

GIẤY MỜI

Kính gửi:.....

Thực hiện nội dung Văn bản số 1765/UBND-CN ngày 07/5/2018 của UBND tỉnh Quảng Trị về việc phối hợp rà soát và thống nhất hướng tuyến đường sắt tốc độ trên trục Bắc - Nam,

Sở Giao thông vận tải kính mời các thành phần tham gia để rà soát, thống nhất hướng tuyến đường sắt tốc độ trên trục Bắc - Nam, trình UBND tỉnh xem xét, quyết định.

- Thành phần:

+ Đại diện Lãnh đạo Sở Giao thông vận tải và phòng Quản lý chất lượng công trình giao thông: Chủ trì.

+ Văn phòng UBND tỉnh.

+ Đại diện Lãnh đạo Sở Xây dựng, Sở kế hoạch và Đầu tư (chủ đầu tư lập quy hoạch điều chỉnh Thành phố Đông Hà), UBND các huyện, thị xã, Thành phố: Gio Linh, Vĩnh Linh, Cam Lộ, Thành phố Đông Hà, Thị xã Quảng Trị, Triệu Phong, Hải Lăng.

+ Ban Quản lý dự án đường sắt và đơn vị tư vấn.

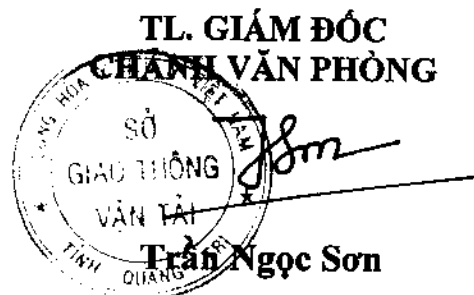
- **Thời gian:** 01 buổi, từ 14h30, ngày 23 tháng 5 năm 2018 (thứ 4).

- **Địa điểm:** Hội trường Sở GTVT; Địa chỉ: Số 73 Quốc lộ 9, Thành phố Đông Hà.

Đề nghị Ban QLDA đường sắt và Đơn vị tư vấn lập báo cáo nghiên cứu khả thi chuẩn bị đầy đủ hồ sơ, tài liệu để báo cáo tại cuộc họp./.

Nơi nhận:

- Như thành phần mời;
- Lưu VP.



**ỦY BAN NHÂN DÂN
TỈNH QUẢNG TRỊ**

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

Số: **1765** /UBND-CN
V/v phối hợp rà soát và thống
nhất hướng tuyến đường sắt tốc
độ trên trục Bắc - Nam

Quảng Trị, ngày **07** tháng **5** năm **2018**

SỞ GTVT QUẢNG TRỊ
C.V. VẬN ... 14.34
Đ. ... 08 5 ... 20.18
...

Kính gửi: Sở Giao thông vận tải

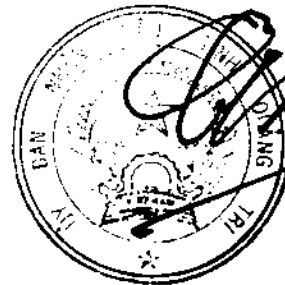
Thực hiện Văn bản số 4378/BGTVT-KHĐT ngày 26/4/2018 của Bộ Giao thông vận tải về việc phối hợp rà soát và thống nhất hướng tuyến đường sắt tốc độ trên trục Bắc - Nam phục vụ công tác hoàn thiện báo cáo nghiên cứu tiền khả thi Dự án (sao gửi kèm); UBND tỉnh Quảng Trị có ý kiến như sau:

Giao Sở Giao thông vận tải làm cơ quan đầu mối, phối hợp với các sở, ngành liên quan, các địa phương có tuyến đường sắt đi qua và các đơn vị tư vấn lập báo cáo nghiên cứu tiền khả thi Dự án để thực hiện nội dung theo đề nghị của Bộ Giao thông vận tải tại Văn bản nêu trên. /

Nơi nhận

- Như trên;
- Bộ Giao thông vận tải;
- Chủ tịch UBND tỉnh (bc);
- Các sở: XD, KHĐT, TC, TNMT;
- UBND các huyện: VL, GL, TP, HL;
- UBND: TP Đông Hà và TX Quảng Trị;
- Chánh Văn phòng;
- Lưu VT, CN.

**TM ỦY BAN NHÂN DÂN
KT CHỦ TỊCH
PHÓ CHỦ TỊCH**



Nguyễn Quân Chính

BỘ GIAO THÔNG VẬN TẢI CỘNG HÒA XÃ HỘI CHỦ NGHĨA VIỆT NAM

Độc lập - Tự do - Hạnh phúc

Số: 4318/BGTVT-KHĐT

Hà Nội, ngày 26 tháng 4 năm 2018

V/v: Phối hợp rà soát và thống nhất hướng tuyến đường sắt tốc độ trên trục Bắc - Nam phục vụ công tác hoàn thiện báo cáo nghiên cứu tiền khả thi Dự án.

UBND TỈNH QUẢNG BÌNH	
N ^o Số: 81031	
ĐẾN Ngày: 2/5	
Chuyên: CNTT	
Lưu hồ sơ số:	

Kính gửi: Ủy ban nhân dân các tỉnh/thành phố: Hà Nội, Hà Nam, Nam Định, Ninh Bình, Thanh Hoá, Nghệ An, Hà Tĩnh, Quảng Bình, Quảng Trị, Thừa Thiên Huế, Quảng Nam, Quảng Ngãi, Bình Định, Phú Yên, Khánh Hòa, Ninh Thuận, Bình Thuận, Đồng Nai, TP. Hồ Chí Minh.

Căn cứ Nghị quyết số 13-NQ/TW ngày 16/01/2012 của 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; căn cứ điều chỉnh Chiến lược, Quy hoạch phát triển giao thông vận tải đường sắt Việt Nam đến năm 2020, tầm nhìn đến năm 2050 tại Quyết định số 214/QĐ-TTg ngày 10/2/2015 và Quyết định số 1468/QĐ-TTg ngày 24/8/2015 của Thủ tướng Chính phủ; thực hiện ý kiến chỉ đạo của Thủ tướng Chính phủ về việc nghiên cứu xây dựng đường sắt tốc độ cao trên trục Bắc - Nam tại Văn bản số 1672/VPVP-KTN ngày 15/3/2016 và Thông báo Kết luận số 331/TB-VPCP ngày 14/10/2016 của Văn phòng Chính phủ, Bộ GTVT đã chỉ đạo Ban QLDA đường sắt lựa chọn tư vấn trong nước để hoàn thiện Báo cáo nghiên cứu tiền khả thi Dự án. Đồng thời, hiện nay Dự án cũng đang được tư vấn phía JICA hỗ trợ nghiên cứu bổ sung trong quá trình hoàn thiện Báo cáo nghiên cứu tiền khả thi.

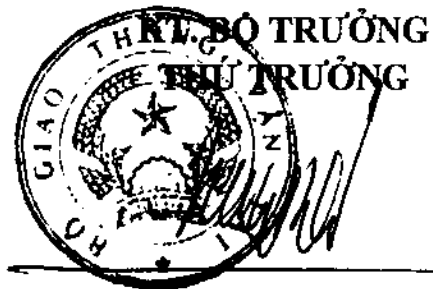
Theo tiến độ dự kiến, Báo cáo nghiên cứu tiền khả thi Dự án sẽ được Bộ GTVT hoàn thiện vào tháng 10/2018 để trình Hội đồng thẩm định Nhà nước và báo cáo Thủ tướng Chính phủ, Chính phủ đề trình Quốc hội xem xét, thông qua chủ trương đầu tư Dự án vào năm 2019.

Để hoàn thiện nghiên cứu và chuẩn xác hướng tuyến, vị trí các ga, đề pô... đảm bảo phù hợp với quy hoạch của vùng, địa phương, đáp ứng các yêu cầu về kinh tế - kỹ thuật của dự án, Bộ GTVT trân trọng đề nghị UBND các tỉnh/thành phố tạo điều kiện giúp đỡ, chỉ đạo các sở, ban, ngành có liên quan của địa phương phối hợp với Ban QLDA đường sắt và Liên danh tư vấn đề rà soát, sơ bộ thống nhất hướng tuyến, vị trí các ga, đề pô.. của Dự án đường sắt tốc độ cao trên trục Bắc - Nam làm cơ sở để Bộ GTVT và UBND các tỉnh/thành phố thỏa thuận, thống nhất trong quá trình hoàn thiện Báo cáo nghiên cứu tiền khả thi Dự án (Dự kiến Ban QLDA đường sắt và Liên danh tư vấn sẽ tới các tỉnh/thành phố để trao đổi, làm việc vào tháng 5/2018).

Bộ GTVT rất mong nhận được sự phối hợp chặt chẽ của UBND các tỉnh/thành phố và của các cơ quan, đơn vị có liên quan./.

Nơi nhận:

- Như trên;
- Bộ trưởng (để b/c);
- Ban QLDA đường sắt;
- Lưu VT, KHĐT (5)CVT.

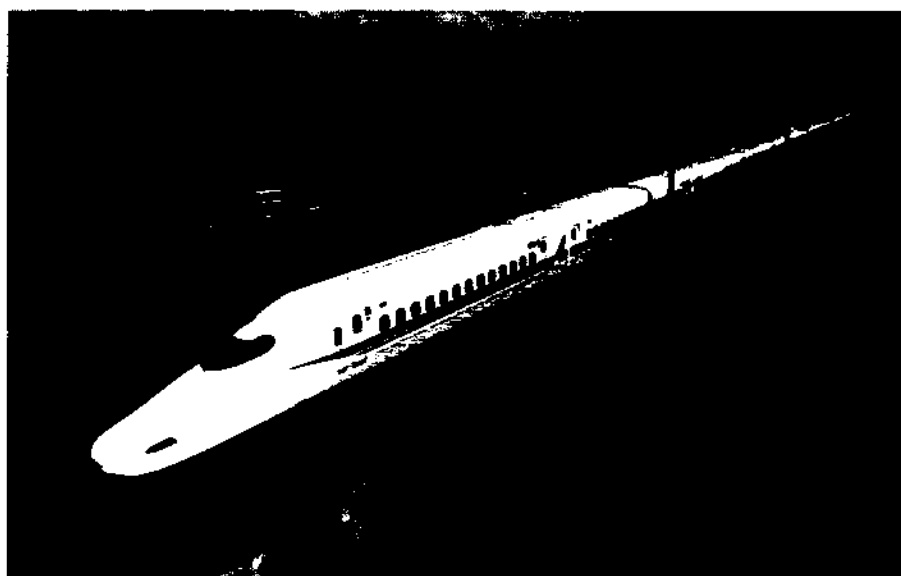


Nguyễn Ngọc Đông

BAN QUẢN LÝ DỰ ÁN ĐƯỜNG SẮT

**BÁO CÁO NGHIÊN CỨU TIỀN KHẢ THI
ĐƯỜNG SẮT TỐC ĐỘ CAO TRÊN TRỤC BẮC - NAM**

**BÁO CÁO TÓM TẮT HƯỚNG TUYẾN
PHẠM VI TỈNH QUẢNG TRỊ**



LIÊN DANH TƯ VẤN TEDI – TRICC - TEDIS

Hà Nội, 04/2018

BAN QUẢN LÝ DỰ ÁN ĐƯỜNG SẮT

**BÁO CÁO NGHIÊN CỨU TIỀN KHẢ THI
ĐƯỜNG SẮT TỐC ĐỘ CAO TRÊN TRỤC BẮC - NAM**

**BÁO CÁO TÓM TẮT HƯỚNG TUYẾN
PHẠM VI TỈNH QUẢNG TRỊ**

LIÊN DANH TƯ VẤN TEDI – TRICC - TEDIS

Hà Nội, 04/2018

HƯỚNG TUYẾN ĐƯỜNG SẮT TỐC ĐỘ CAO

1. Tổng quan

Theo quy hoạch tổng thể phát triển Giao thông vận tải tới năm 2020, tầm nhìn tới năm 2030 được phê duyệt năm 2002, tuyến đường sắt tốc độ cao trên trục Bắc Nam đã được đề cập. Từ đó đến nay, tuyến đường sắt tốc độ cao đã trải qua một số giai đoạn nghiên cứu bao gồm:

- Cơ quan Hợp tác Quốc tế Hàn Quốc (KOICA): Tiếp nhận hỗ trợ kỹ thuật của Chính phủ Hàn Quốc để nghiên cứu khả thi xây dựng mới và điện khí hóa đường sắt đôi khổ 1435mm đoạn Nha Trang - Sài Gòn hoàn thành vào 3/2007 và Hà Nội – Hà Tĩnh hoàn thành vào 4/2008;
- Liên danh tư vấn Việt Nhật (VJC): Lập Báo cáo đầu tư dự án đường sắt cao tốc Hà Nội – Tp.Hồ Chí Minh và báo cáo đã trình Quốc hội xin chủ trương đầu tư (năm 2010) nhưng chưa được chấp thuận.
- Cơ quan Hợp tác Quốc tế Nhật Bản (JICA): Tiếp nhận hỗ trợ kỹ thuật của Chính phủ Nhật Bản để lập dự án cho các đoạn Hà Nội-Vinh và thành phố Hồ Chí Minh – Nha Trang. Báo cáo được hoàn thành vào năm 2013.

Hướng tuyến đường sắt tốc độ cao đã được nghiên cứu theo các giai đoạn triển khai như trên, trong đó, tổng hướng tuyến từ Hà Nội đến thành phố Hồ Chí Minh được nghiên cứu vào năm 2010. Riêng đoạn Hà Nội – Vinh và thành phố Hồ Chí Minh – Nha Trang được cập nhật, nghiên cứu chi tiết hơn trong Báo cáo của JICA năm 2013. Do đó, công tác nghiên cứu cần rà soát kỹ lưỡng các nghiên cứu về hướng tuyến trước đây, đặc biệt là kết quả của JICA năm 2013, từ đó trên cơ sở cập nhật những thông tin mới hơn sẽ đề xuất phương án hướng tuyến đường sắt tốc độ cao trên trục Bắc Nam phù hợp.

2. Tiêu chuẩn kỹ thuật dự kiến

Tiêu chuẩn kỹ thuật của tuyến đường sắt tốc độ cao phụ thuộc vào rất nhiều yếu tố như tốc độ khai thác, phương thức tổ chức vận tải, công nghệ áp dụng. Để nghiên cứu hướng tuyến, một số tiêu chuẩn kỹ thuật được dự kiến bao gồm:

- Khổ đường: khổ đường tiêu chuẩn 1435mm;
- Vận tốc thiết kế tối đa là 350 km/h, vận tốc khai thác là 320 km/h;
- Bán kính đường cong nằm nhỏ nhất $R= 6000$ m;
- Bán kính đường cong đứng tối thiểu $R = 25000$ m;
- Độ dốc dọc tối đa $i= 25\%$;

3. Nguyên tắc nghiên cứu hướng tuyến

3.1 Nguyên tắc chung xác định vị trí ga

Vị trí các nhà ga là một trong những yếu tố quan trọng để xác định điểm khống chế trong công tác vạch tuyến của đường sắt tốc độ cao. Về nguyên tắc cơ bản khi xác định vị trí ga ở các khu vực đáp ứng được các tiêu chí sau đây:

- (1) Vị trí ga được lựa chọn là các trung tâm đô thị của tỉnh hoặc thành phố, các trung tâm vùng. Đây là nơi tập trung dân cư đông đúc, đầu mối giao thông của khu vực.
- (2) Từng vị trí ga được xem xét đảm bảo phù hợp với điều kiện hiện trạng, quy hoạch đô thị của địa phương. Vị trí ga cố gắng tiếp cận khu vực trung tâm đô thị hoặc các khu vực có khả năng phát triển đô thị trong tương lai để đảm bảo tính kết nối thuận tiện, thu hút hành khách. Khoảng cách các ga phải đảm bảo cự ly để đạt được tốc độ cho phép;
- (3) Khả năng kết nối tốt với hệ thống giao thông công cộng của các đô thị, đặc biệt là hệ thống đường sắt hiện tại nhằm tạo điều kiện khai thác tối đa năng lực của mỗi hệ thống, tạo thành mạng lưới giao thông vận tải hoàn chỉnh;
- (4) Giảm thiểu tối đa những tác động đến môi trường xã hội, môi trường tự nhiên của các địa phương tuyến đi qua;
- (5) Có điều kiện địa hình, địa chất và thủy văn thuận lợi, khối lượng giải phóng mặt bằng không lớn... nhằm tiết kiệm chi phí đầu tư;

3.2 Nguyên tắc chung nghiên cứu hướng tuyến

Hướng tuyến đường sắt tốc độ cao được nghiên cứu trên cơ sở các nguyên tắc chủ yếu như sau:

- (1) Đáp ứng yêu cầu kỹ thuật của tuyến: vận tốc thiết kế 350km/h, bán kính cong nằm tối thiểu $R= 6000$ m; Bán kính đường cong đứng nhỏ nhất $R= 25000$ m, Độ dốc dọc tối đa $i= 25\%$;
- (2) Đảm bảo hướng tuyến từ ga đến ga có chiều dài ngắn nhất;
- (3) Đáp ứng yêu cầu về điểm khống chế như vị trí nhà ga, các khu vực nhạy cảm về môi trường tự nhiên, môi trường xã hội;
- (4) Phù hợp với quy hoạch quốc gia và các quy hoạch của địa phương;
- (5) Đảm bảo chiều dài ngắn nhất giữa các ga, khối lượng công trình ít nhất, cố gắng tránh các khu vực có điều kiện địa hình khó khăn, các khu vực đô thị tập trung dân cư đông đúc;
- (6) Hạn chế tối đa những tác động đến dân cư trong khu vực, giảm bớt ảnh hưởng đến các công trình hiện hữu;

4. Kết quả nghiên cứu hướng tuyến

1) Tóm lược hướng tuyến theo các nghiên cứu trước đây

- Theo nghiên cứu của VJC: từ Quảng Bình, tuyến sang địa phận tỉnh Quảng Trị, qua khu vực thưa dân cư các huyện Vĩnh Linh, Gio Linh, đi về phía đông thành phố Đông Hà. Sau đó, tuyến đi về phía tây thành phố Quảng Trị, huyện Hải Lăng và sang địa phận tỉnh Thừa Thiên – Huế. Ga Đông Hà phía đông thành phố, cách ga hiện tại khoảng 2km.

2) Kết quả rà soát hướng tuyến trước đây

- Phạm vi qua thị trấn Ái Tử tuyến đi gần Quốc lộ 1A nên khối lượng GPMB lớn. Vị trí cầu vượt sông Thạch Hãn trùng với vị trí cầu vượt sông của Quốc lộ 1A và đường sắt hiện tại.

3) Nghiên cứu các phương án tuyến

- Vị trí ga Đông Hà: đặt tại phường Đông Lễ, thành phố Đông Hà, cách ga hiện tại khoảng 1.2km về phía đông.
- Hướng tuyến: Từ Quảng Bình, tuyến cơ bản chạy song song đường sắt hiện tại, cách khoảng từ 0.7km đến 1.6km về bên phải, vượt qua các tuyến tỉnh lộ 75, tỉnh lộ 74, đi men theo các hồ La Ngà, Kinh Môn, qua khu vực thưa dân cư các huyện Vĩnh Linh, Gio Linh, Cam Lộ. Tuyến vượt đường sắt hiện tại và Quốc lộ 1A qua khu vực thưa dân cư, vượt tỉnh lộ 71, vượt sông Hiếu tại vị trí cách cầu hiện tại khoảng 1.5km về phía hạ lưu và đi về phía đông thành phố Đông Hà. Từ sau ga Đông Hà, tuyến vượt Quốc lộ 1A và đường sắt hiện tại, vượt sông Thạch Hãn tại vị trí cách cầu Thạch Hãn khoảng 1km về phía thượng lưu, sau đó đi về phía tây thành phố Quảng Trị, chạy cơ bản song song về bên phải đường sắt hiện tại và Quốc lộ 1A với cự ly khoảng từ 300m đến 900m qua khu vực thưa dân cư huyện Hải Lăng. Đến cuối phạm vi tỉnh Quảng Trị, tuyến vượt đường sắt hiện tại và Quốc lộ 1A đi về phía tây, vượt sông Ô Lâu tại vị trí cách cầu Mỹ Chánh hiện tại khoảng 300m về phía hạ lưu và sang địa phận tỉnh Thừa Thiên – Huế.

SƠ SÁNH CÁC PHƯƠNG ÁN TUYẾN ĐOẠN QUA TỈNH QUẢNG TRỊ			
TT	Yếu tố so sánh	Phương án VJC	Phương án đề xuất
1	Hướng tuyến	Từ Quảng Bình, tuyến sang địa phận tỉnh Quảng Trị, qua khu vực thưa dân cư các huyện Vĩnh Linh, Gio Linh, đi về phía đông thành phố Đông Hà. Sau đó, tuyến đi về phía tây thành phố Quảng Trị, huyện Hải Lăng và sang địa phận tỉnh Thừa Thiên – Huế	Từ Quảng Bình, tuyến cơ bản chạy song song đường sắt hiện tại, vượt qua các tuyến tỉnh lộ 75, 74, đi men theo các hồ La Ngà, Kinh Môn, qua khu vực thưa dân cư các huyện Vĩnh Linh, Gio Linh. Tuyến vượt đường sắt hiện tại và Quốc lộ 1A, vượt sông Hiếu và đi về phía đông thành phố Đông Hà. Qua ga Đông Hà, tuyến vượt Quốc lộ 1A và đường sắt hiện tại, vượt sông Thạch Hãn, sau đó đi về phía tây thành phố Quảng Trị, chạy cơ bản song song về bên phải đường sắt hiện tại và Quốc lộ 1A trên địa phận huyện Hải Lăng. Đến cuối phạm vi tỉnh Quảng Trị, tuyến vượt đường sắt hiện tại, Quốc lộ 1A đi về phía tây, vượt sông Ô Lâu và sang địa phận tỉnh Thừa Thiên – Huế
2	Các điểm khống chế chính, vị trí đặt ga...		
	- Vị trí đặt ga	- Ga Đông Hà: Cách ga hiện tại khoảng 2km về phía đông	- Ga Đông Hà: đặt tại phường Đông Lễ, thành phố Đông Hà, cách ga hiện tại khoảng 1.2km về phía đông.
	- Các điểm khống chế chính:	- Ga Đông Hà; - Cầu vượt sông Hiếu, sông Thạch Hãn; - Đường sắt hiện tại, đường bộ cao tốc;	
4	Thuận lợi	- Bình diện tuyến đẹp hơn, đường cong bán kính lớn, đáp ứng dịch vụ tốc độ cao; - Khối lượng công trình cầu vượt sông ít hơn;	- Chiều dài tuyến ngắn hơn; - Vị trí ga gần với khu trung tâm và ga hiện tại nên thuận tiện cho hành khách và khả năng kết nối cao;
5	Khó khăn	- Tuyến qua thị trấn Ái Tử, khối lượng GPMB lớn. - Vị trí vượt sông Thạch Hãn trùng với cầu vượt sông của Quốc lộ 1A và đường sắt hiện tại;	
6	Kết luận	Không kiến nghị	Kiến nghị

– Chi tiết về hướng tuyến xem bản vẽ kèm theo.