

*Hà Nội, ngày 20 tháng 02 năm 2012*

**QUYẾT ĐỊNH**

**Phê duyệt quy hoạch chi tiết xây dựng hệ thống giao cắt giữa đường sắt với đường bộ trên mạng đường sắt Việt Nam.**

**BỘ TRƯỞNG BỘ GIAO THÔNG VẬN TẢI**

Căn cứ Nghị định số 51/2008/NĐ-CP ngày 22/4/2008 của Chính phủ quy định chức năng, nhiệm vụ, quyền hạn và cơ cấu tổ chức của Bộ GTVT;

Căn cứ các Nghị định số 12/2009/NĐ-CP ngày 12/2/2009, Nghị định số 83/2009/NĐ-CP ngày 15/10/2009 của Chính phủ về quản lý dự án đầu tư xây dựng công trình; Nghị định số 112/2009/NĐ-CP ngày 14/12/2009 của Chính phủ về quản lý chi phí đầu tư xây dựng công trình và các văn bản hướng dẫn có liên quan;

Căn cứ Quyết định số 1436/QĐ-TTg ngày 10/9/2009 của Thủ tướng Chính phủ phê duyệt Quy hoạch tổng thể phát triển ngành giao thông vận tải đường sắt Việt Nam đến năm 2020, tầm nhìn đến năm 2030;

Căn cứ Quyết định số 1702/QĐ-BGTVT ngày 15/5/2006 của Bộ GTVT về việc cho phép lập quy hoạch chi tiết “Xây dựng hệ thống giao cắt giữa đường sắt với đường bộ trên mạng ĐSVN”;

Xét Tờ trình số 520/TTr-CĐSVN ngày 08/6/2011 của Cục Đường sắt Việt Nam;

Theo đề nghị của Vụ trưởng Vụ Kế hoạch đầu tư,

**QUYẾT ĐỊNH:**

**Điều 1.** Phê duyệt quy hoạch chi tiết xây dựng hệ thống giao cắt giữa đường sắt với đường bộ trên mạng đường sắt Việt Nam, với các nội dung chủ yếu sau:

**1. Phạm vi lập quy hoạch và niên hạn nghiên cứu:**

a. Phạm vi lập quy hoạch:

- Toàn bộ các điểm giao cắt giữa đường sắt thuộc hệ thống đường sắt quốc gia Việt Nam (không bao gồm các đường sắt chịu sự quản lý của địa phương, đường sắt chuyên dùng) với đường bộ được xếp vào cấp.
- Các điểm giao cắt đã cấp phép (giao bằng) theo Luật Đường sắt được nghiên cứu nâng cấp, cải tạo hoặc xây dựng nút giao khác mức đảm bảo an toàn theo đúng Điều lệ đường ngang; Các điểm giao cắt không được cấp phép được nghiên cứu gom gộp vào các điểm giao cắt khác với khoảng cách phù hợp thông qua hệ thống đường gom

b. Niên hạn nghiên cứu: Quy hoạch hệ thống giao cắt đường sắt với đường bộ là đến năm 2020, định hướng phát triển đến năm 2030

**2. Mục tiêu lập quy hoạch:**

- a. Bảo đảm an toàn giao thông tại các điểm giao cắt giữa Đường sắt - Đường bộ và hành lang an toàn giao thông đường sắt theo Luật Đường sắt quy định.
- b. Nghiên cứu tổng thể về giao cắt giữa đường sắt và đường bộ trên toàn mạng lưới đường sắt quốc gia Việt Nam, từ đó phân loại các dạng giao cắt, đưa ra định hướng quy mô công trình và sắp xếp thứ tự ưu tiên thực hiện theo quy hoạch nhằm bố trí các nguồn vốn đầu tư xây dựng các điểm giao cắt.
- c. Xác định quy mô xây dựng công trình tại các vị trí giao cắt và hành lang an toàn giữa Đường sắt - Đường bộ, nhằm đăng ký dành quỹ đất quy hoạch trong quy hoạch phát triển các địa phương có đường sắt đi qua.
- d. Định hướng đầu tư cho các dự án, làm cơ sở cho các hoạt động xây dựng tiếp theo. Tạo sự thống nhất, tránh chồng chéo trong hoạt động xây dựng, mở mới các điểm giao cắt trên các tuyến đường sắt

### 3. Phương án xử lý các điểm giao cắt và mục tiêu cụ thể:

- a. Phương án xử lý các điểm giao cắt:
  - Nâng cấp từ giao cắt cùng mức lên giao khác mức: Áp dụng tại các vị trí giao cắt tại đường ngang cấp 1 và đường bộ từ cấp 1 đến cấp 3. Các phương án giao cắt cụ thể phụ thuộc vào địa hình giao cắt, mật độ và nhu cầu giao thông trong tương lai.
  - Các giao cắt giữ nguyên quy mô hiện tại hoặc được nâng cấp: Áp dụng cho các điểm giao cắt không thuộc các trường hợp cấp đường ngang, đường bộ nói trên và điều kiện địa hình không cho phép cải tạo lên giao cắt khác mức, sự phát triển giao thông thấp.
  - Các giao cắt được mở mới: Theo yêu cầu trong quy hoạch vùng địa phương hoặc do nhu cầu giao thông khu vực.
  - Hàng rào, đường gom dân sinh: Đóng các điểm giao cắt không được cấp phép; gom gộp các điểm giao cắt có phép nhưng khoảng cách giữa các điểm giao cắt không đúng quy định; ngăn cách đảm bảo an toàn giữa các hệ thống hạ tầng giao thông bằng hệ thống đường gom và hàng rào ngăn cách.
- b. Mục tiêu cụ thể của quy hoạch:

T T	Tuyến đường sắt	Giao cùng mức lên giao khác mức	Hàng chui dân sinh	Đường ngang mở mới	Đường ngang nâng cấp (giao cùng mức)	Đường ngang giữ nguyên hiện trạng	Hàng rào	Đường gom
		điểm	điểm	điểm	điểm	điểm	km	km
1	Hà Nội–Tp. Hồ Chí Minh	79	14	184	395	585	450.666	124.561
	Phủ Lý – Thịnh Châu	4	-	3	3	4	-	-
	Cầu Giát-Nghĩa Đàn	2	-	-	2	13	-	-
	Diêu Trì – Quy Nhơn	3	-	-	2	-	2.50	1.45
	Mường Mán– Phan Thiết	-	-	-	3	3	-	-
	Đà Lạt-Trại Mát	-	-	3	4	-	-	-
2	Yên Viên - Lào Cai	23		35	25	55	14.396	33.327
3	Hà Nội - Đồng Đăng	13	2	41	32	52	3.874	13.589

T T	Tuyến đường sắt	Giao cùng mức lên giao khác mức	Hầm chui dân sinh	Đường ngang mở mới	Đường ngang nâng cấp (giao cùng mức)	Đường ngang giữ nguyên hiện trạng	Hàng rào	Đường gom
		điểm	điểm	điểm	điểm	điểm	km	km
4	Đông Anh - Quán Triều	3		18	5	23		7.856
5	Gia Lâm - Hải Phòng	15		36	34	26	24.200	12.236
6	Kép - Hạ Long	8		30	36	2	3.573	
7	Kép - Lưu Xá	1		24	5	2	0.84	0.84
8	Bắc Hồng - Văn Điển	11		5	13	7	1.893	3.267
9	Yên Viên – Cái Lân	0	41	16	2	2	1.893	
<b>Tổng cộng</b>		<b>162</b>	<b>57</b>	<b>395</b>	<b>561</b>	<b>774</b>	<b>503,84</b>	<b>197,13</b>

- Các đường ngang được xóa bỏ thuộc các dự án đường sắt trên cao: 93 đường ngang
- Trong tổng số **1554** đường ngang trên đường sắt quốc gia được cấp phép, sau quy hoạch giải quyết được:
  - + Giao cùng mức lên giao khác mức: **219** (trong đó có **57** hầm chui dân sinh)
  - + Đường ngang nâng cấp (giao cùng mức): **561**
  - + Đường ngang giữ nguyên hiện trạng: **774**
  - + **503,84** km hàng rào cách ly đường sắt với đường bộ và đường sắt với các khu dân cư; **197,13** km đường gom, gom gộp vào các đường ngang có phép.
  - + Đóng toàn bộ các đường ngang dân sinh còn lại, xây dựng đồng bộ hệ thống hàng rào, đường gom.
- Đường ngang mở mới (theo yêu cầu phù hợp với quy hoạch của các địa phương): **395**

#### 4. Quỹ đất dành cho quy hoạch

Phạm vi hành lang an toàn, chỉ giới xây dựng của đường sắt theo quy định của Luật đường sắt; của đường bộ theo Nghị định của Chính phủ số 11/2010/NĐ-CP Quy định về quản lý và bảo vệ kết cấu hạ tầng giao thông đường bộ

#### 5. Khái toán tổng mức đầu tư và dự kiến nguồn vốn thực hiện:

a. Khái toán tổng mức đầu tư:

TT	Nội dung	Các tỷ lệ	Chi phí đầu tư (đồng)
I	Chi phí xây dựng	$G_{XD}$	20.780.083.262.804
II	Chi phí giải phóng mặt bằng	$G_{GPMB}$	10.469.097.000.000
III	Chi phí khác	15%	4.687.377.039.421
IV	Dự phòng	30%	10.780.967.190.667
<b>Tổng cộng</b>		(I-IV)	<b>46.717.524.492.892</b>

<b>TT</b>	<b>Nội dung</b>	<b>Chi phí đầu tư (đồng)</b>
1	Tuyến Hà Nội - TP. Hồ Chí Minh	27.312.889.660.181
2	Tuyến Yên Viên - Lào Cai	5.790.526.067.709
3	Tuyến Hà Nội - Đồng Đăng	3.796.435.580.517
4	Tuyến Đông Anh - Quán Triều	1.160.960.788.000
5	Tuyến Gia Lâm - Hải Phòng	4.702.107.697.898
6	Tuyến Kép - Hạ Long	1.737.766.946.103
7	Tuyến Kép - Lưu Xá	508.839.246.620
8	Tuyến Bắc Hồng - Văn Điển	1.707.998.505.864
9	Tuyến Yên Viên – Cái Lân	346.579.870.000
<b>Tổng cộng</b>		<b>46.717.524.492.892</b>

b. Dự kiến nguồn vốn đầu tư: vay ODA; trái phiếu Chính phủ; ngân sách nhà nước; doanh nghiệp. tư nhân ...

## **6. Phân kỳ đầu tư:**

§ Giai đoạn I - Từ 2012 đến 2015:

- Xây dựng hàng rào ngăn cách đường sắt với đường bộ và đường sắt với khu dân cư. các đường gom dân sinh.
- Xây dựng các đường ngang làm mới và nâng cấp một số đường ngang thường xảy ra mất an toàn giao thông.
- Với các điểm giao cắt khác mức:
  - + Xây dựng các hầm chui dân sinh.
  - + Với các nút giao khác mức: ưu tiên các điểm giao cắt thường xảy ra ùn tắc giao thông trên đường bộ. vùng gần khu đô thị. thành phố.

§ Giai đoạn II – Từ 2015 đến 2020: xây dựng các điểm giao cắt còn lại. bao gồm:

- Các đường ngang nâng cấp.
- Các điểm giao cắt giao cắt khác mức còn lại.

## **Điều 2. Tổ chức thực hiện:**

1. Giao Vụ Kế hoạch đầu tư chủ trì, phối hợp với các chủ dự án được giao xây dựng các nút giao cắt (Tổng Cục Đường bộ Việt Nam. Cục Đường sắt Việt Nam. Tổng Công ty Đường sắt Việt Nam) nghiên cứu cơ chế, chính sách và các hình thức huy động các nguồn vốn để khuyến khích các doanh nghiệp thuộc mọi thành phần kinh tế trong và ngoài nước tham gia xây dựng các nút giao cắt theo quy hoạch được duyệt bằng các hình thức nhà nước đầu tư. BOT. BT. liên doanh. tự đầu tư... theo quy định của pháp luật.

2. Giao Cục Đường sắt Việt Nam chủ trì phối hợp với Tổng Cục Đường bộ Việt Nam. Tổng Công ty Đường sắt Việt Nam. Vụ Kết cấu hạ tầng giao thông và các địa phương có các nút giao cắt: Tổ chức công bố công khai quy hoạch đã được phê duyệt; nghiên cứu cụ thể hóa các mục tiêu và triển khai thực hiện bằng các chương

trình. các dự án đầu tư phù hợp với quy hoạch. Trong quá trình thực hiện quy hoạch phải thường xuyên cập nhật tình hình và có những đề nghị điều chỉnh kịp thời khi cần thiết.

3. Giao Tổng Công ty Đường sắt Việt Nam:

a. Tăng cường vai trò quản lý kết cấu hạ tầng đường sắt. trong đó có hệ thống nút giao cắt giữa đường sắt và đường bộ. Chủ động đề xuất các chương trình, kế hoạch, các dự án xây dựng, cải tạo, nâng cấp các nút giao cắt theo quy hoạch được duyệt nhằm từng bước xóa bỏ các điểm đen về an toàn và tai nạn giao thông tại các nút giao cắt.

b. Phối hợp với Vụ Kết cấu hạ tầng giao thông. Cục Đường sắt Việt Nam và các địa phương có đường sắt đi qua quản lý chặt chẽ việc cấp phép mở mới đường ngang, đóng các đường ngang tự mở; Tăng cường tuyên truyền vận động nâng cao ý thức của người dân trong việc tham gia giao thông trên các đường ngang nhằm giảm thiểu tai nạn giao thông.

**Điều 3.** Các Ông (Bà) Vụ trưởng Vụ Kế hoạch đầu tư. Vụ Tài chính. Vụ KH&CN. Vụ Môi trường. Vụ KCHTGT. Cục trưởng Cục Quản lý XD&CLCTGT. Cục Đường sắt Việt Nam. Tổng cục Đường bộ Việt Nam và Thủ trưởng các đơn vị liên quan chịu trách nhiệm thi hành quyết định này ./.

**Nơi nhận:**

- Như điều 3 ;
- Bộ trưởng (để b/c);
- Văn phòng Chính phủ;
- Các Bộ KH&ĐT. Tài chính. Xây dựng;
- Các UBND Tỉnh. Thành phố có đường sắt đi qua (34 Tỉnh. Thành phố);
- Cty CP Tư vấn ĐT&XD GTVT;
- Lưu VT. KHĐT (3 bản).

**KT. BỘ TRƯỞNG  
THỨ TRƯỞNG**

**Đã ký**

**Lê Mạnh Hùng**