tiến độ triển khai dự án vào năm 2018 và hoàn thành trong năm 2021.

- Quốc lộ 40B: Quốc lộ 40B (QL40B) đã được Bộ GTVT nâng cấp từ tuyến đường Nam Quảng Nam tại Quyết định số 2825/QĐ-BGTVT ngày 16/9/2013, chiều dài toàn tuyến L=209,1km. Để phù hợp theo quy hoạch được duyệt, Bộ GTVT đã tổng hợp dự án vào danh mục các dự án sử dụng nguồn vốn trung hạn 2016 - 2020 trình Thủ tướng Chính phủ xem xét, quyết định. Riêng đoạn tuyến từ Km11+150 - Km31+700, dài khoảng 21km, trên cở sở đề nghị của UBND tỉnh Quảng Nam, Bộ GTVT đã có văn bản gửi Bộ Kế hoạch và Đầu tư bổ sung vào danh mục các dự án sử dụng nguồn vốn trái phiếu Chính phủ tiếp tục còn dư của các dự án mở rộng QL1 và đường Hồ Chí Minh đoạn qua Tây Nguyên, trình Thủ tướng Chính phủ xem xét, quyết định.

Để đảm bảo an toàn giao thông trong quá trình khai thác và hạn chế sự xuống cấp của QL14E, QL14D và QL40B, Bộ GTVT đã chỉ đạo Tổng cục ĐBVN tăng cường công tác duy tu sửa chữa bằng nguồn vốn Quỹ bảo trì đường bộ.

***41. Cử tri tỉnh Quảng Nam kiến nghị:*** *Chỉ đạo chủ đầu tư dự án đường cao tốc Đà Nẵng - Quảng Ngãi xem xét điều chỉnh thiết kế, xây dựng thêm các đường dân sinh, cống thoát nước qua đường cao tốc để thuận lợi cho việc đi lại của nhân dân và không gây ngập úng khu dân cư phía tây đường cao tốc (đã kiến nghị nhiều lần song chưa được Bộ Giao thông vận tải quan tâm, giải quyết thỏa đáng).*

**Trả lời:** Tại công văn số 6862/BGTVT-CQLXD ngày 17/6/2016

- Dự án đường cao tốc Đà Nẵng - Quảng Ngãi do Tổng công ty Đầu tư phát triển đường cao tốc Việt Nam (VEC) làm chủ đầu tư dự án. Dự án được thiết kế đảm bảo tần suất lũ H1%, trên tuyến có bố trí đầy đủ hệ thống cầu, cống thoát lũ; tại những vị trí đường ngang, các đoạn qua khu dân cư,…có bố trí cống chui dân sinh hoặc thiết kế đường gom để thuận lợi cho việc đi lại của nhân dân.

- Trong quá trình triển khai dự án, VEC và Bộ GTVT đã nhiều lần kiểm tra, rà soát điều chỉnh thiết kế kỹ thuật (TKKT) dự án để đảm bảo thuận tiện cho việc đi lại của người dân và tăng cường khả năng thoát lũ cho công trình. Bộ GTVT đã có các văn bản: số 3512/BGTVT-CQLXD ngày 24/3/2015, số 7329/BGTVT-CQLXD ngày 09/6/2015, số 7410/BGTVT-CQLXD ngày 10/6/2015, số 9092/BGTVT-CQLXD ngày 14/7/2015, số 11047/BGTVT-CQLXD ngày 20/8/2015, số 14730/BGTVT-CQLXD ngày 05/11/2015, số 17019/BGTVT-CQLXD ngày 22/12/2015,… chấp thuận điều chỉnh, bổ sung đường gom dân sinh, cống chui dân sinh, cống thoát nước; điều chỉnh tăng khẩu độ cống chui dân sinh, cống thoát nước,…

Đến thời điểm hiện tại, đối với đoạn tuyến qua địa bàn tỉnh Quảng Nam (gồm các gói thầu: số 2, 3A, 3B, 4, 5, 6, 7, A1 và A2 với tổng chiều dài 91,24km), Bộ GTVT đã chấp thuận về chủ trương bổ sung khoảng 15 cống tròn; bổ sung và điều chỉnh tăng khẩu độ 20 cống hộp; bổ sung 08 cống chui dân sinh; điều chỉnh tăng khẩu độ 05 cống chui dân sinh; bổ sung 24 đoạn đường gom (khoảng 10,7km); bổ sung và điều chỉnh 21 vị trí mương dẫn nước, cửa cống;…

Thời gian tới, Bộ GTVT sẽ chỉ đạo VEC tiếp tục rà soát hồ sơ thiết kế, kiểm tra thực tế hiện trường để điều chỉnh, bổ sung các hạng mục công trình cầu, cống, đường dân sinh,… đảm bảo thuận tiện cho việc đi lại của người dân và khả năng thoát lũ của công trình.

***42. Cử tri tỉnh Yên Bái kiến nghị:*** *Cử tri huyện Trấn Yên đề nghị Bộ GTVT có ý kiến với Tổng công ty Đầu tư phát triển đường cao tốc Việt Nam (VEC) giải quyết vấn đề tồn tại sau khi hoàn thành đường cao tốc Nội Bài - Lào Cai đó là, tại xã Y Can còn một số cống chui qua đường cao tốc không có đường để nối với đường dân sinh, gây khó khăn trong đi lại, sản xuất của nhân dân.*

**Trả lời:** Tại công văn số 6796/BGTVT-CQLXD ngày 16/6/2016

Dự án xây dựng đường cao tốc Nội Bài - Lào Cai đi qua 5 năm tỉnh, thành phố: Hà Nội, Vĩnh Phúc, Phú Thọ, Yên Bái và Lào Cai do Tổng công ty Đầu tư phát triển đường cao tốc Việt Nam (VEC) làm Chủ đầu tư được Bộ GTVT phê duyệt tại Quyết định số 1468/QĐ-BGTVT ngày 27/5/2009. Dự án được khởi công năm 2009 và hoàn thành, đưa vào sử dụng năm 2014.

Dự án cao tốc Nội Bài - Lào Cai đưa vào khai thác sử dụng đã nâng cao năng lực vận tải, góp phần thúc đẩy phát triển kinh tế - xã hội đối với các địa phương có tuyến đường cao tốc đi qua. Tuy nhiên, sau khi dự án hoàn thành, vẫn còn một số tồn tại theo phản ánh của cử tri tỉnh Yên Bái. Để xử lý triệt để các tồn tại phát sinh này, Bộ GTVT đã tổ chức nhiều đoàn công tác kiểm tra rà soát thực tế hiện trường và làm việc với chính quyền địa phương để thống nhất phương án xử lý. Đến nay cơ bản các tồn tại này đã được khắc phục, còn một số ít tồn tại mới phát sinh đang được VEC chỉ đạo nhà thầu thi công và các đơn vị liên quan tiếp tục xử lý.

Đối với nội dung kiến nghị nêu trên của cử tri huyện Trấn Yên, ngày 7/6/2016 Ban QLDA đường cao tốc Nội Bài - Lào Cai đã phối hợp với Sở GTVT Yên Bái và UBND huyện Trấn Yên tiến hành kiểm tra thực tế hiện trường để làm rõ về việc bố trí đường gom kết nối với các cống chui dân sinh thuộc địa bàn xã Y Can. Theo kết quả kiểm tra hiện trường, tất cả các cống chui trên địa bàn xã Y Can đã được bố trí đầy dủ đường gom kết nối phục vụ sinh hoạt và sản xuất của nhân dân.

***43. Cử tri tỉnh An Giang kiến nghị:*** *Tình hình tai nạn giao thông nhiều một phần do giấy phép lái xe giả, đề nghị ngành Giao thông quản lý chặt chẽ việc cấp giấy phép lái xe.*

**Trả lời:** Tại công văn số 6732/BGTVT-TCCB ngày 15/6/2016

Hiện nay, một số người có thể do thiếu hiểu biết nên sử dụng giấy phép lái xe giả nhưng cũng có những trường hợp cố tình sử dụng giấy phép lái xe giả để điều khiển phương tiện giao thông. Việc không học, không dự sát hạch để được cấp giấy phép lái xe mà chỉ cần bỏ ra một số tiền mua giấy phép lái xe giả để sử dụng nhằm trốn tránh sự kiểm soát của cơ quan chức năng là hành vi vi phạm pháp luật, làm tăng nguy cơ mất an toàn giao thông rất cao. Thời gian qua, các cơ quan báo chí đã đưa nhiều tin, bài phản ánh về việc sử dụng giấy phép lái xe giả.

Trong nhiều năm qua, ngành Giao thông vận tải đã có rất nhiều cố gắng để không ngừng hoàn thiện công tác quản lý nhà nước trong lĩnh vực đào tạo, sát hạch, cấp giấy phép lái xe, phối hợp chặt chẽ với các cơ quan của Bộ Công an để ngăn chặn tình trạng sử dụng giấy phép lái xe giả, phối hợp với các cấp, các ngành, các cơ quan truyền thông trong việc tuyên truyền vận động người dân chấp hành các quy định của pháp luật giao thông đường bộ, cụ thể là:

1. Hoàn thiện hệ thống các văn bản quản lý nhà nước về công tác đào tạo, sát hạch, cấp đổi giấy phép lái xe; trong đó việc chuyển đổi giấy phép lái xe từ vật liệu giấy sang giấy phép lái xe bằng vật liệu PET. là bước đột phá quan trọng:

- Giấy phép lái xe có vật liệu bằng giấy trước đây đã được các cơ quan có thẩm quyền như ngành Công an, sau này là ngành Giao thông vận tải phát hành và cấp cho người dân sử dụng từ nhiều năm nay, trong quá trình sử dụng giấy phép lái xe bằng giấy đã bộc lộ nhiều khiếm khuyết như: Mức độ bảo mật không cao, dễ bị làm giả; dễ bị tẩy xóa, sửa đổi, dễ bị hư hỏng trong quá trình sử dụng; kích thước không phù hợp tiêu chuẩn quốc tế; không thuận tiện cho công tác quản lý, xử lý khi người lái xe vi phạm.

- Để đáp ứng yêu cầu quản lý, Bộ Giao thông vận tải đã quyết định đưa vào sử dụng giấy phép lái xe bằng vật liệu PET. từ năm 2012 đến nay với kích thước phù hợp với tiêu chuẩn quốc tế; có độ bảo mật cao, hạn chế được việc làm giả; có độ bền sử dụng cao về cơ học, chịu nhiệt, chịu ẩm; có song ngữ tiếng Việt, tiếng Anh để đáp ứng yêu cầu hội nhập quốc tế; áp dụng được công nghệ tiên tiến trong quá trình in ấn, quản lý giấy phép lái xe nên hạn chế đến mức thấp nhất khả năng làm giả giấy phép lái xe.

2. Bộ Giao thông vận tải đã có những quy định đơn giản thủ tục hành chính trong việc cấp đổi giấy phép lái xe theo hướng phục vụ ngày càng thuận tiện cho người dân: Nếu có nhu cầu, người có giấy phép lái xe có thể đổi giấy phép lái xe tại tất cả các Sở Giao thông vận tải trên toàn quốc. Hiện nay, hầu hết các địa phương trên cả nước đã triển khai dịch vụ công mức độ 3 về cấp đổi giấy phép lái xe, người có nhu cầu cấp đổi giấy phép lái xe chỉ cần khai báo thông tin qua mạng, được hẹn ngày, giờ đến để làm thủ tục cấp đổi giấy phép lái xe nên sẽ giảm tối đa thời gian đi lại chờ đợi. Ngoài ra, nếu có nhu cầu sẽ được nhân viên bưu điện chuyển giấy phép lái xe mới đến địa chỉ theo yêu cầu của người lái xe.

3. Bộ Giao thông vận tải đã phối hợp chặt chẽ với các cơ quan có liên quan như ngành Công an, các cơ quan truyền thông, đài, báo Trung ương và địa phương để tuyên truyền kiến thức về pháp luật giao thông đường bộ cho người tham gia giao thông, trong đó có tuyên truyền các hình thức xử lý, xử phạt vi phạm hành chính nếu sử dụng giấy phép lái xe giả.

4. Việc áp dụng công nghệ tiến tiến trong Hệ thống thông tin quản lý giấy phép lái xe hiện nay của ngành Giao thông vận tải đã giúp cho các cơ quan quản lý, tuần tra, kiểm soát của ngành Công an và các ngành có liên quan xác định được nhanh chóng, chính xác các đối tượng có sử dụng giấy phép lái xe giả để có biện pháp xử lý kịp thời theo quy định của pháp luật.

5. Đã phối hợp chặt chẽ với các cơ quan chuyên ngành của Bộ Công an trong việc điều tra chống các tổ chức và cá nhân làm giấy phép lái xe giả để xử lý, truy tố theo quy định của pháp luật.

Bằng các việc làm cụ thể nêu trên, ngành Giao thông vận tải đã góp phần quan trọng trong việc phòng, chống sử dụng giấy phép lái xe giả.

***44. Cử tri tỉnh Bình Định kiến nghị:*** *Cử tri cho rằng trong những tháng đầu năm 2016, cả nước xảy ra nhiều vụ tai nạn giao thông nghiêm trọng làm chết nhiều người do ô tô tải gây nên, đặt biệt là đối với ô tô tải tự đổ (thường gọi là xe ben) và xe container. Nguyên nhân trực tiếp của các vụ giao thông nghiêm trọng này là do các hành vi vi phạm quy định pháp luật về trật tự an toàn giao thông của người lái xe. Bên cạnh đó là sự buông lỏng về công tác quản lý lái xe và thực hiện khoán trắng cho lái xe về bảo đảm an toàn kỹ thuật, vận hành phương tiện… Cử tri kiến nghị Bộ GTVT khẩn trương chỉ đạo tăng cường công tác kiểm tra việc thực hiện các quy định pháp luật về kinh doanh và điều kiện kinh doanh vận tải tại các địa phương có nhiều ô tô tải, đặc biệt là các địa phương để xảy ra nhiều vụ tai nạn giao thông liên quan đến ô tô tải trong thời gian vừa qua; chú trọng kiểm tra tại một số đơn vị kinh doanh vận tải hàng hóa lớn, chủ phương tiện có nhiều ô tô có khối lượng toàn bộ từ 10 tấn trở lên; các doanh nghiệp, hợp tác xã và chủ phương tiện có ô tô tải liên quan đến các vụ tai nạn giao thông. Xử lý nghiêm tình trạng xe tải trọng quá lớn của Trung Quốc lưu thông ở một số địa phương trong nước.*

**Trả lời:** Tại công văn số 6858 /BGTVT-VT ngày 17/6/2016

Trước hết, Bộ GTVT xin trân trọng cảm ơn Đoàn đại biểu Quốc hội và cử tri tỉnh Bình Định đã góp ý về công tác kiểm soát tải trọng phương tiện, đặc biệt là công tác thanh tra, kiểm tra, công tác kiểm tra việc thực hiện các quy định pháp luật về kinh doanh và điều kiện kinh doanh vận tải tại các địa phương có nhiều ô tô tải, Bộ GTVT xin tiếp thu và làm rõ như sau:

Sau gần 02 năm đồng loạt triển khai và bằng nhiều biện pháp thực hiện, công tác kiểm soát tải trọng xe đã tác động mạnh đến các doanh nghiệp vận tải, chủ xe, lái xe, chủ hàng chấp hành quy định về vận tải đường bộ; tình trạng xe ô tô chở hàng quá tải đã giảm nhiều, góp phần bảo vệ kết cấu hạ tầng giao thông đường bộ, giảm tai nạn giao thông và ùn tắc giao thông.

Trong 6 tháng đầu năm 2016, công tác kiểm soát tải trọng phương tiện tiếp tục được Đảng, Quốc hội, Chính phủ, Ủy ban An toàn giao thông Quốc gia, các tổ chức, đoàn thể trong hệ thống chính trị quan tâm chỉ đạo quyết liệt; Bộ GTVT, Bộ Công an và các Bộ, ngành liên quan tiếp tục phối hợp tốt trong công tác chỉ đạo, điều hành; Ủy ban nhân dân các tỉnh, thành phố trực thuộc Trung ương quán triệt thực hiện nghiêm túc. Cho đến nay công tác kiểm soát tải trọng phương tiện đã đạt được những kết quả khá khả quan, phương tiện vi phạm chở hàng quá tải đã giảm hẳn (giảm khoảng 91% so với thời điểm bắt đầu thực hiện kiểm soát tải trọng đồng loạt trên phạm vi toàn quốc). Một số nội dung đã triển khai và kết quả cụ thể:

- Bộ GTVT đã ban hành nhiều văn bản chỉ đạo, điều hành để triển khai công tác kiểm soát tải trọng phương tiện.

- Tổng cục Đường bộ Việt Nam, các cục chuyên ngành, các địa phương đã tích cực triển khai Quyết định số 4087/QĐ-BGTVT ngày 17/11/2015 của Bộ trưởng Bộ GTVT ban hành Kế hoạch tổ chức đợt cao điểm kiểm soát tải trọng phương tiện trong 02 tháng cuối năm 2015, các cơ quan thuộc Bộ và các địa phương đang quyết liệt triển khai thực hiện và đã có báo cáo về kết quả thực hiện theo định kỳ hàng tuần (ngày 01/02/2016 Tổng cục Đường bộ Việt Nam đã có Báo cáo kết quả thực hiện Kế hoạch cao điểm kiểm soát tải trọng phương tiện 02 tháng cuối năm 2015).

- Thanh tra Bộ GTVT đã phối hợp với Thanh tra Bộ Công an, Cục Cảnh sát giao thông thành lập Đoàn liên ngành kiểm tra công tác kiểm soát tải trọng phương tiện đường bộ của Sở GTVT và lực lượng liên ngành tại Trạm kiểm tra tải trọng xe trên địa bàn 28 địa phương đã chỉ ra những kết quả hoạt động và tồn tại trong công tác kiểm soát tải trọng tại các địa phương. Đồng thời triển khai Quyết định số 4087/QĐ-BGTVT ngày 17/11/2015 về tổ chức đợt cao điểm kiểm soát tải trọng phương tiện 2 tháng cuối năm 2015, Đoàn kiểm tra liên ngành đã kiểm tra đột xuất trạm cân di động tại các tỉnh: Hà Nam, Ninh Bình, Thanh Hóa, Nghệ An, Quảng Nam, Hưng Yên; Sở GTVT và lực lượng liên ngành tại trạm kiểm tra tải trọng lưu động của các tỉnh: Hòa Bình, Sơn La, Điện Biên, Lai Châu, Lào Cai, Tuyên Quang, Hà Giang, Yên Bái và hậu kiểm công tác kiểm soát tải trọng tại đầu mối bốc xếp hàng hóa trên địa bàn thành phố: Đà Nẵng, Hồ Chí Minh. Bộ GTVT đã kịp thời có văn bản chấn chỉnh Sở GTVT và kiến nghị UBND các địa phương để phối hợp chỉ đạo tăng cường công tác kiểm soát tải trọng phương tiện.

- Thanh tra Bộ GTVT tiếp tục kiểm tra về tải trọng phương tiện và thực hiện các quy định về xếp hàng hóa lên phương tiện đường bộ tại đầu mối bốc xếp hàng hóa trọng điểm (cảng, bến, nhà ga và các đầu mối xếp hàng) trên địa bàn một số tỉnh, thành phố.

- Ủy ban An toàn giao thông Quốc gia có Công điện số 18/CĐ-UBATGTQG ngày 14/5/2016 chỉ đạo Bộ, ngành liên quan: tiếp tục đẩy mạnh thực hiện các giải pháp siết chặt quản lý kinh doanh vận tải và kiểm soát tải trọng phương tiện trên đường bộ (Bộ GTVT đã có văn bản chỉ đạo triển khai thực hiện).

- Bộ GTVT đang tiếp thu giải trình ý kiến của Bộ Nội vụ, Tài chính về chế độ cho lực lượng Trạm kiểm tra tải trọng xe để tổng hợp Báo cáo Thủ tướng Chính phủ xem xét quyết định.

- Bộ GTVT đang chỉ đạo Tổng cục Đường bộ Việt Nam, Vụ Vận tải phối hợp Cục Cảnh sát giao thông xây dựng kế hoạch phối hợp để xây dựng Báo cáo đánh giá tổng kết công tác triển khai thực hiện Kế hoạch phối hợp số 12593/KHPH-BGTVT-BCA (dự kiến Tổng kết vào tháng 7-8 năm 2016).

- Kết quả theo thống kê từ hệ thống quản lý Trạm kiểm tra tải trọng xe, cho thấy:

Từ đầu năm 2016 đến nay (tính từ ngày 01/01/2016 đến 5/6/2016): các trạm KTTTX lưu động đã dừng, kiểm tra 377.032 xe ô tô, phát hiện và lập biên bản 29.562 trường hợp vi phạm, tỷ lệ xe vi phạm trên tổng số xe được kiểm tra bằng 7,84%. Trong đó tháng 6/2016 (tính từ ngày 01/6/2016 đến 5/6/2016): các trạm KTTTX lưu động đã dừng, kiểm tra 71.935 xe ô tô, phát hiện và lập biên bản 5.645 trường hợp vi phạm, tỷ lệ xe vi phạm trên tổng số xe được kiểm tra bằng 7,85%.

Tuy nhiên, hiện nay một số địa phương vẫn còn tình trạng xe chở hàng quá tải, xe có kích thước thùng hàng vượt quá quy định lưu thông trên đường bộ, có tình trạng lực lượng kiểm soát tải trọng xe để xe quá tải lọt qua chốt, Trạm kiểm soát tải trọng xe.

Giải pháp Bộ Giao thông vận tải triển khai thực hiện trong thời gian tới để siết chặt hơn nữa công tác quản lý hoạt động kinh doanh vận tải và kiểm soát tải trọng phương tiện

1. Nhiệm vụ chung

Tiếp tục thực hiện quyết liệt các nhiệm vụ được giao tại Công điện số 1966/CĐ-TTg ngày 19/11/2013 của Thủ tướng Chính phủ về việc tăng cường thực hiện kiểm soát tải trọng xe trên đường bộ; Công điện số 16/CĐ-TTg ngày 07/01/2015 về việc tiếp tục chấn chỉnh và xử lý triệt để tình trạng phương tiện vận tải đường bộ vi phạm chở hàng quá tải trọng cho phép; Công điện số 18/CĐ-UBATGTQG ngày 14/05/2016 về tiếp tục đẩy mạnh thực hiện các giải pháp siết chặt quản lý kinh doanh vận tải và kiểm soát tải trọng phương tiện trên đường bộ và các Nghị quyết, văn bản chỉ đạo có liên quan của Chính phủ, Thủ tướng Chính phủ; tăng cường công tác kiểm soát tải trọng phương tiện, phấn đấu trong năm 2016 chấm dứt tình trạng phương tiện vận tải đường bộ vi phạm chở hàng quá tải trọng cho phép lưu thông trên đường bộ, sau đó duy trì lâu dài, không để tình trạng vi phạm chở hàng quá tải tái diễn trở lại.

2. Bộ Giao thông vận tải:

- Chủ trì, phối hợp với các Bộ, ngành liên quan tổ chức triển khai thực hiện Đề án “Điều chỉnh Quy hoạch tổng thể Trạm kiểm tra tải trọng xe trên đường bộ đến năm 2020, tầm nhìn đến năm 2030” ngay sau khi được Thủ tướng Chính phủ phê duyệt; tiếp tục bổ sung, hoàn thiện trình Thủ tướng Chính phủ quy định về chế độ chính sách đặc thù đối với lực lượng làm công tác kiểm soát tải trọng xe.

- Chỉ đạo lực lượng Thanh tra giao thông chủ trì, phối hợp với lực lượng Cảnh sát trật tự và các cơ quan quản lý nhà nước liên quan tập trung kiểm soát tải trọng xe chặt chẽ ngay từ các cơ sở đầu nguồn hàng.

- Chủ trì, phối hợp với Bộ Công an tổng kết, đánh giá rút kinh nghiệm Kế hoạch phối hợp kiểm soát tải trọng xe; trên cơ sở đó ban hành Kế hoạch mới phù hợp với tình hình thực tiễn, đảm bảo hiệu quả.

- Tăng cường kiểm tra việc thực thi công vụ của cán bộ, công chức trực tiếp làm nhiệm vụ kiểm soát tải trọng xe trên tuyến để nâng cao hiệu quả công tác, phòng ngừa sai phạm.

3. Ủy ban An toàn giao thông Quốc gia, các Bộ: Công an, Quốc phòng, Thông tin và Truyền thông, Tài chính, Nội vụ và Ủy ban nhân dân các tỉnh, thành phố trực thuộc Trung ương theo chức năng nhiệm vụ đã và đang triển khai, chỉ đạo thực thực hiện tốt đối với công tác kiểm soát tải trọng phương tiện.

4. Một số nhiệm vụ Bộ GTVT triển khai thực hiện chỉ đạo của Chủ tịch Ủy ban An toàn giao thông Quốc gia tại Công điện số 18/CĐ-UBATGTQG, cụ thể như sau:

1. Tổng cục Đường bộ Việt Nam

- Tiếp tục nghiên cứu, rà soát, hoàn thiện các quy định về pháp luật kinh doanh và điều kiện kinh doanh vận tải bằng xe ô tô; yêu cầu các doanh nghiệp kinh doanh vận tải tăng cường quản lý an toàn kỹ thuật của các phương tiện; nghiên cứu nâng cao chất lượng đào tạo sát hạch, cấp giấy phép lái xe;

- Tiếp tục hoàn thiện hệ thống quản trị, khai thác dữ liệu từ thiết bị giám sát hành trình, tổng hợp thông tin các phương tiện vi phạm về tốc độ, hành trình, dừng đỗ…để công bố trên trang thông tin điện tử của Tổng cục, gửi cho Sở GTVT các địa phương để xử lý theo quy định đặc biệt là hành vi vi phạm của phương tiện hoạt động trên các tuyến đường cao tốc và quốc lộ có lưu lượng ô tô khách và ô tô tải lớn;

- Tăng cường kiểm tra, hướng dẫn, hỗ trợ việc thực hiện chức năng quản lý nhà nước về kinh doanh và điều kiện kinh doanh vận tải bằng ô tô đối với các Sở GTVT các tỉnh, thành phố trực thuộc Trung ương;

- Chỉ đạo lực lượng Thanh tra GTVT phối hợp với lực lượng của ngành công an tăng cường kiểm tra, xử lý nghiêm các vi phạm về thực hiện các quy định về kinh doanh và điều kiện kinh doanh vận tải bằng ô tô đặc biệt chú trọng kiểm tra tại trụ sở đơn vị kinh doanh vận tải, các điểm tập kết phương tiện; tước giấy phép lái xe, thu hồi phù hiệu và giấy phép kinh doanh vận tải đối với chủ phương tiện cố tình vi phạm, tái phạm theo đúng các quy định của pháp luật; đổi mới phương thức kiểm tra, tránh gây phiền hà đối với các đơn vị kinh doanh vận tải và lái xe;

- Chỉ đạo các đơn vị kinh doanh, khai thác đường bộ và đường cao tốc khẩn trương hoàn thiện việc lắp đặt hệ thống cân tự động tại các trạm thu phí trên các quốc lộ và cao tốc.

b) Cục Hàng hải Việt Nam

- Tiếp tục tuyên truyền và yêu cầu các Cảng vụ tuyên truyền cho các doanh nghiệp khai thác cảng thực hiện đúng các nội dung cam kết không xếp hàng hóa lên xe ô tô vượt quá tải trọng cho phép;

- Tổ chức thanh tra, kiểm tra việc thực hiện các quy định của pháp luật về xếp hàng hóa lên xe ô tô và tải trọng phương tiện tại các doanh nghiệp cảng thuộc thẩm quyền của Cục;

- Tiếp tục chỉ đạo các Cảng vụ kiểm tra, đôn đốc các doanh nghiệp cảng biển thực hiện nghiêm quy trình kiểm soát tải trọng đối với các phương tiện ra, vào cảng;

- Yêu cầu các doanh nghiệp cảng, bến không tiếp nhận phương tiện không đủ điều kiện ra, vào cảng bến; không xếp công-ten-nơ quá tải trọng lên tàu.

c) Cục Đăng kiểm Việt Nam

- Tăng cường công tác kiểm tra chất lượng phương tiện đặc biệt tập trung vào các phương tiện kinh doanh vận tải; không để tình trạng sử dụng các phương tiện không bảo đảm an toàn kỹ thuật đưa vào khai thác;

 - Tăng cường kiểm tra định kỳ, đột xuất đối với việc thực hiện công tác kiểm định phương tiện tại Trung tâm Đăng kiểm phương tiện xe cơ giới của các địa phương trong việc đăng kiểm các phương tiện kinh doanh vận tải như xe ô tô khách, ô tô tải đặc biệt các ô tô tải có tải trọng lớn;

- Tiếp tục nghiên cứu, hoàn thiện các quy định của pháp luật để nâng cao chất lượng công tác đăng kiểm phương tiện giao thông cơ giới đường bộ, nâng cao chất lượng hoạt động và phòng chống tiêu cực trong lĩnh vực đăng kiểm; tập huấn, đào tạo nghiệp vụ để nâng cao trình độ chuyên môn, tinh thần trách nhiệm và đạo đức nghề nghiệp của đăng kiểm viên liên quan đến kiểm định ô tô tải nói riêng và phương tiện giao thông nói chung;

d) Thanh tra Bộ

- Chỉ đạo lực lượng Thanh tra GTVT tăng cường kiểm tra hoặc phối hợp với lực lượng chức năng có liên quan tiến hành kiểm tra việc thực hiện các quy định của pháp luật về kinh doanh và điều kiện kinh doanh vận tải bằng ô tô; kiểm tra việc thực hiện công tác kiểm soát tải trọng tại các cảng, bến, nhà ga và các đầu mối bốc xếp hàng hóa;

- Tiếp tục chủ trì tiến hành kiểm tra việc thực hiện các quy định của pháp luật về kinh doanh và điều kiện kinh doanh vận tải bằng ô tô tại các địa phương; kiểm tra việc thực hiện công tác kiểm soát tải trọng tại các cảng, bến, nhà ga và các đầu mối bốc xếp hàng hóa theo kế hoạch được phê duyệt.

d) Cục Đường thủy nội địa Việt Nam

- Tiếp tục tuyên truyền và yêu cầu các Cảng vụ tuyên truyền cho các doanh nghiệp khai thác cảng, bến thủy nội địa thực hiện đúng các nội dung cam kết không xếp hàng hóa lên xe ô tô vượt quá tải trọng cho phép;

- Tổ chức thanh tra, kiểm tra việc thực hiện các quy định của pháp luật về xếp hàng hóa lên xe ô tô và tải trọng phương tiện tại các doanh nghiệp cảng, bến thủy nội địa thuộc thẩm quyền của Cục;

- Tiếp tục chỉ đạo các Cảng vụ kiểm tra, đôn đốc các doanh nghiệp cảng biển thực hiện nghiêm quy trình kiểm soát tải trọng đối với các phương tiện ra, vào cảng, bến thủy nội địa.

đ) Cục Đường sắt Việt Nam

- Tiếp tục tuyên truyền và yêu cầu các nhà ga thực hiện đúng các nội dung cam kết không xếp hàng hóa lên xe ô tô vượt quá tải trọng cho phép;

- Chỉ đạo lực lượng Thanh tra đường sắt phối hợp chặt chẽ với Ban An toàn giao thông, Sở GTVT, Ủy ban nhân dân các quận, huyện có đường sắt đi qua và các đơn vị đường sắt để bảo đảm trật tự an toàn giao thông đường sắt; phối hợp với Thanh tra Sở GTVT các địa phương kiểm soát việc xếp hàng lên các phương tiện giao thông đường bộ đúng tải trọng cho phép; kiểm tra, xử lý các phương tiện vi phạm theo quy định của pháp luật.

e) Sở GTVT các tỉnh, thành phố trực thuộc Trung ương

- Tăng cường quản lý nhà nước về giao thông vận tải trên địa bàn trong đó tập trung các giải pháp nhằm hỗ trợ hoạt động vận tải hàng hóa; thường xuyên thanh tra, kiểm tra hoạt động của các doanh nghiệp kinh doanh vận tải; các doanh nghiệp hỗ trợ hoạt động vận tải và các đơn vị kinh doanh cảng, bến, mỏ vật liệu…;

- Phối hợp với các Sở, ngành, chính quyền địa phương khẩn trương hoàn thiện quy hoạch chi tiết mạng lưới tuyến và các cơ sở hậu cần vận tải, công bố và tổ chức quản lý các điểm đón, trả khách dành cho xe ô tô vận tải hành khách tuyến cố định; tổ chức tập huấn nâng cao năng lực quản trị cho các đơn vị kinh doanh vận tải;

- Tăng cường công tác theo dõi, giám sát hoạt động, có biện pháp chấn chỉnh, xử lý kịp thời các trường hợp vi phạm thông qua dữ liệu từ thiết bị giám sát hành trình; phối hợp với Tổng cục Đường bộ Việt Nam hoàn thiện phương án tổ chức giao thông cho xe ô tô khách, ô tô tải trên mạng lưới đường bộ;

- Chỉ đạo lực lượng Thanh tra giao thông của Sở:

+ Tăng cường kiểm tra điều kiện an toàn giao thông các công trình hạ tầng giao thông; kiểm tra, xử lý nghiêm các hành vi vi phạm trong hoạt động kinh doanh vận tải;

+ Tăng cường kiểm tra, giám sát hoạt động của các trung tâm đăng kiểm, các đơn vị đào tạo, sát hạch cấp giấy phép lái xe ô tô trong việc chấp hành các quy định của pháp luật;

+ Phối hợp với các lực lượng Cảnh sát tăng cường tuần tra, kiểm soát, xử lý các hành vi vi phạm trên các tuyến quốc lộ, các đầu mối giao thông như: nhà ga, bến tàu, bến xe, các điểm dừng đón trả khách trên đường đặc biệt tập trung xử lý các vi phạm pháp luật về trật tự an toàn giao thông đối với chủ xe và lái xe kinh doanh vận tải; phân công nhiệm vụ cụ thể và xác định rõ trách nhiệm thực hiện đối với từng đơn vị, cá nhân.

***45. Cử tri tỉnh Bình Thuận kiến nghị:*** *Tình hình tai nạn giao thông trên Quốc lộ 1A diễn ra hết sức nghiêm trọng do sự bất cẩn của các lái xe. Đề nghị sớm đầu tư mở rộng các đường tránh qua các khu dân cư để giảm thiểu tai nạn giao thông.*

**Trả lời:** Tại công văn số 6988/BGTVT-KHĐT ngày 20/6/2016

Thực hiện Nghị quyết số 13-NQ/TW ngày 16/01/2012 của Hội nghị lần thứ 4, Ban Chấp hành Trung ương Đảng khóa XI về xây dựng hệ thống kết cấu hạ tầng đồng bộ nhằm đưa nước ta cơ bản trở thành nước công nghiệp theo hướng hiện đại vào năm 2020, Bộ GTVT đã xây dựng Đề án mở rộng QL1 đoạn Thanh Hóa - Cần Thơ với mục tiêu nâng cao năng lực thông hành, giảm thiểu tai nạn giao thông trên tuyến, có xét đến việc đầu tư các đoạn song hành với đường cao tốc đang và sẽ triển khai, các tuyến tránh qua khu đông dân cư và đã được Thủ tướng Chính phủ chấp thuận tại Thông báo số 55/TB-VPCP ngày 21/02/2012, theo đó Quốc lộ 1 đoạn qua tỉnh Bình Thuận dài 181 km (Km1589+300 - Km1770+734) sẽ được đầu tư mở rộng với quy mô 04 làn xe, có dải phân cách giữa dài 131,5 km (Km1589+300 - Km1720+800) và giữ nguyên quy mô, chỉ tiến hành tăng cường nền, mặt đường và thay thế cầu yếu đối với đoạn còn lại dài 49,5 km (Km1720+800 - Km1770+734) do đoạn tuyến này song hành với đường cao tốc Dầu Giây - Phan Thiết. Đến nay, việc triển khai mở rộng QL1 đoạn qua tỉnh Bình Thuận đã được Bộ GTVT hoàn thành đưa vào khai thác từ tháng 6/2015 đúng theo quy mô đã được Thủ tướng Chính phủ chấp thuận như đã nêu trên. Riêng đối với đoạn tuyến từ Km1720+800 - Km1770+734, Bộ GTVT sẽ phối hợp với UBND tỉnh Bình Thuận và các địa phương có dự án đi qua sớm khởi công xây dựng dự án cao tốc Dầu Giây - Phan Thiết để sau khi dự án đưa vào sử dụng sẽ giảm tải cho đoạn tuyến này.

Sau khi dự án mở rộng QL1 đoạn qua tỉnh Bình Thuận hoàn thành đưa vào khai thác đã góp phần nâng cao năng lực thông hành và giảm thiểu tai nạn giao thông của Tỉnh 05 năm tháng đầu năm 2016 theo cả ba tiêu chí, cụ thể: Số vụ tai nạn là 227 vụ; số người chết là 83; số người bị thương là 192 người. Giảm so với cùng kỳ năm 2015 về số vụ tai nạn giảm 45 vụ (giảm 16,5%); số người chết giảm 3 người (giảm 3,5%); số người bị thương giảm 68 người (giảm 26,2%).

Tuy nhiên, theo phản ảnh của cử tri do sự bất cẩn của các lái xe gây tai nạn giao thông dẫn đến tình hình tai nạn giao thông trên QL1 thuộc địa bàn của Tỉnh vẫn diễn ra hết sức nghiêm trọng. Nguyên nhân gây tai nạn như cử tri phản ảnh là hành vi vi phạm Luật Giao thông đường bộ của lái xe. Vì vậy, Bộ GTVT đề nghị Đoàn Đại biểu Quốc hội tỉnh Bình Thuận có ý kiến với UBND tỉnh Bình Thuận chỉ đạo các đơn vị liên quan của Tỉnh như: Phòng Cảnh sát giao thông, Thanh tra giao thông... phối hợp với các đơn vị của Bộ GTVT và các cơ quan liên quan chịu trách nhiệm về an toàn giao thông tiếp tục triển khai các giải pháp đồng bộ như: tăng cường tuần tra, kiểm tra và xử lý nghiêm các hành vi vi phạm Luật Giao thông đường bộ, đồng thời tổ chức tuyên truyền các quy định về Luật Giao thông đường bộ trên các phương tiện đại chúng...để giảm thiểu tai nạn giao thông trên tuyến.

Hiện nay, Bộ GTVT đang chỉ đạo các đơn vị liên quan kiểm tra, rà soát xử lý các điểm đen như: mở rộng và đặt dải phân cách giữa... trên đoạn tuyến từ Km1720+800 – Km1770+734 để đảm bảo an toàn giao thông trong quá trình khai thác.

***46. Cử tri tỉnh Hà Nam kiến nghị:*** *Cử tri và nhân dân tiếp tục đề nghị Chính phủ chỉ đạo Bộ Giao thông vận tải, Bộ Công an, các ngành hữu quan và chính quyền các địa phương cần tiếp tục thực hiện các giải pháp quyết liệt, cụ thể thường xuyên nhằm xử lý các hành vi vi phạm pháp luật gây mất trật tự, an toàn giao thông; xử lý nghiêm cán bộ, công chức được giao nhiệm vụ kiểm tra, thanh tra, kiểm soát nhưng có tiêu cực, dung túng, bao che cho các đối tượng vi phạm; siết chặt hơn nữa công tác quản lý kinh doanh vận tải và kiểm soát phương tiện; đồng thời tiếp tục kiên quyết xử lý nghiêm những đơn vị xây dựng, thi công không bảo đảm tiến độ và chất lượng công trình giao thông.*

**Trả lời:** Tại công văn số 6873/BGTVT-ATGT ngày 17/6/2016

Trước hết, Bộ Giao thông vận tải (GTVT) xin trân trọng cảm ơn Đoàn đại biểu Quốc hội và cử tri tỉnh Hà Nam đã góp ý về công tác quản lý nhà nước của Bộ Giao thông vận tải. Đối với nội dung cử tri kiến nghị, Bộ GTVT xin tiếp thu và làm rõ như sau:

**1. Các kết quả đã đạt được trong công tác bảo đảm trật tự an toàn giao thông, kiểm soát tải trọng phương tiện, thanh tra, kiểm tra xử lý vi phạm, tiêu cực, xử lý đơn vị thi công không đảm bảo tiến độ và chất lượng công trình giao thông**

***a) Về thực hiện các giải pháp nhằm xử lý các hành vi vi phạm pháp luật gây mất trật tự, an toàn giao thông***

- Trong những năm 2014, 2015 và đầu năm 2016 với sự chỉ đạo quyết liệt của Chính phủ, Thủ tướng Chính phủ, Bộ Giao thông vận tải đã phối hợp với các Bộ, ngành và chính quyền địa phương triển khai quyết liệt, thực hiện đồng bộ các giải pháp để xử lý nghiêm các hành vi vi phạm pháp luật gây mất trật tự, an toàn giao thông, nhằm giảm thiểu tai nạn giao thông. Trong quá trình triển khai thực hiện đã có nhiều phát sinh khó khăn vướng mắc, trong đó có bất cập về mức phạt, đối tượng vi phạm và thẩm quyền xử lý vi phạm của một số lực lượng thực thi nhiệm vụ. Do đó, Bộ GTVT đã phối hợp Văn phòng Chính phủ, Bộ Công an, Bộ Tư pháp và các Bộ ngành, địa phương kịp thời tham mưu Chính phủ ban hành Nghị định số 107/2014/NĐ-CP sửa đổi bổ sung một số điều Nghị định 171/2013/NĐ-CP trong đó đã điều chỉnh tăng mức xử phạt vi phạm đối với các hành vi vi phạm về tải trọng phương tiện, kích thước thành thùng xe, …; sau đó Bộ GTVT đã tiếp tục phối hợp Bộ, ngành liên quan và địa phương tham mưu trình Chính phủ ban hành Nghị định số 46/2016/NĐ-CP ngày 26/5/2016 của Chính quy định xử phạt hành chính trong lĩnh vực giao thông đường bộ và đường sắt (có hiệu lực từ ngày 01/8/2016) thay thế Nghị định số 171/2013/NĐ-CP và Nghị định số 107/2014/NĐ-CP.

- Ngoài việc tuân thủ các quy định của Luật Xử lý vi phạm hành chính, Luật Giao thông đường bộ năm 2008, Luật Đường sắt 2005, các văn bản hướng dẫn thi hành Luật và các quy định của pháp luật liên quan; kế thừa các quy định hiện hành của Nghị định số 171/2013/NĐ-CP và Nghị định số 107/2014/NĐ-CP đã được thực hiện ổn định và đáp ứng được yêu cầu của công tác bảo đảm trật tự an toàn giao thông, Nghị định mới đã bổ sung, sửa đổi một số nội dung cho phù hợp với quy định của các văn bản (mới) hướng dẫn thi hành Luật Giao thông đường bộ, Luật Đường sắt, đáp ứng yêu cầu thực tiễn của công tác bảo đảm trật tự an toàn giao thông và khắc phục triệt để những tồn tại, bất cập trong quá trình triển khai thực hiện Nghị định số 171/2013/NĐ-CP và Nghị định số 107/2014/NĐ-CP.

***b) Về hoạt động kiểm tra, chấn chỉnh cán bộ, công chức được giao nhiệm vụ kiểm tra, thanh tra, kiểm soát nhằm kịp thời ngăn chặn các biểu hiện tiêu cực, dung túng, bao che cho các đối tượng vi phạm***

- Trong năm 2015 và 5 tháng đầu năm 2016, Bộ Giao thông vận tải đã thành lập 03 Đoàn kiểm tra tại một số địa phương về hoạt động nghiệp vụ thanh tra chuyên ngành và xử phạt vi phạm hành chính trong lĩnh vực giao thông vận tải. Qua kết quả kiểm tra, Bộ GTVT đã yêu cầu các Sở GTVT tăng cường chỉ đạo lực lượng Thanh tra khắc phục ngay những tồn tại, hạn chế trong hoạt động thanh tra, kiểm tra, xử phạt vi phạm hành chính về lĩnh vực chuyên ngành và công tác quản lý nội bộ, đề nghị UBND các tỉnh, thành phố kiện toàn lại cơ cấu tổ chức của lực lượng Thanh tra theo quy định tại Nghị định số 57/2013/NĐ-CP nhằm nâng cao hiệu lực, hiệu quả hoạt động của lực lượng Thanh tra GTVT;

- Đã yêu cầu các lực lượng Thanh tra ngành GTVT xây dựng và thực hiện quy định về quy trình quản lý nội bộ, phân công, phân cấp trách nhiệm cụ thể trong việc quản lý nội bộ, trong đó tập trung triển khai thực hiện các biện pháp quản lý, kiểm tra, giám sát nội bộ nhằm phòng ngừa, ngăn chặn kịp thời các hành vi tiêu cực có thể xảy ra trong hoạt động nghiệp vụ thanh tra chuyên ngành. Mặt khác qua công tác kiểm tra, Bộ GTVT đã chấn chỉnh kịp thời lực lượng thanh tra, công chức thanh tra chuyên ngành chấp hành nghiêm các quy định của pháp luật, không sách nhiễu phiền hà; thực hiện các quy định về phòng chống tiêu cực trong thực thi công vụ. Cụ thể, đã yêu cầu Thanh tra Bộ ban hành quy chế, quy định tổ chức kiểm tra công tác nội bộ, mở sổ sách theo dõi, quản lý ấn chỉ, biên bản vi phạm hành chính, biên lai xử phạt vi phạm hành chính; lập sổ tiếp nhận thông tin, sổ theo dõi cuộc thanh tra, kiểm tra, sổ theo dõi xử lý vi phạm hành chính theo quy định.

- Đã thực hiện luân chuyển cán bộ, công chức để thực hiện tốt công tác thanh tra, kiểm tra và xử phạt vi phạm hành chính theo chức năng nhiệm vụ được giao nhằm chống việc bảo kê, bao che cho các đối tượng vi phạm; tăng cường các biện pháp kiểm tra trong nội bộ đơn vị, thiết lập nhiều hình thức tiếp nhận thông tin để kịp thời phát hiện, xử phạt nghiêm đối với hành vi vi phạm nội bộ cũng như đối với các đối tượng có vi phạm về lĩnh vực chuyên ngành; thực hiện đúng trình tự, thủ tục, quy trình xử phạt vi phạm hành chính theo quy định của pháp luật về xử lý vi phạm hành chính theo quy định tại Thông tư số 02/2014/TT-BGTVT và các văn bản hướng dẫn nghiệp vụ của Thanh tra Bộ GTVT; công khai đường dây nóng của đơn vị để người dân kịp thời phản ánh các tiêu cực của lực lượng thanh tra, kiểm tra, công chức thanh tra trong khi thi hành công vụ.

***c) Xử lý nghiêm những đơn vị xây dựng, thi công không bảo đảm tiến độ và chất lượng công trình giao thông***

- Trong những năm gần đây, Bộ GTVT đã chỉ đạo Thanh tra Bộ triển khai công tác thanh tra, kiểm tra tại một số công trình, dự án trọng điểm trong ngành GTVT. Qua kết quả thanh tra, kiểm tra lực lượng Thanh tra Bộ GTVT đã phát hiện và xử lý nghiêm những đơn vị xây dựng, thi công không đảm bảo tiến độ và chất lượng công trình cụ thể: Bộ GTVT đã yêu cầu Cục Quản lý xây dựng và chất lượng công trình giao thông ra thông báo tới các Chủ đầu tư rà soát, hạ thang điểm đánh giá, thận trọng xem xét đánh giá năng lực hoặc yêu cầu không xem xét chỉ định thầu một số đơn vị do yếu kém về năng lực, thi công không đảm bảo tiến độ, thiếu trách nhiệm trong việc thực hiện hợp đồng hoặc tham gia dự án để ảnh hưởng đến chất lượng công trình của 24 đơn vị khi tham gia đấu thầu, chỉ định thầu trong ngành. Trong đó, Bộ GTVT đã có Quyết định cấm không cho 6 đơn vị tham gia đấu thầu các dự án trong ngành GTVT trong thời gian 2 năm do vi phạm trong quá trình đấu thầu, không thực hiện hợp đồng theo quy định;

- Ngoài ra, Bộ GTVT đã ra Quyết định xử phạt vi phạm hành chính đối với các đơn vị do thi công công trình trên đường bộ đang khai thác không bố trí đầy đủ biển báo theo quy định (Công ty TNHH MTV Tổng công ty Thái Sơn - Công ty xây lắp 394, Công ty CP xây lắp dầu khí Thái Bình Dương, Công ty CP Rạng Đông, Tổng công ty XDCT Hàng Không ACC); yêu cầu Ban QLDA thay thế các Tư vấn giám sát do thực hiện công tác Tư vấn giám sát không đúng chuyên môn theo chứng chỉ hành nghề giám sát thi công được cấp (Dự án WB5). Đối với các dự án có gói thầu có nguy cơ không đảm bảo tiến độ quy định theo hợp đồng, Bộ GTVT đã yêu cầu các Ban QLDA, nhà đầu tư, nhà thầu thi công, tư vấn rà soát, kiểm tra, lập tiến độ thi công chi tiết, có kế hoạch tài chính, huy động máy móc thiết bị để đảm bảo tiến độ dự án theo yêu cầu.

***d) Kết quả triển khai thực hiện Siết chặt công tác quản lý hoạt động vận tải***

Trong những năm gần đây đặc biệt từ cuối năm 2015 đến nay Chính phủ, Thủ tướng Chính phủ, Ủy ban An toàn giao thông Quốc gia cũng như Bộ Công an, Bộ Giao thông vận tải đã rất quan tâm chỉ đạo để tăng cường công tác quản lý vận tải, đảm bảo trật tự an toàn giao thông nói chung, trong đó đã quan tâm chỉ đạo thanh tra, kiểm tra, tuần tra, kiểm soát để xử lý, ngăn chặn tình trạng “xe dù bến cóc” xe xin phù hiệu xe hợp đồng nhưng chạy như tuyến cố định. Điển hình một số văn bản chỉ đạo của Thủ tướng Chính phủ, Ủy ban An toàn giao thông Quốc gia, Bộ Giao thông vận tải:

- Thủ tướng Chính phủ đã ban hành các Công điện, Chỉ thị: Công điện số 2313/CĐ-TTg ngày 17/12/2015, Chỉ thị số 31/CT-TTg ngày 24/12/2015, Công điện số 242/CĐ-TTg ngày 05/02/2016, Công điện số 252/CĐ-TTg ngày 15/02/2016 chỉ đạo triển khai, đáp ứng nhu cầu đi lại an toàn, thuận tiện cho người dân trước và trong Tết, trong đó cũng đã yêu cầu chấn chỉnh tình trạng “xe dù, bến cóc” trong hoạt động vận tải hành khách bằng xe ô tô;

- Chỉ đạo của Chủ tịch Ủy ban An toàn giao thông Quốc gia tại Văn bản số 469/UBATGTQG ngày 11/11/2015 về việc giải quyết tình trạng vi phạm quy định pháp luật về kinh doanh vận tải hành khách bằng xe ô tô;

- Bộ GTVT ban hành nhiều văn bản chỉ đạo để thực hiện Siết chặt hoạt động kinh doanh vận tải như: Công văn số 15391/BGTVT-VT ngày 18/11/2015 về việc triển khai thực hiện chỉ đạo của Chủ tịch Ủy ban An toàn giao thông Quốc gia tại Văn bản số 469/UBATGTQG ngày 11/11/2015 của Ủy ban An toàn giao thông Quốc gia; Công văn số 1853/BGTVT-VT ngày 23/02/2016 về việc đôn đốc thực hiện nhiệm vụ sau kỳ nghỉ Tết Nguyên đán Bính Thân 2016; Công văn số 1504/BGTVT-VT ngày 03/02/2016 về việc tăng cường phối hợp kiểm tra, xử lý hiện tượng xe dù, xe khách trá hình trên địa bàn tỉnh Lào Cai. Trong đó đã yêu cầu Sở Giao thông vận tải các tỉnh, thành phố trực thuộc Trung ương chỉ đạo lực lượng Thanh tra phối hợp với Cảnh sát giao thông và lực lượng chức năng tại địa phương tăng cường kiểm tra, xử lý nghiêm các hành vi vi phạm Luật Giao thông đường bộ; đặc biệt là việc chở quá số người quy định, tình trạng “xe dù, bến cóc”. Cho đến nay, hầu hết các Sở Giao thông vận tải tỉnh, thành phố trực thuộc Trung ương đã chỉ đạo lực lượng Thanh tra phối hợp với Cảnh sát giao thông và lực lượng chức năng tại địa phương tăng cường kiểm tra, xử lý nghiêm các hành vi vi phạm Luật Giao thông đường bộ; đặc biệt là việc chở quá số người quy định, tình trạng “xe dù, bến cóc” và đạt được kết quả ban đầu.

***e) Về kết quả kiểm soát tải trọng xe***

Sau gần 02 năm đồng loạt và bằng nhiều biện pháp thực hiện công tác kiểm soát tải trọng xe, đã tác động mạnh đến các doanh nghiệp vận tải, chủ xe, lái xe, chủ hàng chấp hành quy định về vận tải đường bộ; tình trạng xe ô tô chở hàng quá tải đã giảm nhiều, góp phần bảo vệ kết cấu hạ tầng giao thông đường bộ, giảm tai nạn giao thông và ùn tắc giao thông.

Trong 6 tháng đầu năm 2016, công tác kiểm soát tải trọng phương tiện tiếp tục được Đảng, Quốc hội, Chính phủ, Ủy ban An toàn giao thông Quốc gia, các tổ chức, đoàn thể trong hệ thống chính trị quan tâm chỉ đạo quyết liệt; Bộ GTVT, Bộ Công an và các Bộ, ngành liên quan tiếp tục phối hợp tốt trong công tác chỉ đạo, điều hành; Ủy ban nhân dân các tỉnh, thành phố trực thuộc Trung ương quán triệt thực hiện nghiêm túc. Cho đến nay công tác kiểm soát tải trọng phương tiện đã đạt được kết quả khả quan, phương tiện vi phạm chở hàng quá tải đã giảm hẳn (giảm khoảng 91% so với thời điểm bắt đầu thực hiện kiểm soát tải trọng đồng loạt trên phạm vi toàn quốc). Một số nội dung cụ thể:

- Bộ GTVT đã ban hành nhiều văn bản chỉ đạo, điều hành để triển khai công tác kiểm soát tải trọng phương tiện;

- Tổng cục Đường bộ Việt Nam, các cục chuyên ngành, các địa phương đã tích cực triển khai Quyết định số 4087/QĐ-BGTVT ngày 17/11/2015 của Bộ trưởng Bộ GTVT ban hành Kế hoạch tổ chức đợt cao điểm kiểm soát tải trọng phương tiện trong 02 tháng cuối năm 2015, các cơ quan thuộc Bộ và các địa phương đang quyết liệt triển khai thực hiện và đã có báo cáo về kết quả thực hiện theo định kỳ hàng tuần (ngày 01/02/2016 Tổng cục Đường bộ Việt Nam đã có Báo cáo kết quả thực hiện Kế hoạch cao điểm kiểm soát tải trọng phương tiện 02 tháng cuối năm 2015);

- Thanh tra Bộ GTVT đã phối hợp với Thanh tra Bộ Công an, Cục Cảnh sát Giao thông thành lập Đoàn liên ngành kiểm tra công tác kiểm soát tải trọng phương tiện đường bộ tại các Sở Giao thông vận tải và lực lượng liên ngành tại Trạm kiểm tra tải trọng tại 28 địa phương đã chỉ ra những kết quả đạt được và tồn tại trong công tác kiểm soát tải trọng tại các địa phương. Đồng thời triển khai Quyết định số 4087/QĐ-BGTVT ngày 17/11/2015 về tổ chức đợt cao điểm kiểm soát tải trọng phương tiện 2 tháng cuối năm, Đoàn kiểm tra liên ngành đã kiểm tra đột xuất Trạm cân di động tại các tỉnh: Hà Nam, Ninh Bình, Thanh Hóa, Nghệ An, Quảng Nam, Hưng Yên; Sở GTVT và lực lượng liên ngành tại trạm kiểm tra tải trọng lưu động của các tỉnh: Hòa Bình, Sơn La, Điện Biên, Lai Châu, Lào Cai, Tuyên Quang, Hà Giang, Yên Bái và hậu kiểm công tác kiểm soát tải trọng tại đầu mối bốc xếp hàng hóa trên địa bàn tỉnh Đà Nẵng, TP.Hồ Chí Minh. Bộ GTVT đã kịp thời có văn bản chấn chỉnh các Sở GTVT và kiến nghị UBND các địa phương để phối hợp chỉ đạo tăng cường công tác kiểm soát tải trọng phương tiện;

- Thanh tra Bộ GTVT tiếp tục kiểm tra về tải trọng phương tiện và thực hiện các quy định về xếp hàng hóa lên phương tiện đường bộ tại đầu mối bốc xếp hàng hóa trọng điểm (cảng, bến, nhà ga và các đầu mối xếp hàng) trên địa bàn một số tỉnh, thành phố.

- Ủy ban An toàn giao thông Quốc gia đã ban hành Công điện số 18/CĐ-UBATGTQG ngày 14/5/2016 chỉ đạo các Bộ, ngành liên quan: tiếp tục đẩy mạnh thực hiện các giải pháp siết chặt quản lý kinh doanh vận tải và kiểm soát tải trọng phương tiện trên đường bộ (Bộ Giao thông vận tải đã có văn bản chỉ đạo triển khai thực hiện).

- Bộ đang tiếp thu giải trình ý kiến của Bộ Nội vụ, Tài chính về chế độ cho lực lượng Trạm kiểm tra tải trọng xe lưu động để tổng hợp Báo cáo Thủ tướng Chính phủ xem xét quyết định.

- Bộ GTVT đang chỉ đạo Tổng cục Đường bộ Việt Nam, Vụ Vận tải phối hợp Cục Cảnh sát giao thông xây dựng kế hoạch phối hợp để xây dựng Báo cáo đánh giá tổng kết công tác triển khai thực hiện Kế hoạch phối hợp số 12593/KHPH-BGTVT-BCA (dự kiến Tổng kết vào tháng 7-8 năm 2016).

- Kết quả theo thống kê từ hệ thống quản lý Trạm kiểm tra tải trọng xe, cho thấy:

Từ đầu năm 2016 đến nay (tính từ ngày 01/01/2016 đến 5/6/2016): các Trạm KTTTX lưu động đã dừng, kiểm tra 377.032 xe ô tô, phát hiện và lập biên bản 29.562 trường hợp vi phạm, tỷ lệ xe vi phạm trên tổng số xe được kiểm tra bằng 7,84%. Trong đó tháng 6/2016 (tính từ ngày 01/6/2016 đến 5/6/2016): các Trạm KTTTX lưu động đã dừng, kiểm tra 71.935 xe ô tô, phát hiện và lập biên bản 5.645 trường hợp vi phạm, tỷ lệ xe vi phạm trên tổng số xe được kiểm tra bằng 7,85%.

Tuy nhiên, hiện nay một số địa phương vẫn còn tình trạng xe chở hàng quá tải, xe có kích thước thùng hàng vượt quá quy định lưu thông trên đường bộ, có tình trạng lực lượng kiểm soát tải trọng xe để xe quá tải lọt qua chốt, trạm kiểm soát tải trọng xe.

**2. Các giải pháp triển khai thực hiện trong thời gian tới để bảo đảm trật tự an toàn giao thông, siết chặt hơn nữa công tác quản lý hoạt động kinh doanh vận tải, kiểm soát tải trọng phương tiện, kiểm tra xử lý vi phạm, xử lý đơn vị thi công khôngđảm bảo tiến độ và chất lượng công trình giao thông**

Tiếp tục thực hiện quyết liệt các nhiệm vụ được giao tại Công điện số 1966/CĐ-TTg ngày 19/11/2013 của Thủ tướng Chính phủ về việc tăng cường thực hiện kiểm soát tải trọng xe trên đường bộ; Công điện số 16/CĐ-TTg ngày 07/01/2015 về việc tiếp tục chấn chỉnh và xử lý triệt để tình trạng phương tiện vận tải đường bộ vi phạm chở hàng quá tải trọng cho phép; Công điện số 18/CĐ-UBATGTQG ngày 14 tháng 05 năm 2016 về tiếp tục đẩy mạnh thực hiện các giải pháp siết chặt quản lý kinh doanh vận tải và kiểm soát tải trọng phương tiện trên đường bộ và các Nghị quyết, văn bản chỉ đạo có liên quan của Chính phủ, Thủ tướng Chính phủ; tăng cường công tác kiểm soát tải trọng phương tiện, phấn đấu trong năm 2016 chấm dứt tình trạng phương tiện vận tải đường bộ vi phạm chở hàng quá tải trọng cho phép lưu thông trên đường bộ, sau đó duy trì lâu dài, không để tình trạng vi phạm chở hàng quá tải tái diễn trở lại:

***a) Bộ Giao thông vận tải***

- Chủ trì, phối hợp với các Bộ, ngành liên quan tổ chức triển khai thực hiện Đề án “Điều chỉnh Quy hoạch tổng thể Trạm kiểm tra tải trọng xe trên đường bộ đến năm 2020, tầm nhìn đến năm 2030” ngay sau khi được Thủ tướng Chính phủ phê duyệt; tiếp tục bổ sung, hoàn thiện trình Thủ tướng Chính phủ quy định về chế độ chính sách đặc thù đối với lực lượng làm công tác kiểm soát tải trọng xe.

- Chỉ đạo lực lượng Thanh tra giao thông chủ trì, phối hợp với lực lượng Cảnh sát trật tự và các cơ quan quản lý nhà nước liên quan tập trung kiểm soát tải trọng xe chặt chẽ ngay từ các cơ sở đầu nguồn hàng.

- Chủ trì, phối hợp với Bộ Công an tổng kết, đánh giá rút kinh nghiệm Kế hoạch phối hợp kiểm soát tải trọng xe; trên cơ sở đó ban hành Kế hoạch mới phù hợp với tình hình thực tiễn, đảm bảo hiệu quả.

- Tăng cường kiểm tra việc thực thi công vụ của cán bộ, công chức trực tiếp làm nhiệm vụ kiểm soát tải trọng xe trên tuyến để nâng cao hiệu quả công tác, phòng ngừa sai phạm.

- Tiếp tục thanh tra, kiểm tra, phát hiện và xử lý nghiêm các đơn vị xây dựng, thi công không đảm bảo tiến độ và chất lượng công trình; thông báo tới các Chủ đầu tư rà soát, hạ thang điểm đánh giá, thận trọng năng lực hoặc yêu cầu không xem xét chỉ định thầu một số đơn vị do yếu kém về năng lực, thi công không đảm bảo tiến độ, chất lượng; cấm không cho đơn vị tham gia đấu thầu các dự án trong ngành GTVT trong thời gian nhất định do vi phạm trong quá trình đấu thầu, không thực hiện hợp đồng theo quy định...

***b) Bộ Công an***

- Chỉ đạo Tổng cục Cảnh sát, Cục Cảnh sát giao thông, Công an các địa phương tiếp tục phối hợp chặt chẽ với các cơ quan, đơn vị thuộc Ngành Giao thông vận tải tổ chức thực hiện công tác kiểm soát tải trọng phương tiện.

- Lực lượng Cảnh sát trật tự phối hợp với lực lượng Thanh tra giao thông tập trung kiểm tra tại cơ sở đầu nguồn hàng, hỗ trợ lực lượng kiểm soát tải trọng xe tại các Trạm kiểm tra tải trọng xe.

- Lực lượng Cảnh sát giao thông tập trung kiểm soát tải trọng xe trên đường.

- Phối hợp với Bộ Giao thông vận tải tổng kết, đánh giá rút kinh nghiệm Kế hoạch phối hợp kiểm soát tải trọng xe; xây dựng ban hành Kế hoạch mới phù hợp với tình hình thực tiễn, đảm bảo hiệu quả.

***c) Bộ Quốc phòng***

Chỉ đạo các đơn vị trực thuộc và Bộ Tư lệnh, Bộ Chỉ huy quân sự các tỉnh, thành phố trực thuộc Trung ương phối hợp với Sở Giao thông vận tải và Công an các địa phương tổ chức thực hiện kiểm soát tải trọng các loại xe quân đội lưu thông không làm nhiệm vụ quân sự; các xe sử dụng giấy tờ xe Quân đội giả để chở hàng quá tải và trốn phí sử dụng đường bộ.

***d) Ủy ban nhân dân các tỉnh, thành phố trực thuộc Trung ương***

- Tiếp tục chỉ đạo Sở Giao thông vận tải, Công an địa phương và các Sở, ban, ngành liên quan thực hiện công tác kiểm tra tải trọng xe trên các tuyến đường thuộc địa bàn địa phương; bố trí kinh phí và các điều kiện về cơ sở vật chất, phương tiện hoạt động cho các lực lượng làm công tác kiểm soát tải trọng xe trên địa bàn.

- Chỉ đạo các lực lượng chức năng của địa phương kiểm soát tải trọng xe chặt chẽ ngay từ cơ sở đầu nguồn hàng.

***e) Bộ Thông tin và Truyền thông***

Chỉ đạo các cơ quan thông tấn, báo chí phối hợp với các Bộ, ngành liên quan và Ủy ban nhân dân các tỉnh, thành phố trực thuộc Trung ương tiếp tục đẩy mạnh công tác tuyên truyền các quy định pháp luật về công tác kiểm soát tải trọng xe và các quy định về xử phạt vi phạm hành chính trong lĩnh vực giao thông đường bộ.

***g) Bộ Tài chính, Bộ Nội vụ phối hợp với Bộ Giao thông vận tải***

Sớm hoàn thiện, tham mưu, trình Thủ tướng Chính phủ quy định về chế độ chính sách đặc thù đối với lực lượng làm công tác kiểm soát tải trọng xe và bố trí nhân lực làm việc tại Trạm kiểm tra tải trọng xe.

***h) Ủy ban An toàn giao thông Quốc gia***

Chỉ đạo Ban An toàn giao thông cấp tỉnh chủ trì, phối hợp với Sở Giao thông vận tải và Công an cấp tỉnh tiếp tục tham mưu cho Ủy ban nhân dân cấp tỉnh triển khai công tác kiểm soát tải trọng xe trên đường bộ; hàng quý tổng hợp, báo cáo Thủ tướng Chính phủ về công tác kiểm soát tải trọng xe trên phạm vi toàn quốc.

***47. Cử tri TP Hồ Chí Minh kiến nghị:*** *Cử tri đề nghị các Bộ, ngành chức năng thực hiện có hiệu quả các giải pháp để kéo giảm tai nạn giao thông, kẹt xe, ùn tắc giao thông nhất là tại các thành phố lớn như Hà Nội, Thành phố Hồ Chí Minh; tăng cường tuyên truyền, vận động nhằm nâng cao ý thức của người dân khi tham gia giao thông; xử lý nghiêm khắc các hành vi vi phạm an toàn giao thông.*

**Trả lời:** Tại công văn số 6865 /BGTVT-ATGT ngày 17/6/2016

Trong những năm vừa qua công tác bảo đảm trật tự an toàn giao thông (TTATGT) luôn được Đảng, Quốc hội, Chính phủ, các Bộ ngành, địa phương và cả xã hội quan tâm vào cuộc; nhiều giải pháp cấp bách và lâu dài về bảo đảm TTATGT đã được triển khai thực hiện quyết liệt, đồng bộ trên phạm vi cả nước.

Kết quả, tình hình tai nạn giao thông trên toàn quốc đã có những chuyển biến tích cực; liên tiếp trong 5 năm (từ 2011 ÷ 2015) tai nạn giao thông (TNGT) đã được kiềm chế và giảm cả ba tiêu chí; tai nạn giao thông 5 tháng đầu năm 2016 tiếp tục giảm so với cùng kỳ năm 2015, cụ thể: toàn quốc xảy ra 8.374 vụ, làm chết 3.588 người, làm bị thương 7.339 người. So với cùng kỳ năm 2015 giảm 944 vụ (-10,1%), giảm 147 người chết (-3,94%), giảm 1.218 người bị thương (-14,23%).

Tuy nhiên, đúng như phản ánh của cử tri công tác bảo đảm trật tự an toàn giao thông vẫn còn một số tồn tại hạn chế: số vụ tai nạn giao thông, số người chết vì tai nạn giao thông vẫn ở mức cao, vẫn còn xảy ra một số vụ tai nạn giao thông nghiêm trọng trên đường bộ, ý thức chấp hành pháp luật của một bộ phận người tham gia giao thông còn kém, nhiều vi phạm vẫn còn diễn ra phổ biến…; tình trạng ùn ứ giao thông tại thành phố Hà Nôi và Thành phố Hồ Chí Minh vẫn còn xảy ra, đặc biệt vào các giờ cao điểm, những ngày Lễ, Tết, đây thực sự là thách thức và là nguy cơ, hiểm họa tiềm ẩn đối với an sinh, trật tự, an toàn xã hội.

Để chấn chỉnh tình trạng này, Chính phủ đang chỉ đạo các Bộ, ngành, địa phương tiếp tục triển khai đồng bộ các nhóm giải pháp trọng tâm về bảo đảm TTATGT, trong đó chú trọng thực hiện các nội dung sau:

- Xây dựng và hoàn thiện hệ thống văn bản quy phạm pháp luật về bảo đảm TTATGT một cách đồng bộ, phù hợp với tình hình thực tế và đáp ứng yêu cầu của công tác bảo đảm TTATGT; đặc biệt là tập trung sửa đổi Nghị định số 86/2014/NĐ-CP ngày 10/9/2014 của Chính phủ về kinh doanh và điều kiện kinh doanh vận tải bằng xe ô tô theo hướng tăng cường quản lý nhà nước đối với hoạt động kinh doanh vận tải.

- Đẩy mạnh tuyên truyền, phổ biến, giáo dục pháp luật về bảo đảm trật tự ATGT; trong đó, đẩy mạnh tuyên truyền các quy định tại Nghị định số 46/2016/NĐ-CP ngày 26/5/2016 quy định về xử phạt vi phạm hành chính trong lĩnh vực giao thông đường bộ để người dân, cán bộ, doanh nghiệp…kịp thời nắm bắt các quy định mới và triển khai thực hiện.

- Đẩy nhanh tiến độ xây dựng, hoàn thành các dự án đường sắt trên cao, lắp đặt cầu vượt cho xe có tải trọng nhẹ; tăng cường kiểm tra giám sát việc thực hiện quy định bảo đảm an toàn giao thông tại các khu vực thi công trên đường bộ đang khai thác, gắn trách nhiệm Chủ đầu tư, Tư vấn giám sát, Nhà thầu thi công trong việc bảo đảm ATGT, ATLĐ, VSMT trong quá trình thi công dự án, công trình giao thông; khắc phục kịp thời các điểm đen, các vị trí mất an toàn giao thông trên đường bộ đường sắt, đường thủy nội địa; rà soát điều chỉnh, bổ sung hợp lý hệ thống báo hiệu đường bộ, thiết bị an toàn giao thông, bổ sung rào hộ lan, đường cứu nạn trên các tuyến đường bộ qua khu vực đèo dốc quanh co; tăng cường thực hiện công tác thẩm định ATGT đối với các dự án xây dựng mới, nâng cấp cải tạo đường bộ và các tuyến đường bộ đang khai thác có nguy cơ mất an toàn giao thông cao.

- Phối hợp với các thành phố lớn xây dựng và triển khai các giải pháp hợp lý các phương thức vận tải (theo chỉ đạo của Thủ tướng Chính phủ tại văn bản số 148/TTg-KTN ngày 27 tháng 01 năm 2014), nhằm mục tiêu đẩy nhanh phát triển vận tải hành khách công cộng.

- Tăng cường kiểm tra xe kinh doanh vận tải và kiểm soát tải trọng phương tiện; chỉ đạo các Trung tâm đăng kiểm tăng cường phối hợp với lực lượng Thanh tra giao thông, Cảnh sát giao thông tại địa phương trong việc kiểm soát xử lý xe hết niên hạn sử dụng, xe quá hạn kiểm định.

- Nâng cao năng lực, trách nhiệm của các lực lượng thực thi công vụ, nhiệm vụ về bảo đảm TTATGT; đẩy mạnh ứng dụng công nghệ thông tin trong công tác quản lý, điều hành hoạt động vận tải, khai thác hạ tầng giao thông và kiểm tra, giám sát, xử lý vi phạm về TTATGT.

***48. Cử tri tỉnh Nam Định kiến nghị:*** *Thời gian qua với sự vào cuộc tích cực của các cấp, các ngành, địa phương tình trạng xe vi phạm tải trọng đã giảm đáng kể, hiện chỉ còn khoảng 20% số xe vi phạm. Tuy nhiên, tình trạng xe chở hàng quá tải trọng vẫn diễn ra phổ biến và hết sức nghiêm trọng, nhiều xe chở quá tải 100 - 300% tải trọng cho phép, nhiều xe bị xử phạt nhưng vẫn tái phạm; tình trạng các tuyến đường có nhiều xe quá tải đi qua hư hỏng nghiêm trọng, ảnh hưởng tới việc đi lại của nhân dân. Vì thế, cử tri kiến nghị ngoài việc tiếp tục đẩy mạnh các giải pháp thi hành pháp luật, cần nghiên cứu, điều chỉnh theo hướng nâng các mức phạt cho phù hợp để đảm bảo tính răn đe, ngăn chặn, tránh nguy hiểm cho xã hội.*

**Trả lời:** Tại công văn số 6860/BGTVT-VT ngày 17/6/2016

Trước hết, Bộ GTVT xin trân trọng cảm ơn Đoàn đại biểu Quốc hội và cử tri tỉnh Nam Định đã góp ý về công tác kiểm soát tải trọng phương tiện và quy định đối với xử lý vi phạm hành chính trong lĩnh vực giao thông đường bộ. Đối với nội dung cử tri kiến nghị, Bộ GTVT xin tiếp thu và làm rõ như sau:

Sau gần 02 năm đồng loạt triển khai và bằng nhiều biện pháp thực hiện, công tác kiểm soát tải trọng xe đã tác động mạnh đến các doanh nghiệp vận tải, chủ xe, lái xe, chủ hàng chấp hành quy định về vận tải đường bộ; tình trạng xe ô tô chở hàng quá tải đã giảm nhiều, góp phần bảo vệ kết cấu hạ tầng giao thông đường bộ, giảm tai nạn giao thông và ùn tắc giao thông.

Trong 6 tháng đầu năm 2016, công tác kiểm soát tải trọng phương tiện tiếp tục được Đảng, Quốc hội, Chính phủ, Ủy ban An toàn giao thông Quốc gia, các tổ chức, đoàn thể trong hệ thống chính trị quan tâm chỉ đạo quyết liệt; Bộ GTVT, Bộ Công an và các Bộ, ngành liên quan tiếp tục phối hợp tốt trong công tác chỉ đạo, điều hành; Ủy ban nhân dân các tỉnh, thành phố trực thuộc Trung ương quán triệt thực hiện nghiêm túc. Cho đến nay, công tác kiểm soát tải trọng phương tiện đã đạt được những kết quả khá khả quan, phương tiện vi phạm chở hàng quá tải đã giảm hẳn (giảm khoảng 91% so với thời điểm bắt đầu thực hiện kiểm soát tải trọng đồng loạt trên phạm vi toàn quốc). Một số nội dung đã triển khai và kết quả cụ thể:

- Bộ GTVT đã ban hành nhiều văn bản chỉ đạo, điều hành để triển khai công tác kiểm soát tải trọng phương tiện.

- Tổng cục Đường bộ Việt Nam, các cục chuyên ngành, các địa phương đã tích cực triển khai Quyết định số 4087/QĐ-BGTVT ngày 17/11/2015 của Bộ trưởng Bộ GTVT ban hành Kế hoạch tổ chức đợt cao điểm kiểm soát tải trọng phương tiện trong 02 tháng cuối năm 2015, các cơ quan thuộc Bộ và các địa phương đang quyết liệt triển khai thực hiện và đã có báo cáo về kết quả thực hiện theo định kỳ hàng tuần (ngày 01/02/2016, Tổng cục Đường bộ Việt Nam đã có Báo cáo kết quả thực hiện Kế hoạch cao điểm kiểm soát tải trọng phương tiện 02 tháng cuối năm 2015).

- Thanh tra Bộ GTVT đã phối hợp với Thanh tra Bộ Công an, Cục Cảnh sát giao thông thành lập Đoàn liên ngành kiểm tra công tác kiểm soát tải trọng phương tiện đường bộ của Sở GTVT và lực lượng liên ngành tại Trạm kiểm tra tải trọng xe trên địa bàn 28 địa phương đã chỉ ra những kết quả hoạt động và tồn tại trong công tác kiểm soát tải trọng tại các địa phương này. Đồng thời triển khai Quyết định số 4087/QĐ-BGTVT ngày 17/11/2015 về tổ chức đợt cao điểm kiểm soát tải trọng phương tiện 2 tháng cuối năm 2015, Đoàn kiểm tra liên ngành đã kiểm tra đột xuất trạm cân di động tại các tỉnh: Hà Nam, Ninh Bình, Thanh Hóa, Nghệ An, Quảng Nam, Hưng Yên; Sở GTVT và lực lượng liên ngành tại trạm kiểm tra tải trọng lưu động của các tỉnh: Hòa Bình, Sơn La, Điện Biên, Lai Châu, Lào Cai, Tuyên Quang, Hà Giang, Yên Bái và hậu kiểm công tác kiểm soát tải trọng tại đầu mối bốc xếp hàng hóa trên địa bàn thành phố: Đà Nẵng, Hồ Chí Minh. Bộ GTVT đã kịp thời có văn bản chấn chỉnh Sở GTVT và kiến nghị UBND các địa phương để phối hợp chỉ đạo tăng cường công tác kiểm soát tải trọng phương tiện.

- Thanh tra Bộ GTVT tiếp tục kiểm tra về tải trọng phương tiện và thực hiện các quy định về xếp hàng hóa lên phương tiện đường bộ tại đầu mối bốc xếp hàng hóa trọng điểm (cảng, bến, nhà ga và các đầu mối xếp hàng) trên địa bàn một số tỉnh, thành phố.

- Ủy ban An toàn giao thông Quốc gia có Công điện số 18/CĐ-UBATGTQG ngày 14/5/2016 chỉ đạo Bộ, ngành liên quan: tiếp tục đẩy mạnh thực hiện các giải pháp siết chặt quản lý kinh doanh vận tải và kiểm soát tải trọng phương tiện trên đường bộ (Bộ GTVT đã có văn bản chỉ đạo triển khai thực hiện).

- Bộ GTVT đang tiếp thu giải trình ý kiến của Bộ Nội vụ, Tài chính về chế độ cho lực lượng Trạm kiểm tra tải trọng xe lưu động để tổng hợp Báo cáo Thủ tướng Chính phủ xem xét quyết định.

- Bộ GTVT đang chỉ đạo Tổng cục Đường bộ Việt Nam, Vụ Vận tải phối hợp Cục Cảnh sát giao thông xây dựng kế hoạch phối hợp để xây dựng Báo cáo đánh giá tổng kết công tác triển khai thực hiện Kế hoạch phối hợp số 12593/KHPH-BGTVT-BCA (dự kiến Tổng kết vào tháng 7-8 năm 2016).

- Kết quả theo thống kê từ hệ thống quản lý Trạm kiểm tra tải trọng xe, cho thấy:

Từ đầu năm 2016 đến nay (tính từ ngày 01/01/2016 đến 5/6/2016): các trạm KTTTX lưu động đã dừng, kiểm tra 377.032 xe ô tô, phát hiện và lập biên bản 29.562 trường hợp vi phạm, tỷ lệ xe vi phạm trên tổng số xe được kiểm tra bằng 7,84%. Trong đó tháng 6/2016 (tính từ ngày 01/6/2016 đến 5/6/2016): các trạm KTTTX lưu động đã dừng, kiểm tra 71.935 xe ô tô, phát hiện và lập biên bản 5.645 trường hợp vi phạm, tỷ lệ xe vi phạm trên tổng số xe được kiểm tra bằng 7,85%.

Trong quá trình triển khai thực hiện đồng bộ công tác kiểm soát tải trọng phương tiện từ năm 2014 đến nay đã có nhiều phát sinh khó khăn vướng mắc, trong đó có bất cập về mức phạt, đối tượng vi phạm và thẩm quyền xử lý vi phạm của một số lực lượng thực thi nhiệm vụ. Do đó, Bộ GTVT đã phối hợp Văn phòng Chính phủ, Bộ Công an, Bộ Tư pháp và các Bộ ngành, địa phương kịp thời tham mưu trình Chính phủ ban hành Nghị định số 107/2014/NĐ-CP sửa đổi, bổ sung một số điều Nghị định 171/2013/NĐ-CP trong đó đã điều chỉnh tăng mức xử phạt vi phạm đối với các hành vi vi phạm về tải trọng phương tiện, kích thước thành thùng xe, …; sau đó Bộ GTVT đã tiếp tục phối hợp Bộ, ngành liên quan và địa phương tham mưu trình Chính phủ ban hành Nghị định số 46/2016/NĐ-CP ngày 26/5/2016 của Chính quy định xử phạt hành chính trong lĩnh vực giao thông đường bộ và đường sắt (có hiệu lực từ ngày 01/8/2016) thay thế Nghị định số 171/2013/NĐ-CP và Nghị định số 107/2014/NĐ-CP.

Ngoài việc tuân thủ các quy định của Luật Xử lý vi phạm hành chính, Luật Giao thông đường bộ năm 2008, Luật Đường sắt 2005, các văn bản hướng dẫn thi hành Luật và các quy định của pháp luật liên quan; kế thừa các quy định hiện hành của Nghị định số 171/2013/NĐ-CP và Nghị định số 107/2014/NĐ-CP đã được thực hiện ổn định và đáp ứng được yêu cầu của công tác bảo đảm trật tự an toàn giao thông, Nghị định đã bổ sung, sửa đổi một số nội dung cho phù hợp với quy định của các văn bản (mới) hướng dẫn thi hành Luật Giao thông đường bộ, Luật Đường sắt, đáp ứng yêu cầu thực tiễn của công tác bảo đảm trật tự an toàn giao thông và khắc phục triệt để những tồn tại, bất cập trong quá trình triển khai thực hiện Nghị định số 171/2013/NĐ-CP và Nghị định số 107/2014/NĐ-CP.

Trong lĩnh vực giao thông đường bộ, các nội dung sửa đổi, bổ sung tập trung vào một số nhóm vấn đề cụ thể sau:

**1. Sửa đổi, bổ sung, mô tả lại để làm rõ hơn đối với một số hành vi và nhóm hành vi vi phạm, như:**

- Hành vi vi phạm của người điều khiển xe ô tô chở người trên buồng lái quá số lượng quy định (điểm c khoản 1 Điều 5);

- Hành vi vi phạm của người điều khiển xe ô tô, xe mô tô, máy kéo, xe máy chuyên dùng không sử dụng hoặc sử dụng không đủ đèn chiếu sáng từ 19 giờ ngày hôm trước đến 05 giờ sáng ngày hôm sau hoặc khi sương mù, thời tiết xấu hạn chế tầm nhìn; sử dụng đèn chiếu xa khi tránh xe đi ngược chiều (điểm g khoản 3 Điều 5, điểm m khoản 1 Điều 6, điểm e khoản 3 Điều 7;

- Gộp chung hành vi vi phạm “không chấp hành hiệu lệnh của đèn tín hiệu giao thông” và hành vi vi phạm “khi tín hiệu đèn giao thông đã chuyển sang màu đỏ nhưng không dừng lại trước vạch dừng mà vẫn tiếp tục đi, trừ trường hợp đã đi quá vạch dừng trước khi tín hiệu đèn giao thông chuyển sang màu vàng” của người điều khiển xe ô tô, xe mô tô, máy kéo, xe máy chuyên dùng lại thành một hành vi “không chấp hành hiệu lệnh của đèn tín hiệu giao thông”.

- Hành vi vi phạm của người điều khiển xe ô tô tải lắp thùng xe có kích thước không đúng thiết kế của nhà sản xuất hoặc thiết kế cải tạo đã được cơ quan có thẩm quyền phê duyệt; điều khiển xe ô tô vận chuyển hành khách lắp thêm hoặc tháo bớt ghế, giường nằm (điểm đ khoản 3 Điều 16).

**2. Bổ sung quy định xử phạt đối với các hành vi và nhóm hành vi vi phạm chưa được quy định trong Nghị định hiện hành, như:**

- Bổ sung quy định xử phạt đối với một số hành vi vi phạm chưa được quy định trong Nghị định hiện hành để đáp ứng với yêu cầu thực tiễn của công tác bảo đảm trật tự, an toàn giao thông:

+ Bổ sung quy định xử phạt đối với người điều khiển xe ô tô có hành vi vi phạm: chở người trên xe ô tô không thắt dây an toàn (tại vị trí có trang bị dây an toàn) khi xe đang chạy;

+ Bổ sung quy định xử phạt đối với người điều khiển xe ô tô có hành vi vi phạm: dùng tay sử dụng điện thoại di động khi đang điều khiển xe chạy trên đường;

+ Bổ sung quy định xử phạt đối với người điều khiển xe ô tô có hành vi vi phạm: điều khiển xe đi qua dải phân cách cứng ở giữa hai phần đường xe chạy; điều khiển xe đi trên hè phố (trừ trường hợp điều khiển xe đi qua hè phố để vào nhà);

+ Bổ sung quy định xử phạt đối với người điều khiển xe ô tô, máy kéo, xe máy chuyên dùng thực hiện hành vi: lùi xe ở đường có biển “Cấm đi ngược chiều”;

+ Bổ sung quy định xử phạt đối với cá nhân, tổ chức thực hiện hành vi: cản trở hoặc không chấp hành yêu cầu thanh tra, kiểm tra, kiểm soát của người thi hành công vụ;

+ Bổ sung quy định xử phạt đối với cá nhân, tổ chức thực hiện hành vi: tự ý đào, đắp, san, lấp mặt bằng trong phần đất dọc hai bên đường bộ dùng để quản lý, bảo trì, bảo vệ đường bộ; dựng biển quảng cáo trên phần đất dọc hai bên đường bộ dùng để quản lý, bảo trì, bảo vệ đường bộ;

+ Bổ sung quy định xử phạt đối với cá nhân, tổ chức thực hiện hành vi: chiếm dụng phần đường xe chạy hoặc lề đường của đường ngoài đô thị làm nơi trông, giữ xe;

+ Bổ sung quy định xử phạt đối với tổ chức được giao quản lý, khai thác, bảo trì kết cấu hạ tầng giao thông đường bộ thực hiện hành vi vi phạm: không có biện pháp khắc phục kịp thời các hư hỏng của công trình đường bộ gây mất an toàn giao thông; không có quy trình quản lý, vận hành, khai thác, bảo trì đường bộ theo quy định hoặc không thực hiện đầy đủ các nội dung quy định trong quy trình quản lý, vận hành, khai thác, bảo trì đường bộ đã được phê duyệt;

+ Bổ sung quy định xử phạt đối với tổ chức thực hiện thu phí đường bộ để xảy ra ùn tắc giao thông tại khu vực thu phí;

+ Bổ sung quy định xử phạt đối với người điều khiển xe ô tô, xe mô tô: có Giấy phép lái xe quốc tế do các nước tham gia Công ước về Giao thông đường bộ năm 1968 cấp (trừ Giấy phép lái xe quốc tế do Việt Nam cấp) nhưng không mang theo Giấy phép lái xe quốc gia;

+ Bổ sung quy định xử phạt đối với người điều khiển xe ô tô chở hành khách thực hiện hành vi: dừng đón, trả hành khách quá thời gian quy định đón, trả hành khách không đúng địa điểm đón, trả hành khách được ghi trong hợp đồng; đón, trả hành khách trên đường cao tốc; vận chuyển khách liên vận quốc tế theo tuyến cố định không có danh sách hành không theo quy định hoặc chở người không có tên trong danh sách hành khách; điều khiển xe chở hành khách liên vận quốc tế không có hoặc không gắn ký hiệu phân biệt quốc gia, phù hiệu liên vận theo quy định hoặc có nhưng đã hết giá trị sử dụng hoặc sử dụng phù hiệu không do cơ quan có thẩm quyền cấp;

+ Bổ sung quy định xử phạt đối với cá nhân, tổ chức kinh doanh vận tải thực hiện hành vi: không niêm yết hoặc niêm yết không chính xác, đầy đủ theo quy định về: biển số xe; khối lượng hành lý miễn cước; số điện thoại đường dây nóng; khẩu hiệu “tính mạng con người là trên hết”; không lưu trữ theo quy định các hồ sơ, tài liệu có liên quan trong quá trình quản lý, điều hành hoạt động vận tải của đơn vị; không lập hồ sơ lý lịch phương tiện, lý lịch hành nghề của lái xe theo quy định; không tổ chức khám sức khỏe định kỳ cho lái xe theo quy định; không thông báo nội dung hợp đồng vận chuyển khách tới Sở GTVT trước khi thực hiện hợp đồng vận chuyển hành khách theo quy định; sử dụng từ 02 hợp đồng vận chuyển trở lên cho một chuyến xe vận tải hành khách theo hợp đồng, vận tải hành khách du lịch; bán vé, thu tiền hoặc thực hiện việc xác nhận đặt chỗ cho hành khách đi xe đối với xe kinh doanh vận tải hành khách theo hợp đồng, vận tải hành khách du lịch; bến xe không thực hiện quy trình đảm bảo an toàn giao thông cho xe ra, vào bến hoặc thực hiện không đúng, không đầy đủ quy trình đảm bảo an toàn giao thông cho xe ra, vào bến;

+ Bổ sung quy định xử phạt đối với chủ xe ô tô thực hiện hành vi: trốn nộp (không nộp) phí sử dụng đường bộ theo quy định;

+ Bổ sung quy định xử phạt đối với cơ sở đào tạo lái xe thực hiện hành vi: sử dụng xe tập lái không có mui che mưa, nắng, không có ghế ngồi chắc chắn cho người học trên thùng xe; không thực hiện việc ký hợp đồng đào tạo, thanh lý hợp đồng đào tạo với người học lái xe theo quy định hoặc có ký hợp đồng đào tạo, thanh lý hợp đồng đào tạo nhưng không do người học lái xe trực tiếp ký.

**2. Về chế tài xử phạt**

Việc quy định chế tài xử phạt (mức phạt tiền, hình thức xử phạt bổ sung, biện pháp khắc phục hậu quả) đảm bảo nguyên tắc tương xứng với tính chất, mức độ, hậu quả hành vi vi phạm, bảo đảm tính hợp lý, thống nhất giữa các điều khoản của Nghị định, tính thống nhất của hệ thống pháp luật, tính răn đe và khả thi khi thực hiện.

Trong lĩnh vực đường bộ, Nghị định đã điều chỉnh mức xử phạt đối với một số nhóm hành vi và hành vi như:

- Nhóm hành vi vi phạm về nồng độ cồn;

- Nhóm hành vi vi phạm quy định về tốc độ;

- Nhóm hành vi vi phạm trên đường cao tốc;

- Một số hành vi vi phạm quy tắc giao thông;

- Nhóm hành vi chở hàng quá trọng tải cho phép chở của phương tiện;

- Nhóm hành vi chở hàng quá tải trọng cho phép của cầu, đường;

- Một số hành vi vi phạm liên quan đến kinh doanh vận tải đường bộ;

- Một số hành vi vi phạm về kết cấu hạ tầng giao thông đường bộ.

**3. Về thẩm quyền xử phạt**

Để tăng cường kiểm soát xe quá tải ngay tại đầu nguồn hàng, bổ sung phân định thẩm quyền xử phạt cho Cảng vụ hàng hải, Cảng vụ hàng không, Cảng vụ đường thủy nội địa, người được giao thực hiện nhiệm vụ thanh tra chuyên ngành đường sắt, hàng không, hàng hải, đường thủy nội địa trong phạm vi chức năng, nhiệm vụ được giao có thẩm quyền xử phạt đối với hành vi “xếp hàng hóa lên mỗi xe ô tô vượt quá trọng tải cho phép chở của xe” (khoản 7 Điều 69); đồng thời bổ sung quy định về thẩm quyền xử phạt của từng chức danh thuộc các lực lượng này (khoản 2, khoản 4, khoản 5 Điều 70).

**4. Về thẩm quyền lập biên bản**

Bổ sung quy định thẩm quyền lập biên bản vi phạm hành chính cho công chức, viên chức thuộc Thanh tra Sở GTVT, Cảng vụ hàng hải, Cảng vụ hàng không, Cảng vụ đường thủy nội địa đang thi hành công vụ, nhiệm vụ (điểm d, điểm đ khoản 1 Điều 74).

**5. Về thủ tục xử phạt**

- Bổ sung, ghi rõ các hành vi có đối tượng bị xử phạt là cả chủ phương tiện và người điều khiển phương tiện hoặc nhân viên phục vụ trên xe vi phạm để quy định việc áp dụng trong trường hợp chủ phương tiện là người trực tiếp điều khiển phương tiện hoặc chủ phương tiện là nhân viên phục vụ trên xe vi phạm (khoản 3 Điều 76);

- Bổ sung quy định làm rõ đối tượng chủ phương tiện bị xử phạt theo quy định của Nghị định (khoản 5 Điều 76).

***49. Cử tri tỉnh Tây Ninh kiến nghị:*** *Vấn đề tai nạn giao thông ngày càng nhiều, chết nhiều người trong 01 vụ tai nạn, chết nhiều người trong dịp Lễ, Tết…là nỗi ám ảnh của mọi người dân. Kiến nghị ngành chức năng cần có giải pháp hữu hiệu để tháo gỡ vấn đề, xử phạt đủ sức răn đe, tước giấy phép lái xe…nhất là làm sao cho người dân ý thức được việc chấp hành Luật giao thông khi tham gia giao thông.*

**Trả lời:** Tại công văn số 6863/BGTVT-ATGT ngày 17/6/2016

Trong những năm vừa qua công tác bảo đảm trật tự an toàn giao thông (TTATGT) luôn được Đảng, Quốc hội, Chính phủ, các Bộ ngành, địa phương và cả xã hội quan tâm vào cuộc; nhiều giải pháp cấp bách và lâu dài về bảo đảm TTATGT đã được triển khai thực hiện quyết liệt, đồng bộ trên phạm vi cả nước.

Kết quả, tình hình tai nạn giao thông trên toàn quốc đã có những chuyển biến tích cực; liên tiếp trong 5 năm (từ 2011 ÷ 2015) tai nạn giao thông (TNGT) đã được kiềm chế và giảm cả ba tiêu chí; tai nạn giao thông 5 tháng đầu năm 2016 tiếp tục giảm so với cùng kỳ năm 2015, cụ thể: toàn quốc xảy ra 8.374 vụ, làm chết 3.588 người, làm bị thương 7.339 người. So với cùng kỳ năm 2015 giảm 944 vụ (-10,1%), giảm 147 người chết (-3,94%), giảm 1.218 người bị thương (-14,23%).

Tuy nhiên, đúng như phản ánh của cử tri công tác bảo đảm trật tự an toàn giao thông vẫn đang có diễn biến phức tạp, các vụ tai nạn giao thông đặc biệt nghiêm trọng vẫn còn xảy ra, số người chết vì tai nạn giao thông thường gia tăng vào các dịp Lễ, Tết, đây thực sự là thách thức và là nguy cơ, hiểm họa tiềm ẩn đối với an sinh, trật tự, an toàn xã hội.

Để chấn chỉnh tình trạng này, Chính phủ vừa ban hành Nghị định số 46/2016/NĐ-CP quy định xử phạt vi phạm hành chính trong lĩnh vực giao thông đường bộ và đường sắt (*Nghị định có hiệu lực thi hành ngày 01 tháng 8 năm 2016),* trong đó tăng nặng mức xử phạt đối với một số hành vi có nguy cơ cao xảy ra tai nạn giao thông như: đưa xe máy tham gia giao thông vào đường cao tốc, điều khiển phương tiện khi có sử dụng rượu bia…Ngoài ra, Chính phủ đang chỉ đạo các Bộ, ngành, địa phương tiếp tục triển khai đồng bộ các nhóm giải pháp trọng tâm về bảo đảm TTATGT và chú trọng thực hiện các nội dung sau:

- Xây dựng và hoàn thiện hệ thống văn bản quy phạm pháp luật về bảo đảm TTATGT một cách đồng bộ, phù hợp với tình hình thực tế và đáp ứng yêu cầu của công tác bảo đảm TTATGT; đặc biệt là tập trung sửa đổi Nghị định số 86/2014/NĐ-CP ngày 10/9/2014 của Chính phủ về kinh doanh và điều kiện kinh doanh vận tải bằng xe ô tô theo hướng tăng cường quản lý nhà nước đối với hoạt động kinh doanh vận tải.

- Đẩy mạnh tuyên truyền, phổ biến, giáo dục pháp luật về bảo đảm trật tự ATGT, chú trọng các chủ đề: đội mũ bảo hiểm khi đi xe mô tô, xe gắn máy; tuân thủ quy định tốc độ điều khiển phương tiện; giảm tốc độ, quan sát an toàn khi đi từ đường nhánh ra đường chính; đã uống rượu bia thì không lái xe; xây dựng và triển khai đề án tăng cường hiệu quả công tác tuyên truyền, phổ biến pháp luật an toàn giao thông trên đường cao tốc.

- Tăng cường kiểm tra giám sát việc thực hiện quy định bảo đảm an toàn giao thông tại các khu vực thi công trên đường bộ đang khai thác, gắn trách nhiệm Chủ đầu tư, Tư vấn giám sát, Nhà thầu thi công trong việc bảo đảm ATGT, ATLĐ, VSMT trong quá trình thi công dự án, công trình giao thông; khắc phục kịp thời các điểm đen, các vị trí mất an toàn giao thông trên đường bộ đường sắt, đường thủy nội địa; rà soát điều chỉnh, bổ sung hợp lý hệ thống báo hiệu đường bộ, thiết bị an toàn giao thông, bổ sung rào hộ lan, đường cứu nạn trên các tuyến đường bộ qua khu vực đèo dốc quanh co; tăng cường thực hiện công tác thẩm định ATGT đối với các dự án xây dựng mới, nâng cấp cải tạo đường bộ và các tuyến đường bộ đang khai thác có nguy cơ mất an toàn giao thông cao.

- Tăng cường kiểm tra xe kinh doanh vận tải và kiểm soát tải trọng phương tiện; chỉ đạo các Trung tâm đăng kiểm tăng cường phối hợp với lực lượng Thanh tra giao thông, Cảnh sát giao thông tại địa phương trong việc kiểm soát xử lý xe hết niên hạn sử dụng, xe quá hạn kiểm định.

- Nâng cao năng lực, trách nhiệm của các lực lượng thực thi công vụ, nhiệm vụ về bảo đảm TTATGT; đẩy mạnh ứng dụng công nghệ thông tin trong công tác quản lý, điều hành hoạt động vận tải, khai thác hạ tầng giao thông và kiểm tra, giám sát, xử lý vi phạm về TTATGT.

***50. Cử tri tỉnh Tiền Giang kiến nghị:*** *Đề nghị Bộ GTVT xem xét sớm lắp đặt hệ thống cống thoát nước dọc tuyến QL.50 đoạn qua địa bàn tỉnh Tiền Giang nhằm giải quyết tình trạng đọng nước vào mùa mưa, gây ô nhiễm môi trường, nhất là ở các khu vực đông dân cư.*

**Trả lời:** Tại công văn số 6822/BGTVT-KCHT ngày 16/6/2016

Đoạn tuyến QL.50 qua địa bàn tỉnh Tiền Giang từ Km36+300 - Km88+626 đã được đầu tư nâng cấp và làm hệ thống thoát nước dọc do Ban QLDA7 làm chủ đầu tư. Riêng đoạn Km43+000 - Km47+334 Ban QLDA 7 đang chuẩn bị triển khai thảm BTN tăng cường mặt đường (trong dự án có bổ sung hệ thống rãnh thoát nước dọc); đoạn Km71+275 - Km74+745 QL50 (nội ô thị trấn Chợ Gạo - tuyến QL50 cũ) năm 2014 Bộ GTVT đã đầu tư hệ thống thoát nước dọc một số đoạn đọng nước nặng (do nguồn kinh phí hạn hẹp). Trong kế hoạch bảo trì đường bộ năm 2017, Bộ GTVT sẽ cân đối bố trí nguồn vốn xây dựng bổ sung hệ thống thoát nước dọc còn lại và thảm BTN mặt đường và sẽ bàn giao đoạn tuyến này cho tỉnh Tiền Giang quản lý khai thác.

***51. Cử tri tỉnh Tiền Giang kiến nghị:*** *Đề nghị Bộ GTVT xem xét cho lắp đặt hệ thống đèn đường đoạn từ khu công nghiệp Tân Hương đến cầu Tân Hương nhằm đảm bảo ATGT và trật tự an toàn xã hội ở khu vực này vào ban đêm.*

**Trả lời:** Tại công văn số 6822/BGTVT-KCHT ngày 16/6/2016

Đoạn tuyến QL.1 từ cầu Tân Hương (Km1954+790) đến Khu công nghiệp Tân Hương (Km1956+000) mặt đường rộng 19m, được bố trí 4 làn xe cơ giới và 02 làn xe thô sơ, giữa có dải phân cách BTXM. Hiện tại, trên đoạn tuyến này chưa có hệ thống đèn đường chiếu sáng. Hiện nay, Dự án BOT QL.1 tuyến tránh thị Cai Lậy, tỉnh Tiền Giang được Thủ tướng Chính phủ đồng ý cho phép bổ sung hạng mục nút giao khác mức giữa QL1 với Khu công nghiệp Tân hương vào Hợp đồng dự án BOT tại Văn bản số 589/TTg-KTN ngày 06/4/2016. Như vậy, sau khi dự án hoàn thành, sẽ xử lý dứt điểm tình trạng mất ATGT qua khu vực Khu công nghiệp Tân Hương.

3. *Trên tuyến QL.1A, Bộ GTVT phân tuyến 03 làn xe, trong đó người đi bộ, phương tiện thô sơ và xe máy, xe mô tô đi chung 01 làn xe trong cùng bên phải. Tuy nhiên, các loại xe ôtô - nhất là xe tải nặng thường vượt nhau phía bên phải gây nguy hiểm cho người đi xe thô sơ, xe máy, mô tô và người đi bộ. Do vậy, đề nghị Bộ GTVT xem xét điều chỉnh hoặc tổ chức dãy phân cách nhằm đảm bảo an toàn cho người và phương tiện tham gia giao thông ở làn trong cùng bên phải.*

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

- Hiện nay, việc phân chia làn xe trên QL.1 đoạn qua địa bàn tỉnh Tiền Giang là phù hợp; riêng kiến nghị điều chỉnh hoặc tổ chức lắp đặt dải phân cách làn xe cơ giới và thô sơ làm cho mặt đường thu hẹp, cản trở giao thông và mất ATGT như đã từng xảy ra trên QL.5, đường Bắc Thăng Long - Nội Bài, QL.51,... những năm trước đây.

- Đối với việc các xe tải vượt phải là vi phạm Luật Giao thông đường bộ, đề nghị Đoàn đại biểu Quốc hội tỉnh Tiền Giang có ý kiến với UBND tỉnh Tiền Giang chỉ đạo Phòng CSGT tỉnh Tiền Giang tăng cường tuần tra và xử lý nghiêm các xe vi phạm quy định trên tuyến, đặc biệt là hành vi vi phạm như ý kiến cử tri nêu trên.

***52. Cử tri tỉnh Phú Yên kiến nghị:*** *Trong thời gian qua, đoạn giao nhau giữa 5 tuyến đường phía Bắc cầu vượt đường sắt ở Khu phố Trường Xuân, Thị trấn Chí Thạnh, huyện Tuy An thường xuyên xảy ra tai nạn nguy hiểm. Cử tri đề nghị Bộ GTVT quan tâm làm vòng xoay đảo chiều giao thông hoặc có giải pháp tối ưu nhằm làm hạn chế tai nạn giao thông tại nơi này.*

**Trả lời:** Tại công văn số 6797/BGTVT-KCHT ngày 16/6/2016

Bộ GTVT đã có văn bản số 4073/BGTVT-CQLXD ngày 13/4/2016 gửi Trưởng Đoàn đại biểu Quốc hội tỉnh Phú Yên trả lời kiến nghị của cử tri tỉnh Phú Yên trước kỳ họp thứ 11, Quốc hội khóa XIII, trong đó đã trả lời về nội dung kiến nghị của cử tri về giải pháp hạn chế tai nạn giao thông tại đoạn giao nhau giữa 5 tuyến đường phía Bắc cầu vượt đường sắt ở khu phố Trường Xuân, thị trấn Chí Thạnh, huyện Tuy An với nội dung như sau:

*"Bộ Giao thông vận tải đã chỉ đạo Ban Quản lý dự án Thăng Long và đơn vị tư vấn thiết kế nghiên cứu giải pháp khắc phục và Nhà thầu mới hoàn thành thi công hạng mục đầu tháng 4/2016”.*

Sau khi hoàn thành hệ thống vạch sơn dẫn hướng bổ sung cho các phương tiện tham gia giao thông và điều chỉnh tổ chức giao thông nút giao cho đến hiện nay, tình hình tham gia giao thông của các phương tiện qua nút giao đã ổn định, thuận lợi và chưa ghi nhận thêm trường hợp xảy ra tai nạn giao thông. Bộ GTVT đã giao Tổng cục Đường bộ Việt Nam phối hợp với các cơ quan chức năng của địa phương tiếp tục theo dõi, xử lý kịp thời về tổ chức giao thông tại nút giao nêu trên và trên tuyến Quốc lộ 1 để đảm bảo an toàn cho người và phương tiện tham gia giao thông.

***53. Cử tri tỉnh Quảng Trị kiến nghị:*** *Việc mở đường ngang qua dải phân cách của đường Quốc lộ 1A tại một số điểm qua địa bàn huyện Hải Lăng, tỉnh Quảng Trị chưa hợp lý, gây bất tiện và mất an toàn giao thông cho việc đi lại của người dân. Cử tri kiến nghị UBND tỉnh và Bộ GTVT, các cơ quan liên quan khảo sát, xem xét và mở đường ngang qua giải phân cách hợp lý, đảm bảo an toàn giao thông cho người dân.*

**Trả lời:** Tại công văn số 6885/BGTVT-KCHT ngày 17/6/2016

Để đảm bảo an toàn giao thông, QL.1 trong quá trình nâng cấp mở rộng được lắp đặt giải phân cách giữa và bố trí các điểm mở dải phân cách để thuận tiện cho người, phương tiện khi tham gia giao thông. Trong quá trình xây dựng, căn cứ nhu cầu của địa phương cũng như thực tế hiện trường, Bộ GTVT đã chỉ đạo các Chủ đầu tư, Ban QLDA, Nhà đầu tư dự án BOT bổ sung, điều chỉnh các vị trí mở dải phân cách để thuận tiện cho người, phương tiện khi tham gia giao thông nhưng phải đảm bảo an toàn và không ảnh hưởng đến năng lực khai thác trên tuyến (văn bản số 1316/BGTVT-QLXD ngày 29/01/2015). Đến nay, các điểm mở dải phân cách cơ bản phù hợp và thuận tiện cho người tham gia giao thông.

Đối với kiến nghị của cử tri tỉnh Quảng Trị, Bộ GTVT sẽ giao Tổng cục Đường bộ Việt Nam kiểm tra, rà soát, điều chỉnh các vị trí mở dải phân cách cho phù hợp với thực tế và đảm bảo an toàn giao thông.

***54. Cử tri tỉnh An Giang kiến nghị:*** *Đề nghị có giải pháp đảm bảo nhu cầu vé xe khách cho người dân về quê vào dịp lễ, Tết.*

**Trả lời:** Tại công văn số 6739/BGTVT-VT ngày 15/6/2016

Trước hết, Bộ Giao thông vận tải (GTVT) xin trân trọng cảm ơn Đoàn đại biểu Quốc hội và cử tri tỉnh An Giang đã góp ý về công tác vận tải đảm bảo nhu cầu đi lại của nhân dân được thuận lợi, đặc biệt trong dịp lễ, Tết. Đối với nội dung cử tri kiến nghị, Bộ GTVT xin tiếp thu và làm rõ như sau:

Trong những năm gần đây với sự chỉ đạo quyết liệt và tiếp tục vào cuộc của Chính phủ, các Bộ, ngành, Bộ GTVT và đặc biệt là sự vào cuộc mạnh mẽ của các địa phương, sự chủ động triển khai kế hoạch của các Tổng cục, các Cục chuyên ngành, các Sở GTVT và các đơn vị kinh doanh vận tải, hoạt động vận tải phục vụ cơ bản đã đáp ứng tốt nhu cầu đi lại của người dân.

Đối với việc đảm bảo nhu cầu vé xe khách cho người dân về quê vào dịp lễ (30/4, 01/5, Quốc khánh 02/9), Tết (Dương lịch, Âm lịch), các đợt cao điểm về nhu cầu đi lại tăng cao như đợt thi tuyển Đại học, cao đẳng, lễ hội thì Chính phủ, Thủ tướng Chính phủ, Ủy ban An toàn giao thông quốc gia, Bộ GTVT, Bộ Công an đã chủ động ban hành các công điện, chỉ thị, điện chỉ đạo; Ủy ban nhân dân các địa phương luôn chủ động trong công tác chỉ đạo để Sở GTVT, Công an tỉnh và UBND cấp huyện và đơn vị vận tải, bến xe triển khai thực hiện Kế hoạch vận tải và bảm đảm an toàn giao thông, đặc biệt trong các dịp Tết đảm bảo tất cả hành khách đều phải tăng cường phương tiện phục vụ nhu cầu đi lại không có hành khách nào không có phương tiện về quê ăn Tết.

Công tác phối hợp trong chỉ đạo, điều hành, kiểm tra, giám sát và xử lý vi phạm được thực hiện có hiệu quả, đặc biệt là việc tổ chức kiểm tra vận tải và an toàn giao thông trước và sau Tết tại các đầu mối vận tải chính cũng như thông qua đường dây nóng ở cả 2 cấp (Trung ương và Địa phương) và 3 bộ phận (An toàn Giao thông, Giao thông Vận tải và Cảnh sát giao thông) để tiếp nhận và xử lý các phản ánh về vận tải và an toàn giao thông.

Bên cạnh đó, Bộ GTVT đã tích cực đẩy mạnh ứng dụng khoa học công nghệ để góp phần cho hành khách chủ động lựa chọn phương tiện đi lại một cách thuận tiện nhất với chi phí tiết kiệm nhất, điển hình: triển khai Đề án thí điểm “Triển khai ứng dụng khoa học công nghệ hỗ trợ quản lý và kết nối hoạt động vận tải hành khách theo hợp đồng”; chính thức triển khai thí điểm hoạt động của Sàn giao dịch vận tải từ ngày 03/12/2015; gần đây Bộ GTVT tiếp tục có văn bản yêu cầu Sở GTVT các tỉnh, thành phố trực thuộc Trung ương phối hợp Hiệp hội vận tải ô tô trên địa bàn địa phương tuyên truyền và khuyến khích đơn vị kinh doanh vận tải hành khách sử dụng phần mềm quản lý, bán vé xe khách (Website: <https://chonve.vn/>) góp phần thúc đẩy ứng dụng khoa học công nghệ trong điều hành hoạt động vận tải và tăng cường công tác quản lý vận tải, đồng thời tạo sự minh bạch trong việc thực hiện giá vé đối với hành khách, chủ động cho hành khách trong lựa chọn phương tiện, chỗ ngồi khi đi bằng phương tiện ô tô khách. Đồng thời tiếp tục khuyến khích các hãng hàng không giá rẻ tăng cường chuyến bay, đường bay, tăng năng lực vận tải hành khách đường sắt để giảm tải cho đường bộ nhằm mục tiêu giảm giá cước vận tải, nâng cao chất lượng dịch vụ và phục vụ tốt nhất nhu cầu đi lại của nhân dân.

***55. Cử tri tỉnh Bắc Giang kiến nghị:*** *Cử tri phản ánh tình trạng các phương tiện tham gia giao thông phải chịu nhiều loại phí từ lúc đăng kiểm đến khi lưu thông qua cầu, đường. Đề nghị Nhà nước xem xét giảm các loại phí trên.*

**Trả lời:** Tại công văn số 6846/BGTVT-TC ngày 16/6/2016

Việc thu phí sử dụng đường bộ đã được quy định trong Pháp lệnh phí và lệ phí của Ủy ban Thường vụ Quốc hội; về nguồn chi cho công tác quản lý, bảo trì các loại đường bộ đã được quy định rõ trong Luật giao thông đường bộ như sau: Nguồn tài chính để quản lý, bảo trì đường bộ do nhà nước đầu từ được đảm bảo từ Quỹ bảo trì đường bộ; đường chuyên dùng, đường không do nhà nước đầu tư xây dựng bằng nguồn vốn từ ngân sách thì do các cá nhân, tổ chức quản lý khai thác chịu trách nhiệm chi trả, do vậy:

- Đường do nhà nước đầu tư sẽ thực hiện thu phí sử dụng đường bộ trên đầu phương tiện với phương thức thu tập trung tại các Trung tâm đăng kiểm để chi trả cho công tác quản lý, bảo trì đường bộ.

 - Đường được đầu tư xây dựng bằng hình thức đầu tư BOT thì các nhà đầu tư tổ chức thu phí qua các trạm để hoàn vốn cho nhà đầu tư. Thu phí sử dụng đường bộ tại các trạm thu phí BOT theo quy định tại Thông tư số 159/2013/TT-BTC ngày 14/11/2013 của Bộ Tài chính hướng dẫn chế độ thu, nộp quản lý và sử dụng phí sử dụng đường bộ hoàn vốn đầu tư xây dựng đường bộ để kinh doanh. Đồng thời, Bộ Tài chính ban hành riêng từng Thông tư quy định mức thu cho từng trạm thu phí cụ thể trên cơ sở tính toán trong phương án tài chính của từng dự án và quy định trong hợp đồng BOT để đảm bảo hài hòa lợi ích giữa người dân và nhà đầu tư.

Như vậy, từ khi đăng kiểm đến khi lưu thông, phương tiện tham gia giao thông chỉ đóng phí sử dụng đường bộ như nêu ở trên mà không chịu thêm loại phí nào khác.

Ngày 16/5/2016, Chính phủ đã ban hành Nghị quyết số 35/NQ-CP ngày 16/5/2016. Theo đó, tại điểm 4 mục II Nghị quyết giao: Bộ Tài chính chủ trì, phối hợp với các Bộ, cơ quan liên quan rà soát, điều chỉnh mức phí đường bộ, phí BOT; đánh giá và đề xuất mức điều chỉnh hợp lý để giúp doanh nghiệp giảm chi phí, đặc biệt là doanh nghiệp kinh doanh dịch vụ vận tải. Văn phòng Chính phủ đã có Thông báo truyền đạt ý kiến của Phó Thủ tướng Chính phủ Vương Đình Huệ giao Bộ GTVT tiếp tục tổng kết đánh giá 5 năm thực hiện việc thu phí BOT; rà soát tính đúng, tính đủ giá thành, chi phí đầu tư của các dự án BOT trên toàn quốc; Trước mắt chưa tăng phí BOT và giãn thời gian thu phí tối đa đối với các trạm thu phí BOT. Trên có sở đó, ngày 08/6/2016, Bộ GTVT đã có văn bản 6510/BGTVT-TC yêu cầu các Nhà đầu tư dự án đầu tư xây dựng đường bộ theo hình thức BOT do Bộ GTVT quản lý và Tổng công ty Đầu tư phát triển đường cao tốc Việt Nam (VEC) chưa tăng phí sử dụng đường bộ theo đúng tinh thần Nghị quyết số 35/NQ-CP ngày 16/5/2016 của Chính phủ và kết luận của Phó Thủ tướng Chính phủ Vương Đình Huệ nêu tại Thông báo số 107/TB-VPCP ngày 27/5/2016 của Văn phòng Chính phủ. Việc xem xét giảm phí trạm BOT cho doanh nghiệp vận tải đang được Bộ GTVT và Bộ Tài chính tích cực rà soát, báo cáo Thủ tướng Chính phủ.

***56. Cử tri TP Hà Nội kiến nghị:*** *Cử tri đề nghị Bộ Giao thông vận tải nghiên cứu bỏ trạm thu phí Bắc Thăng Long - Nội Bài.*

**Trả lời:** Tại công văn số 6843/BGTVT-TC ngày 16/6/2016

Việc tổ chức thu phí sử dụng đường bộ được chia làm 2 giai đoạn, trước và từ ngày có hiệu lực của Nghị định số 18/2012/NĐ-CP của Chính phủ về Quỹ bảo trì đường bộ ( trước ngày 01/01/2013 và từ ngày 01/01/2013 trở lại đây), cụ thể như sau:

- Giai đoạn trước ngày có hiệu lực của Nghị định số 18/2012/NĐ-CP của Chính phủ về Quỹ bảo trì đường bộ: Trong giai đoạn này, chúng ta tổ chức 2 hệ thống trạm thu phí sử dụng đường bộ, đó là Trạm thu nộp ngân sách Nhà nước và trạm thu phí các dự án BOT. Trong giai đoạn này, do yêu cầu bức thiết giải quyết ùn tắc giao thông tại các thị xã, thành phố, giải quyết các điểm đen về tai nạn giao thông, theo đề nghị của các địa phương, Bộ GTVT đã chấp thuận đầu tư xây dựng một số tuyến đường tránh thị xã, thành phố, cải tạo, nâng cấp đường bộ để xử lý điểm đen về ùn tắc giao thông tai nạn giao thông theo hình thức BOT. Do lưu lượng xe ít, tính hấp hẫn dự án BOT không cao nên Nhà nước đồng ý sử dụng một số trạm thu phí hiện có, đang thu nộp ngân sách (nằm ngoài phạm vi dự án BOT) để hoàn vốn cho các dự án BOT này. Việc sử dụng các trạm thu phí này để hoàn vốn cho các dự án BOT đều được Bộ Tài chính ban hành Thông tư riêng cho từng trạm, quy định về mức phí, đối tượng nộp phí, việc sử dụng phí để hoàn vốn dự án BOT,v.v... Việc Nhà nước đồng ý sử dụng các trạm thu phí như nêu trên và Bộ Tài chính ban hành các Thông tư thu phí tại các trạm thu phí này để hoàn vốn cho các dự án BOT (không lập thêm trạm thu phí mới tại khu vực dự án BOT) là hoàn toàn phù hợp với quy định hiện hành.

- Trạm thu phí Bắc Thăng Long – Nội Bài được thành lập theo Quyết định số 327/KHĐT ngày 21/2/1994 của Bộ trưởng Bộ Giao thông vận tải trong đó cho phép đặt trạm chính tại Km 10 trên tuyến Bắc Thăng Long – Nội Bài và trạm phụ đặt tại Km 0 – Km 1 trên đường Vĩnh Thanh; đơn vị tổ chức thu phí trước đây là Công ty Quản lý và sửa chữa cầu đường bộ 234; nguồn thu phí nộp vào ngân sách nhà nước phục vụ công tác quản lý, bảo trì cầu đường bộ nói chung và hệ thống cầu đường Thăng Long – Nội Bài nói riêng;

- Ngày 23/02/2006, Văn phòng Chính phủ có thông báo số 37/TB-VPCP thông báo ý kiến chỉ đạo của Phó Thủ tướng Chính phủ Vũ Khoan tại buổi làm việc với lãnh đạo tỉnh Vĩnh Phúc trong đó chấp thuận chủ trương đầu tư tuyến đường tránh quốc lộ 2A qua thị xã Vĩnh Yên theo hình thức BOT với nguồn vốn đầu tư từ thu vé tuyến đường Bắc Thăng Long – Nội Bài;

- Thực hiện ý kiến chỉ đạo của Phó Thủ tướng Chính phủ Vũ Khoan tại thông báo số 37/TB-VPCP nêu trên và căn cứ các văn bản pháp lý có liên quan, Cục Đường bộ Việt Nam (Cơ quan nhà nước có thẩm quyền) và Công ty cổ phần BOT Vietracimex 8 (Nhà đầu tư) đã ký hợp đồng BOT số 37/CĐBVN-HĐ.BOT ngày 14/8/2007 về việc xây dựng quốc lộ 2 – đoạn tránh thành phố Vĩnh Yên, tỉnh Vĩnh Phúc;

- Tại công văn số 13536/BTC-ĐT ngày 01/11/2006, Bộ Tài chính đã thống nhất nguyên tắc đầu tư dự án BOT tuyến tránh thị xã Vĩnh Yên và sử dụng nguồn thu phí của trạm Bắc Thăng Long – Nội Bài để hoàn vốn cho dự án. Ngày 30/12/2008, Bộ Tài chính tiếp tục có văn bản số 16056/BTC-ĐT trong đó:

*“(i) Cho phép Nhà đầu tư sau khi hoàn thành công trình được nhàn bàn giao và tiến hành thu phí trạm Bắc Thăng Long – Nội Bài để hoàn vốn cho dự án BOT”*

*(ii) Mức phí hai năm đầu thu bằng mức quy định tại Thông tư 90/2004/TT-BTC ngày 07/9/2004 của Bộ Tài chính hướng dẫn chế độ thu, nộp, quản lý, và sử dụng phí đường bộ; từ năm thứ ba mức phí bằng 1,5 lần so với quy định”;*

- Ngày 05/8/2009, Văn phòng Chính phủ đã có văn bản số 5324/VPCP-KTN truyền đạt ý kiến của Phó Thủ tướng Chính phủ Hoàng Trung Hải: “Cho phép chuyển giao nguyên trạng Trạm thu phí Bắc Thăng Long – Nội Bài (bao gồm cả trạm chính và trạm phụ) cho Công ty cổ phần BOT Vietracimex 8 thu phí từ ngày 01/8/2009 để hoàn vốn cho dự án xây dựng quốc lộ 2 đoạn tránh thành phố Vĩnh Yên tỉnh Vĩnh Phúc.

- Căn cứ vào các văn bản pháp lý nêu trên, ngày 28/8/2009, Bộ Giao thông vận tải đã có Quyết định số 2465/QĐ-BGTVT chuyển giao nguyên trạm Trạm thu phí Bắc Thăng Long – Nội Bài cho Công ty cổ phần BOT Vietracimex 8 để thu phí hoàn vốn cho dự án xây dựng quốc lô 2, đoạn tránh thành phố Vĩnh Yên tỉnh Vĩnh Phúc theo quy định hiện hành;

Như vậy, việc chuyển giao nguyên trạng trạm thu phí Bắc Thăng Long – Nội Bài cho Công ty cổ phần BOT Vietracimex 8 được thực hiện căn cứ vào các văn bản pháp lý nêu trên (văn bản số 5324/VPCP-KTN ngày 05/8/2009 của Văn phòng Chính phủ và Quyết định số 2465/QĐ-BGTVT ngày 28/8/2009 của Bộ Giao thông vận tải). Tại thời điểm bàn giao trạm thu phí cho Nhà đầu tư thì Nghị định 18/2012/NĐ-CP ngày 13/3/2012 của Chính phủ về Quỹ bảo trì đường bộ chưa ban hành. Vì vậy, việc sử dụng trạm thu phí Bắc Thăng Long – Nội Bài thu phí hoàn vốn cho dự án BOT QL 2 đoạn tránh thành phố Vĩnh Yên tỉnh Vĩnh Phúc là phù hợp với quy định.

- Đến khi triển khai Nghị định 18/2012/NĐ-CP: Đối với các trạm nộp ngân sách Nhà nước Thủ tướng Chính phủ đã chỉ đạo tại văn bản số 2250/TTg-KTN ngày 28/12/2012 cho xóa bỏ các trạm thu phí nộp ngân sách Nhà nước, đồng thời tại văn bản này, Thủ tướng Chính phủ cũng đã chấp thuận tiếp tục duy trì các trạm thu phí các dự án BOT hiện có. Trạm thu phí Bắc Thăng Long – Nội Bài (được chuyển từ trạm của ngân sách Nhà nước trước đây) là do lịch sử để lại không thể xóa, dừng ngay được. Việc duy trì trạm thu phí này như chỉ đạo của Thủ tướng Chính phủ là hợp lý, bởi nhiều lý do, như: Để đầu tư các dự án này cơ quan Nhà nước có thẩm quyền đã ký hợp đồng với các nhà đầu tư, được sử dụng trạm phí phí đó để hoàn vốn cho dự án BOT; Nhà đầu tư đã dùng quyền thu phí tại các trạm thu phí này để thế chấp tại các Ngân hàng để vay vốn đầu tư dự án BOT; Nhà nước không có kinh phí để mua lại các dự án BOT này, đây là vấn đề lịch sử để lại và do thay đổi chế độ, chính sách của Nhà nước, sau khi có ý kiến tham gia của Bộ Tài chính, Bộ Kế hoạch và Đầu tư, Bộ Lao động Thương binh và Xã hội, Thủ tướng Chính phủ cân nhắc kỹ mới có ý kiến chỉ đạo giữ nguyên các trạm thu phí BOT (tại văn bản số 2250/TTg-KTN ngày 28/12/2012).

***57. Cử tri tỉnh Hà Tĩnh kiến nghị:*** *Đề nghị Bộ GTVT xem xét nghiên cứu di dời vị trí đặt trạm thu phí để phù hợp với việc thu phí các dự án BOT, đảm bảo kết nối và phát triển kinh tế - xã hội của các địa phương hai tỉnh Nghệ An và Hà Tĩnh theo Quy hoạch vùng Nam Nghệ An - Bắc Hà Tĩnh đến năm 2025 tại Quyết định số 2082/QĐ-TTg ngày 21/11/2011 của Thủ tướng Chính phủ. Do Dự án tuyến tránh thành phố Vinh; Dự án nút giao khác mức giữa QL46 với đường sắt Bắc Nam, tỉnh Nghệ An; Dự án nâng cấp, mở rộng QL1 đoạn Nam cầu Bến Thủy đến tuyến tránh thành phố Hà Tĩnh và Dự án cầu đường bộ Yên Xuân được thực hiện hoàn vốn từ BOT, khiến giá vé trạm thu phí cầu Bến Thủy và cầu Bến Thủy II tăng cao, chưa phù hợp với đời sống, thu nhập của công chức và người lao động hiện nay.*

**Trả lời:** Tại công văn số 6867/BGTVT-ĐTCT ngày 17/9/2016

Trong điều kiện nguồn vốn ngân sách Nhà nước rất khó khăn, thực hiện chủ trương xã hội hóa đầu tư kết cấu hạ tầng giao thông vận tải, để đáp ứng nhu cầu phát triển kinh tế xã hội của hai tỉnh Nghệ An và Hà Tĩnh nói riêng và của các địa phương trong khu vực miền trung nói chung, góp phần đảm bảo an toàn giao thông, tạo điều kiện thuận lợi trong việc đi lại của nhân dân, các cấp thẩm quyền đã cho phép đầu tư xây dựng tuyến tránh thành phố Vinh và nâng cấp, mở rộng QL1 đoạn Nam cầu Bến Thủy đến tuyến tránh thành phố Hà Tĩnh theo hình thức hợp đồng BOT. Theo đó, dự án Tuyến tránh thành phố Vinh có chiều dài khoảng 25,8km từ Bắc thị trấn Quán Hành (Km448+800, QL1) đến cầu Bến Thủy cũ (Km467+056, QL1), tổng mức đầu tư 378 tỷ đồng; Dự án nâng cấp, mở rộng QL1 đoạn Nam cầu Bến Thủy đến tuyến tránh thành phố Hà Tĩnh có chiều dài khoảng 35,1km từ Nam cầu Bến Thủy 2 (Km16+500, QL8B) đến nút giao phía Bắc tuyến tránh thành phố Hà Tĩnh (Km504+400, QL1), tổng mức đầu tư 2.434 tỷ đồng.

Trước đây, Dự án tuyến tránh thành phố Vinh sử dụng trạm thu phí Bến Thủy để hoàn vốn, do tiếp tục bổ sung Dự án nâng cấp, mở rộng QL1 đoạn Nam cầu Bến Thủy đến tuyến tránh thành phố Hà Tĩnh vào Dự án tuyến tránh thành phố Vinh như trên; đồng thời, Nhà đầu tư đã tiếp nhận và thực hiện việc duy tu, bảo trì cầu Bến Thủy 2 nên đã sử dụng trạm thu phí Bến Thủy 2 để hoàn vốn, đảm bảo hiệu quả tài chính cho các dự án. Việc lựa chọn vị trí đặt trạm thu phí đã được các cơ quan, đơn vị tính toán để đảm bảo phù hợp. Trường hợp di chuyển 1 trong 2 trạm thu phí nêu trên ra vị trí khác, các phương tiện sẽ đi theo tuyến đường không thu phí để tránh thu phí, dẫn đến nguy cơ ùn tắc giao thông trong khu vực, gây mất an toàn giao thông và không đảm bảo hiệu quả tài chính của dự án.

Về nút giao khác mức giữa QL46 với đường sắt Bắc Nam và cầu đường bộ Yên Xuân, trong điều kiện nguồn vốn Nhà nước khó khăn, trên cơ sở kiến nghị của địa phương, Bộ GTVT đã báo cáo và đã được Thủ tướng Chính phủ đã đồng ý chủ trương đầu tư bổ sung các hạng mục nêu trên vào Dự án nâng cấp, mở rộng QL1 đoạn Nam cầu Bến Thủy đến tuyến tránh thành phố Hà Tĩnh để thực hiện theo hình thức hợp đồng BOT. Đến nay, Nút giao khác mức giữa QL46 với đường sắt Bắc Nam đã hoàn thành và đưa vào khai thác, phát huy được hiệu quả đầu tư, góp phần lập lại trật tự hành lang an toàn giao thông đường bộ, đường sắt; cầu đường bộ Yên Xuân đang được triển khai gấp rút, phấn đấu hoàn thành trước mùa mưa lũ năm 2016, tạo điều kiện đi lại thuận lợi cho nhân dân các huyện Nam Đàn (tỉnh Nghệ An) và huyện Đức Thọ (tỉnh Hà Tĩnh).

Về mức phí của trạm thu phí Bến Thủy và Bến Thủy 2, thực hiện Nghị quyết số 35/NQ-CP ngày 16/5/2016 của Chính phủ, Bộ GTVT đang phối hợp với Bộ Tài chính để báo cáo Chính phủ về việc giảm mức phí các trạm thu phí BOT, theo nguyên tắc đảm bảo hiệu quả tài chính của dự án, hài hòa lợi ích cho các bên.

Bộ GTVT rất mong Đoàn Đại biểu Quốc hội tỉnh Hà Tĩnh chia sẻ khó khăn chung của đất nước và đồng hành cùng ngành GTVT thực hiện tốt chủ trương của Đảng, Quốc hội và Chính phủ về đầu tư kết cấu hạ tầng giao thông.

***58. Cử tri tỉnh Hà Tĩnh kiến nghị:*** *Đề nghị Bộ Giao thông vận tải cho phép thỏa thuận đấu nối giao thông đối với 19 cửa hàng xăng dầu đã tồn tại vào 17 điểm quy hoạch đấu nối trên tuyến đường Quốc lộ 1 do tại Nghị định số 83/2014/NĐ-CP ngày 03/9/2014 của Chính phủ về kinh doanh xăng dầu, Văn bản số 8124/BCT-KH ngày 21/8/2014 của Bộ Công Thương đã xác định các cửa hàng xăng dầu xây dựng và kinh doanh trước thời điểm Thông tư số 39/2011/TT-BGTVT ngày 18/5/2011 đạt tiêu chuẩn quy định và được xem xét tồn tại trong quy hoạch; đồng thời, hiện nay, Quốc lộ 1 qua địa bàn tỉnh đã được nâng cấp và có dải phân cách cứng.*

**Trả lời:** Tại công văn số 6887/BGTVT-KCHT ngày 17/6/2016

Để duy trì tình trạng kỹ thuật và năng lực khai thác của các tuyến đường nhằm bảo đảm giao thông đường bộ luôn an toàn và thông suốt, đồng thời hướng dẫn thi hành Luật Giao thông đường bộ, Chính phủ và Bộ Giao thông vận tải (Bộ GTVT) đã ban hành các văn bản quy phạm pháp luật quy định về quản lý và bảo vệ kết cấu hạ tầng giao thông đường bộ; trong đó có quy định về việc đấu nối đường giao thông (bao gồm đường nhánh từ cửa hàng xăng dầu) vào quốc lộ (trong đó có QL.1) mà cử tri quan tâm kiến nghị. Việc đấu nối đường nhánh vào quốc lộ đã được Chính phủ quy định tại Điều 29 Nghị định số 11/2010/NĐ-CP ngày 24/02/2010 “*Đường nhánh được nối vào quốc lộ phải thông qua điểm đấu nối thuộc Quy hoạch các điểm đấu nối đã được Ủy ban nhân dân cấp tỉnh phê duyệt, sau khi có văn bản thoả thuận của Bộ Giao thông vận tải...*”.

Đến nay, trên cơ sở văn bản thỏa thuận số 571/BGTVT-KCHT ngày 27/01/2010 của Bộ GTVT, Ủy ban nhân dân tỉnh Hà Tĩnh đã phê duyệt Quy hoạch tổng thể các điểm đấu nối vào QL.1, đường HCM, đường cảng Vũng Áng đi biên giới Việt Lào (QL.12C), QL.8, QL.8B và QL.15 trên địa bàn tỉnh Hà Tĩnh đến năm 2020 tại Quyết định số 975/QĐ-UBND ngày 5/4/2010. Tại Quyết định trên, UBND tỉnh Hà Tĩnh đã phê duyệt quy hoạch hệ thống đường gom để các đường nhánh không đảm bảo khoảng cách theo quy định đấu nối vào đường gom trước khi kết nối vào quốc lộ thông qua các điểm đấu nối trong quy hoạch.

Đối với kiến nghị của cử tri tỉnh Hà Tĩnh, Bộ GTVT sẽ có văn bản gửi UBND tỉnh Hà Tĩnh đề nghị tỉnh chỉ đạo các cơ quan chức năng của địa phương tiến hành rà soát để thỏa thuận điều chỉnh, bổ sung quy hoạch đối với các cửa hàng xăng dầu có đủ điều kiện theo quy định tại Thông tư số 50/2015/TT-BGTVT ngày 23/9/2015 của Bộ GTVT và triển khai xây dựng hệ thống đường gom dọc hai bên QL.1 theo Quy hoạch để các đường nhánh từ cửa hàng xăng dầu không đảm bảo khoảng cách theo quy định đấu nối vào đường gom trước khi kết nối vào quốc lộ thông qua các điểm đấu nối trong quy hoạch. Bộ GTVT sẽ chỉ đạo các đơn vị trực thuộc phối hợp chặt chẽ với UBND tỉnh Hà Tĩnh trong quá trình triển khai thực hiện Quy hoạch, hướng dẫn và giải quyết kịp thời các vướng mắc phát sinh trong quá trình triển khai thực hiện theo thẩm quyền.

***59. Cử tri TP Hải Phòng kiến nghị:*** *Cử tri phản ánh, dù tuyến cao tốc Hà Nội – Hải Phòng đã được đưa vào sử dụng toàn tuyến từ đầu tháng 12/2015, nhưng đến nay lượng phương tiện lưu thông còn thấp (chủ yếu là xe cá nhân) do mức giá cước thu phí đường bộ trên tuyến cao tốc Hà Nội – Hải Phòng quá cao gây ảnh hưởng lớn đến giá cước vận tải, khó khăn trong việc thực hiện phương án kinh doanh của doanh nghiệp vận tải. Cử tri đề nghị Bộ Giao thông vận tải, Bộ Tài chính tính toán, xem xét hạ mức giá cước thu phí tuyến cao tốc này cho phù hợp và có lộ trình tăng phí cụ thể và hợp lý để doanh nghiệp có sự chuẩn bị.*

**Trả lời:** Tại công văn số 6847/BGTVT-TC ngày 16/6/2016

Dự án đường ô tô cao tốc Hà Nội - Hải Phòng là trục giao thông quan trọng kết nối thủ đô Hà Nội với thành phố Hải Phòng, nối liền vùng kinh tế trọng điểm Bắc Bộ với cảng biển, với các cụm cảng biển lớn nhất miền Bắc, cảng quốc tế Hải Phòng, góp phần phát triển khu vực kinh tế trọng điểm Bắc Bộ, tạo động lực thúc đẩy phát triển mạng lưới giao thông khu vực phù hợp với chiến lược phát triển giao thông Việt Nam đến năm 2020.

Để triển khai thực hiện dự án nêu trên, ngày 29/11/2007, Thủ tướng Chính phủ đã ban hành Quyết định số 1621/QĐ-TTg về một số cơ chế, chính sách thí điểm đầu tư Dự án đường ô tô cao tốc Hà Nội - Hải Phòng, trong đó:

- Giao Tổng công ty Phát triển hạ tầng và Đầu tư tài chính Việt Nam (Vidifi) là Chủ đầu tư Dự án đường ô tô cao tốc Hà Nội - Hải Phòng;

- Về cơ chế thu phí và sử dụng trạm thu phí của dự án Đường ô tô cao tốc Hà Nội - Hải Phòng: Chủ đầu tư được quyết định mức thu phí đường ô tô cao tốc Hà Nội - Hải Phòng theo từng thời kỳ, để đảm bảo hoàn vốn, nhưng vẫn thu hút được các Chủ phương tiện đi vào đường cao tốc;

Ngày 26/5/2015, Bộ Tài chính cũng đã có văn bản số 6940/BTC-CST hướng dẫn mức thu phí trên đường ô tô cao tốc Hà Nội - Hải Phòng thực hiện theo Quyết định số 1621/QĐ-TTg ngày 29/11/2007 của Thủ tướng Chính phủ;

Ngày 05/12/2015, Thủ tướng Chính phủ đã phát lệnh chính thức thông xe khánh thành đưa dự án đường ô tô cao tốc Hà Nội - Hải Phòng vào khai thác toàn tuyến. Trong giai đoạn đầu khai thác toàn tuyến, để thu hút phương tiện tham gia lưu thông trên tuyến đường, Vidifi áp dụng mức phí cơ bản là 1.500 VNĐ/Km/PCU. Mức phí này thấp hơn mức phí tại báo cáo thẩm định phương án tài chính điều chỉnh số 3778/BGTVT-ĐTCT ngày 27/3/2015 đã trình Thủ tướng Chính phủ. Để phù hợp với PATC và thu hút các phương tiện tham gia lưu thông trên tuyến (đặc biệt là xe loại 5), giảm tải cho QL5 và hỗ trợ phương án kinh doanh của doanh nghiệp vận tải, kể từ 01/4/2016 Vidifi áp dụng mức phí cơ bản là 2.000 VNĐ/Km/PCU, riêng đối với xe loại 5 giảm 35% mức phí tham gia giao thông. Việc giảm phí của Vidifi đối với xe loại 5 sẽ ảnh hưởng đến PATC đã trình Thủ tướng Chính phủ với với mức phí 2.000 VNĐ/Km/PCU, để hỗ trợ doanh nghiệp vận tải.

Về lộ trình tăng phí, Bộ đã khuyến cáo Vidifi cần nghiên cứu thận trọng và có kế hoạch cụ thể, thông báo công khai lộ trình trên các phương tiện thông tin đại chúng. Thực hiện Nghị quyết 35/NQ-CP ngày 16/5/2016 của Chính phủ, trong đó tại điểm 4 mục III Nghị quyết giao:*“Bộ Tài chính chủ trì phối hợp với các Bộ, cơ quan liên quan rà soát, điều chỉnh mức phí đường bộ, phí BOT; đánh giá và đề xuất mức điều chỉnh hợp lý để giúp doanh nghiệp giảm chi phí, đặc biệt là doanh nghiệp kinh doanh vận tải”*, Bộ GTVT đã tiếp tục đề nghị Vidifi nghiên cứu, tính toán cụ thể để thực hiện Nghị quyết 35/NQ-CP nêu trên và trong phạm vi thẩm quyền chủ động quyết định giảm thêm phí đối với nhóm xe loại 4, loại 5 để thu hút lưu lượng xe lưu thông trên tuyến cao tốc, khi lưu lượng tăng thì số phí thu được cũng sẽ tăng.

***60. Cử tri tỉnh Lâm Đồng kiến nghị:*** *Việc đổi giấy phép lái xe không thời hạn (các hạng A1, A2, A3) sang vật liệu PET, gây phiền hà cho nhân dân. Cử tri đề nghị không bắt buộc phải đổi giấy phép lái xe này đã có giá trị không thời hạn rồi.*

**Trả lời:** Tại công văn số 6731/BGTVT-TCCB ngày 15/6/2016

Giấy phép lái xe có vật liệu bằng giấy trước đây đã được các cơ quan có thẩm quyền như ngành Công an, sau này là ngành Giao thông vận tải phát hành và cấp cho người dân sử dụng từ nhiều năm nay, trong quá trình sử dụng giấy phép lái xe bằng giấy đã bộc lộ nhiều khiếm khuyết như: Mức độ bảo mật không cao, dễ bị làm giả; dễ bị tẩy xóa, sửa đổi, dễ bị hư hỏng trong quá trình sử dụng; kích thước không phù hợp tiêu chuẩn quốc tế; không thuận tiện cho công tác quản lý, xử lý khi người lái xe vi phạm.

Để đáp ứng yêu cầu quản lý, Bộ Giao thông vận tải đã quyết định đưa vào sử dụng giấy phép lái xe bằng vật liệu PET. từ năm 2012 đến nay với kích thước phù hợp với tiêu chuẩn quốc tế; có độ bảo mật cao, hạn chế được việc làm giả; có độ bền sử dụng cao về cơ học, chịu nhiệt, chịu ẩm; có song ngữ tiếng Việt, tiếng Anh để đáp ứng yêu cầu hội nhập quốc tế; áp dụng được công nghệ tiên tiến trong quá trình in ấn, quản lý giấy phép lái xe nên hạn chế đến mức thấp nhất khả năng làm giả giấy phép lái xe, tạo điều kiện thuận lợi cho người dân khi mất, hư hỏng dễ tra cứu để được đổi, cấp lại giấy phép lái xe.

Để phục vụ tốt cho nhu cầu của người dân khi cấp đổi giấy phép lái xe các hạng A1,A2, A3 bằng vật liệu giấy sang vật liệu PET. ngành Giao thông vận tải đã có những quy định cụ thể về thủ tục, hồ sơ, lộ trình chuyển đổi giấy phép lái xe theo hướng đơn giản về thủ tục hành chính, phục vụ ngày càng thuận tiện cho người dân. Theo đó, người dân khi đổi giấy phép lái xe hạng A1, A2, A3 không cần phải có giấy khám sức khỏe, được đổi giấy phép lái xe tại bất cứ Sở Giao thông vận tải nào là nơi thuận tiện nhất, lộ trình thực hiện chuyển đổi giấy phép lái xe trước ngày 31/12/2020.

Hiện nay, hầu hết các địa phương trên cả nước đã triển khai dịch vụ công mức độ 3 về cấp đổi giấy phép lái xe, người có nhu cầu cấp đổi giấy phép lái xe chỉ cần khai báo thông tin qua mạng, được hẹn ngày, giờ đến để làm thủ tục cấp đổi giấy phép lái xe nên sẽ giảm tối đa thời gian đi lại chờ đợi. Ngoài ra, nếu có nhu cầu sẽ được nhân viên bưu điện chuyển giấy phép lái xe mới đến địa chỉ theo yêu cầu của người lái xe.

Với các lợi ích, nhu cầu quản lý và sử dụng nêu trên, Bộ Giao thông vận tải đề nghị người dân có giấy phép lái xe hạng A1, A2, A3 bằng vật liệu giấy thực hiện đổi sang giấy phép lái xe bằng vật liệu PET. theo lộ trình đến ngày 31/12/2020.

***61. Cử tri tỉnh Long An kiến nghị:*** *Qua vụ việc Tổng Công ty Đường sắt Việt Nam mua 160 toa xe hàng đã qua sử dụng của Trung Quốc, gây bức xúc trong dư luận những ngày gần đây, cử tri đề nghị Chính phủ, các Bộ ngành Trung ương cần tăng cường kiểm tra, giám sát chặt chẽ việc nhập khẩu máy móc, thiết bị, công nghệ, dây chuyền lạc hậu hoặc đã qua sử dụng do Bộ, ngành mình quản lý; đồng thời, xử lý nghiêm các đơn vị, tổ chức, cá nhân để xảy ra vi phạm.*

**Trả lời:** Tại công văn số 6874/BGTVT-KHCN ngày 17/6/2016

Tổng Công ty Đường sắt Việt Nam (TCTy ĐSVN) là Công ty trách nhiệm hữu hạn một thành viên do Nhà nước làm chủ sở hữu, việc đầu tư, mua sắm máy móc, thiết bị, công nghệ…phải tuân thủ quy định tại Quyết định số 682/QĐ-TTg ngày 07/6/2012 của Thủ tướng Chính phủ về việc phê duyệt Kế hoạch phát triển TCTy ĐSVN giai đoạn 2012-2015. Tuy nhiên, gần đây TCTy ĐSVN đã có chủ trương thực hiện việc khảo sát, nghiên cứu mua 160 toa xe đã qua sử dụng khi chưa có sự chấp thuận của Thủ tướng Chính phủ và Bộ GTVT là chưa đúng thẩm quyền và thủ tục về đầu tư.

Vì vậy, sau khi nhận được phản ánh của các cơ quan truyền thông, Bộ GTVT đã kịp thời yêu cầu TCTy ĐSVN báo cáo về vụ việc và ra Quyết định số 480/QĐ-BGTVT ngày 15/02/2016 về việc thành lập Tổ công tác để kiểm tra một số nội dung tại TCTy ĐSVN, trên cơ sở kết quả kiểm tra giai đoạn đầu, Bộ GTVT đã có văn bản số 4143/BGTVT-QLDN ngày 14/4/2016 báo cáo Thanh tra Chính phủ về việc cung cấp thông tin việc mua toa tàu đã qua sử dụng của TCTy ĐSVN. Hiện tại, Tổ công tác đang tiếp tục kiểm tra các nội dung liên quan, làm rõ trách nhiệm của Hội đồng thành viên, Ban Lãnh đạo và các cán bộ TCTy ĐSVN để có đủ cơ sở đề xuất hình thức xử lý vi phạm theo thẩm quyền.

Thực hiện chức năng quản lý nhà nước trong lĩnh vực GTVT, để bảo đảm quản lý, kiểm soát chất lượng an toàn kỹ thuật và bảo vệ môi trường trong nhập khẩu máy móc, thiết bị, dây chuyền đã qua sử dụng đối với phương tiện đường sắt, Bộ GTVT đã ban hành Thông tư số 63/2015/TT-BGTVT ngày 05/11/2015 quy định về việc kiểm tra chất lượng, an toàn kỹ thuật và bảo vệ môi trường phương tiện giao thông đường sắt và Quy chuẩn kỹ thuật quốc gia về yêu cầu an toàn kỹ thuật và bảo vệ môi trường đối với phương tiện giao thông đường sắt khi kiểm tra định kỳ - QCVN 15:2011/BGTVT. Các văn bản này là cơ sở pháp lý để Cơ quan đăng kiểm kiểm tra các phương tiện đường sắt nhập khẩu vào Việt Nam. Đối với các phương tiện qua kiểm tra của cơ quan đăng kiểm đạt các yêu cầu về chất lượng an toàn kỹ thuật được quy định tại các văn bản nêu trên thì mới được cấp giấy chứng nhận chất lượng để đủ điều kiện làm thủ tục thủ tục nhập khẩu. Trường hợp cơ quan đăng kiểm ra thông báo không đạt, đơn vị nhập khẩu sẽ bị cơ quan Hải quan ra quyết định xử lý vi phạm hành chính theo Nghị định số 127/2012/NĐ-CP 127/2013/NĐ-CP ngày 15/10/2013 quy định xử phạt vi phạm hành chính và cưỡng chế thi hành quyết định hành chính trong lĩnh vực hải quan.

Hiện nay, Bộ GTVT đang tiếp tục rà soát, sửa đổi bổ sung các văn bản quy phạm pháp luật, các quy chuẩn kỹ thuật quốc gia để tăng cường hiệu lực quản lý nhà nước trong nhập khẩu máy móc, thiết bị, dây chuyền đã qua sử dụng thuộc lĩnh vực giao thông vận tải nhằm bảo đảm các thiết bị nhập khẩu đáp ứng yêu cầu về chất lượng an toàn kỹ thuật, bảo vệ môi trường và tiết kiệm ngân sách.

***62. Cử tri tỉnh Phú Thọ kiến nghị:*** *Hiện nay một số tồn tại trong quá trình thi công đường cao tốc Nội Bài – Lào Cai vẫn chưa được xem xét, giải quyết như: Một số đường ngang dân sinh không được thi công một cách đồng bộ làm ảnh hưởng lớn đến đến sản xuất và đời sống của nhân dân; các cống chui dân sinh bị ngập úng vào mùa mưa, các cống hộp qua đường hẹp và thấp; đất hành lang đường cao tốc bị xô bồi xuống đất lúa khiến một số hộ dân không thể canh tác, một số hộ dân bị nứt do ảnh hưởng của quá trình thi công chưa được bồi thường… Mặc dù các đơn vị thi công đã cố gắng sửa chữa, khắc phục song tiến độ triển khai còn chậm, gây khó khăn cho đời sống sinh hoạt và sản xuất của người dân. Đề nghị Bộ GTVT chỉ đạo Ban QLDA đường cao tốc Nội Bài - Lào Cai cần có các giải pháp đồng bộ dứt điểm để giải quyết nhanh chóng, kịp thời các vấn đề tồn tại nêu trên.*

**Trả lời:** Tại công văn số 6794/BGTVT-CQLXD ngày 16/6/2016

Dự án xây dựng đường cao tốc Nội Bài - Lào Cai đi qua 5 năm tỉnh, thành phố: Hà Nội, Vĩnh Phúc, Phú Thọ, Yên Bái và Lào Cai do Tổng công ty Đầu tư phát triển đường cao tốc Việt Nam (VEC) làm Chủ đầu tư được Bộ GTVT phê duyệt tại Quyết định số 1468/QĐ-BGTVT ngày 27/5/2009. Dự án được khởi công năm 2009 và hoàn thành, đưa vào sử dụng năm 2014.

Dự án cao tốc Nội Bài - Lào Cai đưa vào khai thác sử dụng đã nâng cao năng lực vận tải, góp phần thúc đẩy phát triển kinh tế - xã hội đối với các địa phương có tuyến đường cao tốc đi qua. Tuy nhiên, sau khi dự án hoàn thành, vẫn còn một số tồn tại theo phản ánh của cử tri tỉnh Phú Thọ. Để xử lý triệt để các tồn tại phát sinh này, Bộ GTVT đã tổ chức nhiều đoàn công tác kiểm tra rà soát thực tế hiện trường và làm việc với chính quyền địa phương để thống nhất phương án xử lý. Đến nay, cơ bản các tồn tại này đã được khắc phục, còn một số ít tồn tại mới phát sinh đang được VEC chỉ đạo nhà thầu thi công và các đơn vị liên quan tiếp tục xử lý. Cụ thể:

*1. Đối với đường ngang dân sinh ảnh hưởng đến sản xuất và đời sống:*

Hiện nay, tất cả các vị trí cống chui dân sinh tại Gói thầu A3 và A4 (qua địa phận tỉnh Phú Thọ) đã có đầy đủ đường gom kết nối với đường dân sinh hiện tại của địa phương, đảm bảo phục vụ việc đi lại và sản xuất của người dân địa phương. Trong quá trình triển khai thi công Gói thầu A3 và A4, VEC đã tích cực phối hợp với chính quyền địa phương rà soát và bổ sung nhiều đường gom để tạo điều kiện thuận lợi cho người dân sinh sống và canh tác lân cận đường cao tốc. Đến nay, một số địa phương vẫn tiếp tục có kiến nghị bổ sung thêm đường phục vụ sản xuất nông nghiệp dọc theo hai bên tuyến đường cao tốc. Để tạo điều kiện thuận lợi cho nhân dân trong khu vực, Bộ GTVT đã chỉ đạo VEC phối hợp với chính quyền địa phương kiểm tra, rà soát bổ sung đối với các tuyến đường thiết yếu phục vụ sản xuất nông nghiệp của nhân dân trong khu vực.

Theo kiến nghị của địa phương, một số tuyến đường bổ sung phục vụ sản xuất nông nghiệp nằm ngoài phạm vi GPMB sẽ phải thực hiện các thủ tục thu hồi bổ sung thêm mặt bằng. Tuy nhiên, để thu hồi bổ sung phần diện tích đất nằm ngoài phạm vi GPMB của dự án phải phê duyệt điều chỉnh lại Tiểu dự án GPMB (do địa phương làm Chủ đầu tư), nếu diện tích này nằm ngoài phạm vi hành lang an toàn đường bộ sẽ phải báo cáo Thủ tướng Chính phủ cho phép bổ sung phần kinh phí này vào dự án. Ngoài ra,việc sử dụng kinh phí của dự án để thu hồi bổ sung phần diện tích nằm ngoài phạm vi GPMB phải xin ý kiến của các cơ quan liên quan (ADB, Ngân hàng Nhà nước, Bộ Tài chính…).

Mặt khác, hiện nay các Gói thầu A3 và A4 đã hoàn thành, đang thực hiện công tác quyết toán để thanh lý Hợp đồng với các Nhà thầu nên rất khó khăn để thực hiện các công việc bổ sung nêu trên. Do đó, Bộ GTVT đề nghị UBND tỉnh Phú Thọ xem xét, chỉ đạo các địa phương chỉ kiến nghị bổ sung đối với các tuyến đường thật sự thiết yếu và nằm trong phạm vi GPMB của dự án.

*2. Đối với cống chui dân sinh:*

- Về các vị trí cống chui dân sinh bị ngập úng cục bộ:

Gói thầu A3 và A4 thuộc Dự án xây dựng đường cao tốc Nội Bài Lào Cai có tổng chiều dài 61,37Km (A3: 31,62Km; A4: 29,75Km) đi qua địa bàn của 26 xã thuộc 07 huyện, thị của tỉnh Phú Thọ, trong đó tổng cộng 95 cống hộp dân sinh (Gói thầu A3: 46 vị trí và Gói thầu A4: 49 vị trí). Trong quá trình khai thác, sử dụng tại một số vị trí cống chui dân sinh có xảy ra hiện tượng đọng nước hoặc úng ngập cục bộ. Để xử lý vấn đề này, VEC đã tích cực chỉ đạo Tư vấn giám sát, Nhà thầu thi công kiểm tra, rà soát và có biện pháp khắc phục. Đến nay, tất cả các vị trí bị đọng nước hoặc úng ngập cục bộ đã cơ bản được khắc phục, đảm bảo cho người dân có thể đi lại bình thường. Tuy nhiên, VEC vẫn tiếp tục theo dõi để có biện pháp khắc phục triệt để nếu tình trạng đọng nước khi mưa bão lớn vẫn còn xảy ra.

- Về khẩu độ cống chui dân sinh:

Trước khi thiết kế và triển khai thi công, các vị trí cống chui dân sinh đều được thỏa thuận với địa phương về vị trí và khẩu độ theo đúng quy định trên cơ sở phù hợp với quy mô đường hiện trạng, quy hoạch giao thông của địa phương và các quy định của tiêu chuẩn kỹ thuật hiện hành. Tuy nhiên, khi địa phương điều chỉnh quy hoạch và có văn bản đề nghị, VEC đã kịp thời cập nhật, điều chỉnh lại khẩu độ cống chui dân sinh theo đề nghị của địa phương (cống chui dân sinh: Km53+700, Km81+700, Km83+165, Km87+535...).

*3. Đối với vấn đề ảnh hưởng rung nứt:*

- Tại xã Thanh Xá, huyện Thanh Ba: Trong quá trình thi công dự án đã gây rung nứt cho 04 hộ dân trên địa bàn xã Thanh Xá, huyện Thanh Ba, tỉnh Phú Thọ: Ngày 28/6/2014, VEC đã phối hợp với chính quyền địa phương kiểm tra thực tế hiện trường và tạm ứng cho các hộ dân bị ảnh hưởng để sửa chữa khắc phục hư hỏng với số tiền tiền 20.000.000VNĐ (Hai mươi triệu đồng).

Để đảm bảo đánh giá đúng mức độ hư hỏng làm cơ sở đền bù đầy đủ chi phí sửa chữa, khắc phục cho các hộ dân, VEC đã thuê đơn vị tư vấn kiểm định độc lập để xác định mức độ ảnh hưởng và tính toán phương án đền bù. Dựa trên kết quả kiểm định, đơn vị tư vấn đã tính toán chi phí bồi thường ảnh hưởng là 9.600.000VNĐ (chín triệu sáu trăm nghìn đồng) cho 04 hộ dân bị ảnh hưởng. Tuy nhiên, các hộ dân này chưa đồng thuận với chi phí bồi thường này. Hiện nay, VEC vẫn đang tiếp tục phối hợp với chính quyền địa phương để vận động, tuyên truyền người dân nhận tiền bồi thường theo kết quả mà Tư vấn kiểm định độc lập đưa ra.

- Tại xã Quân Khê, huyện Hạ Hòa, tỉnh Phú Thọ: VEC đã chỉ đạo Nhà thầu thuê đơn vị Tư vấn kiểm định độc lập để xác định mức độ ảnh hưởng và tính toán phương án đền bù. Trên kết quả đánh giá, đơn vị Tư vấn kiểm định độc lập đã tính toán chi phí bồi thường ảnh hưởng cho các hộ dân bị ảnh hưởng để tiến hành chi trả và đa số các hộ dân đã nhận tiền. Tuy nhiên, còn tồn tại 03 hộ dân chưa đồng thuận với chi phí bồi thường nêu trên và không đồng ý nhận tiền.

VEC đã phối hợp với chính quyền địa phương để vận động, tuyên truyền người dân nhận tiền bồi thường theo kết quả mà Tư vấn kiểm định độc lập đưa ra, nhưng đến nay các hộ dân này vẫn chưa đồng ý nhận tiền.

Trong thời gian tới, VEC sẽ tiếp tục tích cực phối hợp với chính quyền địa phương để vận động, tuyên truyền những hộ dân còn lại nhận tiền bồi thường theo kết quả mà Tư vấn kiểm định độc lập đưa ra.

*4. Đối với vấn đề thu hồi, đền bù đất canh tác bị ảnh hưởng do thi công:*

Trong quá trình thi công dự án, một số diện tích đất canh tác bị ảnh hưởng, Nhà thầu đã chi trả tiền đền bù cho các hộ dân.

Đối với các vị trí đất nông nghiệp bị ảnh hưởng bởi dự án dẫn tới không thể tiếp tục canh tác được, VEC đã phối hợp với chính quyền địa phương kiểm tra, rà soát và thực hiện thủ tục thu hồi đối với một số diện tích nhỏ, lẻ. Riêng đối với các vị trí có diện tích đất canh tác lớn, VEC đang phối hợp với chính quyền địa phương kiểm kê, đo đạc lập hồ sơ đền bù để báo cáo cấp có thẩm quyền xem xét cho phép tiếp tục thu hồi hoặc chuyển đổi mục đích đất sử dụng.

***63. Cử tri tỉnh Quảng Bình kiến nghị:*** *Cử tri phản ánh, sau khi Dự án mở rộng, nâng cấp Quốc lộ 1A đi qua địa bàn tỉnh Quảng Bình hoàn thành, hệ thống hành lang giao thông nảy sinh nhiều vấn đề phức tạp, không bảo đảm an toàn: Hàng rào chắn một số nơi bị người dân phá bỏ, lề đường không được thông thoáng; hệ thống đường vuốt, đường ngang dân sinh không bảo đảm gây khó khăn cho việc đi lại và làm ảnh hưởng đến cuộc sống của người dân. Đề nghị Bộ GTVT kiểm tra toàn tuyến và có giải pháp khắc phục những vấn đề bất cập nêu trên.*

**Trả lời:** Tại công văn số 6859/BGTVT-CQLXD ngày 17/6/2016

Dự án nâng cấp, mở rộng Quốc lộ 1A đoạn qua tỉnh Quảng Bình có chiều dài khoảng 113,7km (gồm: 02 dự án sử dụng vốn TPCP, 01 dự án sử dụng vốn BOT), đã được đưa vào khai thác từ tháng 10/2015. Đến nay, dự án còn một số tồn tại như cử tri phản ánh nêu trên, các tồn tại này không chỉ ở Quảng Bình mà ở tất cả các địa phương có dự án nâng cấp, mở rộng Quốc lộ 1A đi qua.

Trong quá trình triển khai thi công cũng như trong quá trình khai thác, Bộ GTVT đã có các văn bản đề nghị UBND các tỉnh quan tâm, chỉ đạo các ban ngành chức năng của địa phương tuyên truyền, vận động người dân sống hai bên đường không tự ý tháo dỡ các tấm lưới chống chói (cử chi ghi là hàng rào chắn) để đi lại qua giải phân cách giữa gây mất an toàn giao thông, không cản trở đơn vị thi công lắp đặt hoàn thiện các tấm lưới chống chói này; không lấn chiếm phạm vi lề đường, sử dụng làn xe thô sơ để vật liệu, đặt biển quảng cáo, để xe… gây mất an toàn giao thông, làm tuyến đường không được thông thoáng; không cản trở GPMB để mở rộng vuốt nối đường ngang dân sinh làm ảnh hưởng đến đi lại. Mặt khác, Bộ GTVT yêu cầu các Chủ đầu tư, Nhà đầu tư phải phối hợp với chính quyền địa phương tiến hành bảo vệ để lắp đặt ngay các vị trí bị mất, các vị trí người dân cản trở không cho lắp đặt lưới chống chói; đồng thời, yêu cầu đơn vị quản lý đường bộ là Cục Quản lý đường bộ II - Tổng cục đường bộ Việt Nam thường xuyên kiểm tra rà soát các tuyến đường khi đưa vào khai thác để kịp thời khắc phục các tồn tại của tuyến đường như hệ thống an toàn giao thông, biển báo, giải phân cách, các hư hỏng của hạng mục công trình… nhằm đảm bảo an toàn khai thác của tuyến đường và không ảnh hưởng đến sinh hoạt đi lại của người dân sinh sống trong khu vực.

Đến nay, theo báo cáo của Cục Quản lý đường bộ II, Quốc lộ 1A đoạn qua tỉnh Quảng Bình mặc dù đã được các Chủ đầu tư, Nhà đầu tư chủ động khắc phục các tồn tại, hoàn chỉnh các hạng mục theo đúng thiết kế; tuy nhiên, cũng chưa giải quyết triệt để việc người dân tự ý tháo dỡ lưới chống chói, lấn chiếm lòng lề đường, cản trở không cho thi công hoàn thiện một số vị trí vuốt nối đường ngang dân sinh.

Về các tồn tại này, Bộ GTVT tiếp tục phối hợp với địa phương và các đơn vị liên quan tăng cường kiểm tra, rà soát, chỉ đạo các Chủ đầu tư, Nhà đầu tư khắc phục triệt để trong thời gian tới, không làm ảnh hưởng đến sinh hoạt đi lại của người dân và đảm bảo an toàn giao thông cho tuyến đường khai thác. Đồng thời, Bộ GTVT cũng đề nghị UBND tỉnh Quảng Bình chỉ đạo các ban ngành có liên quan của địa phương tuyên truyền vận động người dân sinh sống hai bên tuyến đường thực hiện nghiêm các quy định của pháp luật về an giao thông đường bộ, không lấn chiếm lòng đường, vỉa hè, không tự ý tháo dỡ lưới chống chói, giải phân cách gây mất an toàn giao thông.

***64. Cử tri tỉnh Quảng Bình kiến nghị:*** *Cử tri tiếp tục đề nghị Bộ Giao thông vận tải nghiên cứu và có giải pháp cá biệt trong thu phí xe ô tô khi qua trạm thu phí Quán Hàu đối với nhân dân trong tỉnh Quảng Bình, đăc biệt đối với nhân dân trên địa bàn huyện Quảng Ninh, tỉnh Quảng Bình; vì họ không phải là những người trực tiếp đi trên tuyến đường tránh BOT do Tập đoàn Trường Thịnh làm chủ đầu tư nhưng vẫn phải nộp phí khi đi qua trạm này là không đảm bảo công bằng.*

**Trả lời:** Tại công văn số 6861/BGTVT-TC ngày 17/6/2016

Trong điều kiện nguồn vốn đầu tư từ Ngân sách Nhà nước rất khó khăn, eo hẹp, thực hiện chủ trương xã hội hóa đầu tư kết cấu hạ tầng giao thông vận tải, để đáp ứng nhu cầu phát triển kinh tế xã hội của tỉnh Quảng Bình nói riêng và của các địa phương khu vực miền Trung nói chung cũng như góp phần đảm bảo an toàn giao thông, tạo điều kiện thuận lợi vận tải hành khách, hàng hóa, các cấp có thẩm quyền đã cho phép đầu tư xây dựng tuyến tránh thành phố Đồng Hới theo hình thức BOT. Phạm vi xây dựng Dự án BOT tuyến tránh thành phố Đồng Hới bao gồm đoạn Km651 + 522 - Km670 + 982 và đoạn Km671 + 774,5 - Km672 + 775,84, trạm thu phí Quán Hàu nằm tại Km 672+472 Quốc lộ 1A là nằm trong phạm vi đầu tư của Dự án BOT. Sau khi dự án tuyến tránh này hoàn thành, việc thu phí được thực hiện theo quy định tại Thông tư số 114/2010/TT-BTC ngày 3/8/2010 của Bộ Tài chính.

Năm 2013 thực hiện đẩy mạnh xã hội hóa đầu tư kết cấu hạ tầng theo chủ trương của Đảng và Nhà nước, Bộ GTVT đã tiếp tục phê duyệt dự án đầu tư xây dựng công trình QL1 đoạn Km672+600-Km704+900, tỉnh Quảng Bình theo hình thức hợp đồng BOT. Theo đó, sử dụng trạm thu phí Quán Hàu đang thu phí hoàn vốn cho Dự án BOT tuyến tránh thành phố Đồng Hới để cùng thu phí hoàn vốn cho dự án này. Tập đoàn Trường Thịnh cũng là nhà đầu tư thực hiện dự án. Bộ Tài chính đã ban hành Thông tư số 93/2015/TT-BTC ngày 19/6/2015 để thực hiện thu phí hoàn vốn cho cả hai dự án nêu trên.

Trong phương án tài chính của Hợp đồng BOT Dự án ĐTXDCT QL1 đoạn Km672+600-Km704+900 đã tính toán cho cả hai dự án nêu trên và đã xác định đặt trạm thu phí ở vị trí cầu Quán Hàu mới đảm bảo khả năng thu hồi vốn đầu tư cho các Dự án, nếu đặt trạm thu phí ở vị trí khác thì sẽ không thu hút được Nhà đầu tư tham gia đầu tư vì Dự án không có khả năng hoàn vốn. Mặt khác nếu đặt trạm thu phí ngay trên đường tránh thành phố Đồng Hới sẽ dẫn đến tình trạng các phương tiện đi qua Quảng Bình sẽ tránh trạm thu phí bằng cách đi trực tiếp vào đường nội thị, dẫn đến ùn tắc giao thông trong thành phố Đồng Hới, gây mất trật tự an toàn giao thông.

Đối với người thường xuyên tham gia giao thông qua trạm thu phí, Bộ Tài chính đã quy định bán vé tháng (có mệnh giá bằng 30 lần vé lượt), vé quý (có mệnh giá bằng ba lần vé tháng và được tiết giảm thêm 10%) vé có giá trị sử dụng trong tháng, trong quy và không hạn chế số lần qua trạm thu phí, do vậy nhân dân trong tỉnh Quảng Bình, đặc biệt đối với nhân dân trên địa bàn huyện Quảng Ninh, tỉnh Quảng Bình thường xuyên qua lại trạm thu phí Quán Hàu nên chọn phương án mua vé tháng, vé quý để tiết kiệm được chi phí khi lưu thông qua trạm thu phí này.

Thực hiện Nghị quyết 35/NQ-CP ngày 16/5/2016 của Chính phủ, trong đó tại điểm 4 mục III Nghị quyết giao: *“Bộ Tài chính chủ trì phối hợp với các Bộ, cơ quan liên quan rà soát, điều chỉnh mức phí đường bộ, phí BOT; đánh giá và đề xuất mức điều chỉnh hợp lý để giúp doanh nghiệp giảm chi phí, đặc biệt là doanh nghiệp kinh doanh vận tải”*; ngày 14/6/2016, Bộ GTVT đã có văn bản số 6678/BGTVT-ĐTCT gửi Bộ Tài chính để thống nhất báo cáo Thủ tướng Chính phủ chỉ đạo phương án giảm phí đối với một số nhóm phương tiện vận tải hàng hóa sau khi đàm phán thống nhất cùng Nhà đầu tư, ngân hàng cho vay đồng thuận kéo dài thời hạn thu phí dự án.

***65. Cử tri tỉnh Quảng Nam kiến nghị:*** *Trên tuyến QL1A qua tỉnh Quảng Nam hiện có 2 trạm thu phí BOT, đặt ở phía Bắc và Nam của tỉnh với khoảng cách 53km. Cử tri cho rằng, việc đặt 2 trạm thu phí trên không đảm bảo khoảng cách tối thiểu theo quy định là 70km (Nghị định 15/2015/NĐ-CP ngày 14/2/2015 của Chính phủ), gây khó khăn cho các phương tiện giao thông và làm ảnh hưởng đến quyền lợi của người tham gia giao thông. Đề nghị xem xét di dời trạm thu phí BOT phía Nam tỉnh Quảng Nam từ vị trí hiện tại ở Km997+100 đến vị trí mới Km1027 (tại Dốc Sỏi) để đảm bảo khoảng cách tối thiểu 70km giữa hai trạm thu phí theo đúng quy định.*

**Trả lời:** Tại công văn số 6866/BGTVT-ĐTCT ngày 17/6/2016

Quốc lộ 1 qua địa bàn tỉnh Quảng Nam hiện bố trí 2 trạm thu phí là trạm thu phí Tam Kỳ (Km997+100) thu phí hoàn vốn cho dự án mở rộng Quốc lộ 1 đoạn Km987-Km1027, tỉnh Quảng Nam và trạm thu phí tại Km944 hoàn vốn cho dự án mở rộng Quốc lộ 1 đoạn Hòa Cầm - Hòa Phước, Tứ Câu - Vĩnh Điện và đoạn Km947-Km987. Khoảng cách giữa 2 trạm thu phí trên trên là 53Km. Ngoài ra khoảng cách giữa trạm thu phí tại Km944 và trạm Bắc hầm Hải Vân, thành phố Đà Nẵng là 50km, trạm thu phí Tam Kỳ (Km997+100) cách trạm Đức Phổ, tỉnh Quảng Ngãi là 67km. Như vậy, khoảng cách giữa các trạm thu phí trên địa bàn các tỉnh, thành phố Đà Nẵng, Quảng Nam và Quảng Ngãi là tương đối như nhau. Việc di chuyển trạm thu phí Tam Kỳ tại Km997+100 về vị trí mới tại Km1027 (Dốc Sỏi) như kiến nghị của Đoàn Đại biểu Quốc hội tỉnh Quảng Nam sẽ khó thực hiện do khi đó khoảng cách giữa trạm thu phí Tam Kỳ mới (Km1027) với trạm Đức Phổ, Quảng Ngãi chỉ có khoảng cách 37km. Việc bố trí các trạm thu phí đã được Bộ GTVT thống nhất với Bộ Tài chính, Ủy ban nhân dân cấp tỉnh phù hợp theo quy định.