

K/P.TT TH dự GY TTĐT Công TTĐT

THANH TRA CHÍNH PHỦ

CỘNG HOÀ XÃ HỘI CHỦ NGHĨA VIỆT NAM

Độc lập - Tự do - Hạnh phúc

Số: 2256 /TB-TTCTP

Hà Nội, ngày 11 tháng 12 năm 2019

THÔNG BÁO

**Kết luận thanh tra việc chấp hành quy định của pháp luật đối với
Dự án đầu tư xây dựng công trình mở rộng Quốc lộ 1 (QL1) đoạn từ
km1125 – km1265, tỉnh Bình Định và Phú Yên**

Ngày 18/11/2019, Tổng Thanh tra Chính phủ ban hành Kết luận thanh tra số 2089/KL-TTCTP về việc chấp hành quy định của pháp luật đối với Dự án đầu tư xây dựng công trình mở rộng Quốc lộ 1 (QL1) đoạn từ km1125 – km1265, tỉnh Bình Định và Phú Yên; ngày 02/12/2019, Văn phòng Chính phủ có Văn bản số 10989/VPCP-V.I thông báo ý kiến của Phó Thủ tướng Thường trực Trương Hòa Bình về Kết luận thanh tra.

Căn cứ Điều 39 Luật Thanh tra số 56/2010/QH12 năm 2010 quy định về công khai Kết luận thanh tra, Thanh tra Chính phủ Thông báo công khai Kết luận thanh tra như sau:

Phần I: Kết quả thanh tra

I. NỘI DUNG THANH TRA

Thanh tra việc chấp hành quy định của pháp luật đối với Dự án đầu tư xây dựng công trình mở rộng Quốc lộ 1 (QL1) đoạn từ km1125 – km1265, tỉnh Bình Định và Phú Yên, gồm một số nội dung chính như sau:

- Việc lập, thẩm định, phê duyệt và điều chỉnh thiết kế cơ sở.
- Việc chấp hành quy định pháp luật trong thực hiện dự án đầu tư.

II. KẾT QUẢ THANH TRA

1. Kết luận

Dự án đầu tư xây dựng công trình mở rộng QL1 đoạn từ km1125 – km1265, tỉnh Bình Định và Phú Yên đã được Bộ Giao thông vận tải, Ban Quản lý dự án 2 (sau này là Ban Quản lý dự án đường Hồ Chí Minh), các nhà đầu tư và các nhà thầu đã khắc phục nhiều khó khăn, khăn trương triển khai thực hiện. Dự án có chiều dài khoảng 118 km, từ khi được thông xe kỹ thuật và nghiệm thu đưa vào khai thác, sử dụng đã góp phần tăng cường năng lực giao thông từ Bắc vào Nam và phát triển kinh tế - xã hội. Tuy nhiên, sau 03 năm đưa vào khai thác, sử dụng, trong điều kiện mưa lũ lớn bất thường và kéo dài, đặc biệt vào các năm 2016 và 2017, các phương tiện giao thông có tải trọng lớn vẫn lưu thông trên các tuyến ngập lụt; vật liệu đá tại khu vực có độ dính bám kém; các cơ quan liên quan chưa xem xét đầy đủ, toàn diện các yếu tố kỹ thuật, đặc thù

khí hậu tại khu vực... nên dự án đã xuất hiện nhiều vấn đề về chất lượng công trình. Nguyên nhân chính là do, trong quá trình thực hiện dự án, các cơ quan, tổ chức, cá nhân liên quan đã để xảy ra những khuyết điểm, vi phạm sau đây:

1.1. Việc lập, thẩm định, phê duyệt và điều chỉnh thiết kế cơ sở

- Thiết kế cơ sở dự án BOT Nam Bình Định sử dụng lại cống cũ ngang đường, thiết kế mặt đường bê tông nhựa tại một số vị trí thường xuyên ngập là chưa phù hợp với thực tế, thiếu đồng bộ, dẫn đến mặt đường tại khu vực đó luôn bị ngập khi thời tiết mưa, có nơi ngập sâu từ 30cm đến 60 cm, ảnh hưởng đến chất lượng công trình; thiết kế cơ sở tại Dự án TPCP thiếu một số đoạn rãnh dọc và cống ngang đường, làm giảm khả năng thoát nước, sau 2 năm đưa công trình vào khai thác, sử dụng Bộ Giao thông vận tải đã phải bổ sung một số cống ngang, rãnh dọc cho phù hợp.

- Khi phê duyệt thiết kế cơ sở, Bộ Giao thông vận tải cho phép phá dỡ 09 cầu cũ để xây mới, tuy nhiên khi quyết định điều chỉnh thiết kế cơ sở đã cho phép giữ lại 07 cầu cũ để sửa chữa, sử dụng, trong đó có 06 cầu được xác định lại tải trọng chỉ từ 22 tấn đến 25 tấn. Hiện tại trên toàn dự án, có 18/33 cầu cũ đang được gắn biển hạn chế tải trọng từ 22 tấn đến 25 tấn, mức tải trọng này không đồng bộ với tải trọng cho phép của đường QL1 sau cải tạo, mở rộng và cầu xây mới (*tải trọng thiết kế HL-93, người đi bộ 3kN/m², tương ứng khoảng 30 tấn*) gây khó khăn cho quá trình khai thác và không phát huy cao nhất hiệu quả của dự án.

- Bộ Giao thông vận tải ban hành Văn bản 6112/BGTVT-CQLXD ngày 27/5/2014 thiếu cơ sở, đưa ra chủ trương điều chỉnh thiết kế cơ sở chưa đúng với quy định pháp luật về điều chỉnh dự án đầu tư, cụ thể như: cho phép hạ tiêu chuẩn dự án không theo Tiêu chuẩn ngành 22TCN211-06, dẫn đến chất lượng mặt đường dự án thiếu tính đồng bộ nên không phát huy tối đa hiệu quả trong khai thác; cho phép hạ cao độ thiết kế không theo Tiêu chuẩn Việt Nam TCVN 4054-2005; kiên quyết tháo dỡ 1.717,7 m và phá bỏ 504,58m rãnh thoát nước dọc đã thi công; kiên quyết bỏ thiết kế rãnh dọc đối với đoạn chưa thi công nhưng sau này lại phải bổ sung một số đoạn tuyến; đối với một số cầu xây mới "*cho phép châm chước yếu tố thủy văn như cầu cũ*", dẫn đến cao độ đáy đầm đều thấp hơn quy định trong tiêu chuẩn 22TCN 272:2005 từ 0,5 đến 1m, làm giảm khả năng thoát lũ, gia tăng tình trạng ngập lụt mặt đường. Sau gần 02 năm công trình đưa vào khai thác sử dụng, mặt đường một số đoạn bị hư hỏng, Bộ Giao thông vận tải đã phải xem xét, bổ sung cống ngang đường, rãnh dọc thoát nước tại những vị trí trước đó đã yêu cầu bỏ khi thiết kế bản vẽ thi công (dự án BOT Nam Bình Định).

- Một số vị trí rãnh dọc đã thi công nhưng phải hạ cao độ cho phù hợp với việc hạ cao độ thiết kế, bên cạnh đó, Nhà thầu Cenco4 (*gói thầu XL 04A, Dự án BOT Bắc Bình Định*) đã thực hiện chưa đúng quy định, dẫn đến chiều cao rãnh giảm 15cm so với thiết kế bản vẽ thi công, làm hạn chế khả năng thoát nước.

Từ những thiếu sót, khuyết điểm, vi phạm nêu trên, khi công trình gặp yếu tố bất lợi về thời tiết như ngập lụt, mưa nhiều ngày liên tục, bất thường, nước mặt tích tụ thấm thấu vào kết cấu bê tông nhựa, đồng thời dưới tác động của tải

trọng xe với mật độ giao thông lớn, liên tục, thậm chí là xe chở quá tải đã phá vỡ khả năng dính bám của đá với nhựa và sức chịu đựng của bê tông nhựa, dẫn đến mặt đường bị hư hỏng, ảnh hưởng đến nền đường, từ đó suy giảm chất lượng và tuổi thọ công trình.

1.2. Việc thực hiện dự án đầu tư

- Nhà đầu tư được Bộ Giao thông vận tải chỉ định đáp ứng được hầu hết các tiêu chí của hồ sơ yêu cầu, tuy nhiên, Ban quản lý dự án 2, có thiếu sót khi lập hồ sơ yêu cầu đã yêu cầu nguồn vốn đầu tư đối với nhà đầu tư tại Dự án BOT Nam Bình Định thấp hơn tổng mức đầu tư của dự án, ảnh hưởng nhất định đến việc đảm bảo vốn để thực hiện dự án; tại Dự án BOT Bắc Bình Định, Ban quản lý dự án 2 không đăng thông tin kết quả lựa chọn Nhà đầu tư trên Báo Đầu thầu theo quy định; đến thời điểm tổ chức lựa chọn Nhà đầu tư để thực hiện dự án, Bộ Giao thông vận tải không công bố lại danh mục dự án.

- Tại Điều 64 trong Hợp đồng BOT số 11791/HĐ.BOT-BGTVT ngày 31/10/2013 và Hợp đồng BOT số 11269/HĐ.BOT-BGTVT ngày 22/10/2013 chỉ đề cập đến nội dung không bồi hoàn mà không đề cập đến các nội dung về chất lượng công trình (*định lượng cụ thể*) đạt tỷ lệ bao nhiêu %; nghĩa vụ mỗi bên sau khi chuyển giao. Đây là sơ hở nếu không kịp thời xử lý, có thể sẽ ảnh hưởng đến lợi ích của nhà nước trước, trong và sau khi nhận bàn giao công trình để quản lý, sử dụng; Bộ Giao thông vận tải chậm ban hành quy định về việc tổ chức khảo sát lưu lượng xe của đơn vị tư vấn trong giai đoạn lập dự án BOT Bắc và Nam Bình Định, đến ngày 21/3/2018, Bộ Giao thông vận tải mới ban hành Quyết định số 543/QĐ-BGTVT về việc ban hành hướng dẫn yêu cầu chung với công tác điều tra, khảo sát lưu lượng, tải trọng và dự báo giao thông phục vụ công tác lập dự án đầu tư xây dựng đường bộ, ảnh hưởng đến chất lượng lập dự án và sự chính xác của phương án tài chính trong hợp đồng BOT.

- Bộ Giao thông vận tải chậm ban hành quy định về vi phạm chất lượng bảo trì (ban hành Thông tư số 49/2016/TT-BGTVT ngày 30/12/2016) và chậm thực hiện đàm phán với nhà đầu tư để điều chỉnh các quy định nêu trên trong hợp đồng BOT (Dự án BOT Nam Bình Định được điều chỉnh tại Phụ lục số 04/PLHD.BOT-BGTVT ngày 24/9/2018; Dự án BOT Nam Bình Định được điều chỉnh tại Phụ lục Hợp đồng số 03/PLHĐ.BOT-BGTVT ngày 30/6/2019), ảnh hưởng đến việc quản lý, khai thác dự án BOT Bắc và Nam Bình Định.

- Bộ Giao thông vận tải chỉ đạo thực hiện chỉ đạo của Thủ tướng Chính phủ về việc thực hiện thu phí sử dụng đường bộ theo hình thức điện tử tự động không dừng còn chậm, đến tháng 3/2019, tại Trạm Nam Bình Định và Bắc Bình Định mới chỉ thực hiện thu phí điện tử tự động không dừng đối với 02 làn xe trung tâm (*tiếp giáp giải phân cách giữa đường*), đồng thời Tổng cục Đường bộ Việt Nam tự cho phép Nhà đầu tư BOT Nam Bình Định gia hạn thực hiện việc thu phí không dừng là chưa đúng thẩm quyền, chưa đúng chỉ đạo của Thủ tướng Chính phủ là một trong những nguyên nhân dư luận có phản ứng về tính minh bạch trong việc thu phí và thời gian thu phí, gây ùn tắc giao thông, gây bức xúc cho người dân...

- Bộ Giao thông vận tải thực hiện chỉ định thầu tại Dự án TráI phiếu Chính phủ khi dự toán chưa được phê duyệt là thực hiện chưa đúng các quy định về đấu thầu.

- Nhà thầu Cienco4 đã sử dụng vật liệu đá dăm từ nhiều mỏ có tính chất cơ lý khác nhau nên chất lượng bê tông nhựa thiếu sự đồng nhất và ổn định, do đó khi gặp các yếu tố bất lợi thì bê tông nhựa dễ bị phá vỡ; sử dụng vật liệu tưới dính bám của mặt đường chưa đúng quy định; áp dụng chưa đúng tiêu chuẩn để phối trộn thành phần cấp phối hỗn hợp cốt liệu, một số chỉ tiêu về độ rỗng dư, độ dẻo marsahl nằm ngoài quy định; thiết bị thi công thiếu chứng chỉ kiểm định, không có phiếu kiểm tra từng mẻ trộn tại trạm trộn.... Từ những thiếu sót, khuyết điểm... trên, sau gần 02 năm đưa công trình vào khai thác, sử dụng mặt đường đã hư hỏng cục bộ, nhà thầu tự bỏ kinh phí để sửa chữa hư hỏng này.

- Dự án mở rộng QL1 là dự án đặc biệt quan trọng, đây là tuyến giao thông huyết mạch, có mật độ giao thông lớn, liên tục... Phụ gia Wetfix BE được Bộ Giao thông vận tải cho sử dụng từ năm 2001 tại một số dự án công trình giao thông nhằm nâng cao chất lượng công trình, nhưng thiếu cơ sở pháp lý để quản lý chất lượng; chưa tổng kết, đánh giá việc sử dụng phụ gia nhập khẩu trong điều kiện khí hậu khắc nghiệt, vật liệu đặc thù; chưa ban hành Quy trình công nghệ thi công và nghiệm thu mặt đường bê tông nhựa có sử dụng phụ gia dính bám Wetfix BE...

Những thiếu sót, khuyết điểm, vi phạm trên, nguyên nhân chính là Bộ Giao thông vận tải thực hiện chưa đầy đủ trách nhiệm trong quản lý nhà nước, nhiệm vụ được giao đối với một số nội dung liên quan. Khi công trình gặp yếu tố bất lợi về thời tiết như mưa bão, ngập lụt, hoặc mưa nhiều ngày liên tục..., nước mặt tích tụ, thấm thấu vào kết cấu bê tông nhựa, làm khả năng dính bám giữa đá và nhựa nhanh chóng bị suy giảm, đồng thời dưới tác động của tải trọng xe với mật độ giao thông lớn, liên tục đã phá vỡ khả năng dính bám của đá với nhựa và sức chịu đựng của bê tông nhựa, mặt đường bị hư hỏng ảnh hưởng đến nền đường, từ đó chất lượng và tuổi thọ công trình suy giảm.

- Công tác giám sát, nghiệm thu thực hiện chưa đúng quy định, còn để một số nhà thầu sử dụng vật liệu chưa đúng hồ sơ thiết kế, cụ thể:

+ Tại Dự án BOT Bắc Bình Định: Nhà đầu tư, Nhà thầu chưa tuân thủ đầy đủ quy trình nghiệm thu kỹ thuật; chất lượng mặt đường một số nơi chưa đảm bảo; Công ty TNHH Xây dựng tổng hợp Minh Thảo thi công gói thầu XL 01+XL01A+XL02A+XL5A, không có phiếu kiểm tra từng mẻ trộn bê tông nhựa; tại gói thầu XL-01 thực hiện phối trộn thành phần hỗn hợp cốt liệu cấp phối bê tông nhựa polime chưa theo tiêu chuẩn, nhà thầu đã thực hiện chưa đúng quy định khi sử dụng nhũ tương phân tách nhanh CRS-1 để làm vật liệu tưới dính bám của mặt đường BTN polime với chiều dài là 935m, ảnh hưởng đến chất lượng công trình.

+ Tại Dự án BOT Nam Bình Định: Công ty Nhật Minh thi công một số lý trình thuộc gói thầu số 3 đã sử dụng nhũ tương chưa phù hợp với thiết kế bản vẽ thi công được duyệt để tăng độ dính bám giữa lớp bê tông nhựa C19 và C12.5

với diện tích là 5.273,32 m², dẫn đến độ kết dính giữa hai lớp bê tông nhựa chưa đảm bảo, ảnh hưởng đến chất lượng, tuổi thọ công trình; Liên danh Công ty Cổ phần 116 - Cienco1 và Công ty cổ phần Đầu tư Năng lượng Xây dựng Thương mại Hoàng Sơn thực hiện gói thầu số 4 đã thay đổi việc lấy vật liệu đá dăm từ mỏ đá được quy định trong thiết kế bản vẽ thi công sang lấy vật liệu đá dăm từ mỏ đá khác khi chưa báo cáo Bộ Giao thông vận tải.

- Hội đồng nghiệm thu cấp Bộ của Bộ Giao thông vận tải thực hiện chưa đúng quy định khi đồng ý nghiệm thu Dự án BOT Bắc Bình Định và BOT Nam Bình Định để đưa vào khai thác sử dụng, trong khi đó một số chỉ tiêu thí nghiệm khoan hiện trường chưa được Nhà thầu, Doanh nghiệp dự án khắc phục kịp thời, triệt để mà khoan vùng để tiếp tục theo dõi trong thời gian khai thác, bảo hành.

- Hai đơn vị kiểm định là Phòng thí nghiệm trọng điểm đường bộ III thuộc Viện khoa học và Công nghệ Giao thông vận tải và Viện khoa học và Công nghệ Giao thông vận tải đã thiếu trách nhiệm khi không đưa ra kiến nghị, cảnh báo với cấp có thẩm quyền về chất lượng công trình khi kết quả kiểm định tại Dự án BOT Bắc và Nam Bình Định (*thời điểm trước khi nghiệm thu đưa công trình vào khai thác sử dụng*), có một số chỉ tiêu thí nghiệm về độ rỗng dư, độ dẻo Marshall, thành phần hạt của mẫu thí nghiệm hiện trường... chưa đạt yêu cầu theo Tiêu chuẩn Việt Nam TCVN 8819:2011, Tiêu chuẩn Ngành 22 TCN 356:2006 và Quyết định số 858/QĐ-BGTVT, ảnh hưởng đến chất lượng công trình.

Sau gần hai năm đưa công trình vào khai thác sử dụng, kết quả kiểm định cho thấy, cả ba dự án thành phần đều có mô đun đàn hồi chung của phần lớn mặt đường chỉ từ 140,4Mpa đến 159,1Mpa. Như vậy, khả năng chịu lực của mặt đường đã bị suy giảm; mặt đường có nhiều hư hỏng dạng nứt mai rùa, nứt đơn, lún vệt bánh xe, bong bật, bong tróc, bạc đầu đá, bong màng nhựa...; tại một số mẫu thử, có kết quả về các chỉ tiêu thí nghiệm như thành phần hạt, độ chặt, độ rỗng dư... nằm ngoài phạm vi quy định của chỉ dẫn kỹ thuật.

Đối với dự án TPCP, kết quả kiểm định của Liên danh Trung tâm kỹ thuật đường bộ 3- Công ty TNHH Tư vấn Công nghệ thiết bị và Kiểm định (gồm 06 đợt, bắt đầu từ 28/5/2015 đến 22/4/2016) trước khi đưa dự án vào khai thác, sử dụng có kết quả về thành phần hạt, độ rỗng dư.. đều đạt yêu cầu kỹ thuật, tuy nhiên kết quả kiểm định của Viện Khoa học và Công nghệ Giao thông vận tải thời điểm sau gần 02 năm kể từ khi đưa dự án vào khai thác, sử dụng, có chỉ tiêu thành phần hạt, độ rỗng dư... của một số mẫu thí nghiệm chưa đạt yêu cầu kỹ thuật của dự án, qua đó cho thấy chất lượng dự án không đồng đều.

- Theo báo cáo (*không số*) của Tổ giúp việc Hội đồng nghiệm thu cấp Bộ ngày 24/3/2016 thì một số lý trình: Km1234+568-Km1234+870 (phải tuyến); Km1234+870-Km1234+1028 (trái tuyến); Km1234+400-Km1234+587 (phải tuyến), thuộc địa bàn tỉnh Bình Định do chưa giải phóng được mặt bằng nên không thi công được rãnh thoát nước dọc, dẫn đến nước chảy tràn mặt đường, ảnh hưởng đến chất lượng công trình.

- Theo báo cáo của Ban QLDA đường Hồ Chí Minh, trên tuyến của dự án có nhiều vị trí địa phương quy hoạch khu dân cư, người dân tự san lấp, xây

dựng công trình, lấn chiếm vào hành lang an toàn giao thông, làm cản trở khả năng thoát nước khi mưa lũ, gia tăng mức độ ngập lụt tại các đoạn: Km1155+280 - Km1155+320 (trái tuyến), Km1163+820 - Km1163+900 (trái tuyến), Km1166+200 (phải tuyến); tuyến tránh Phù Mỹ có 03 đoạn; tuyến tránh An Nhơn có 6 đoạn...

1.3. Nguyên nhân và trách nhiệm

- Nguyên nhân:

+ *Nguyên nhân khách quan:* Do thời tiết khu vực miền Trung khắc nghiệt, mưa lũ bất thường, kéo dài (theo báo cáo của TEDI, các đợt mưa lũ năm 2016, 2017 có tần suất vượt tần suất tính toán của công trình, cụ thể mực nước lũ năm 2016 vượt tần suất 4% được tính toán trong hồ sơ thiết kế và tương đương với tần suất 1%.); các xe trọng tải lớn vẫn lưu thông trên đoạn bị ngập; vật liệu đá tại khu vực Bình Định có độ bám dính nhựa kém, một số mỏ có hàm lượng thoi dẹt lớn...; tiến độ thi công dự án cần phải hoàn thành (2015) sớm hơn mục tiêu của Chính phủ (năm 2016), khả năng cung cấp vật liệu tại các mỏ trong thời gian ngắn còn hạn chế, xuất hiện tình trạng ép giá gây khó khăn cho nhà thầu...tốc độ đô thị hóa nhanh, dẫn đến một số cầu, cống, mương dẫn dòng bị bồi lấp...

+ *Nguyên nhân chủ quan:* Bộ Giao thông vận tải quyết định điều chỉnh thiết kế cơ sở như hạ cao độ thiết kế, châm chước độ tin cậy trong tính toán thiết kế kết cấu áo đường, châm chước thủy văn, phá bỏ rãnh dọc... làm cho tình trạng ngập lụt tại một số đoạn tuyến gia tăng; cho phép sử dụng phụ gia tăng độ dính bám của đá với nhựa nhưng chưa có quy định cụ thể để quản lý chất lượng, chưa được kiểm nghiệm, tổng kết, đánh giá trong điều kiện ngập lụt, mưa dài ngày, liên tục, lưu lượng giao thông lớn...; công tác tư vấn, giám sát, nghiệm thu có trường hợp chưa đúng quy định; tại một số đoạn tuyến, người dân sống ven đường tự ý san lấp rãnh thoát nước dọc, lấn chiếm hành lang để phục vụ kinh doanh nên việc thoát nước bị ảnh hưởng...

- Trách nhiệm:

+ Để xảy ra các thiếu sót, khuyết điểm, vi phạm trên, trên trước hết thuộc trách nhiệm của Bộ Giao thông vận tải khi phê duyệt thiết kế cơ sở thiếu một số công ngang đường, rãnh dọc thoát nước tại Dự án TPCP; phê duyệt thiết kế cơ sở đối với khu vực qua đô thị và khu đông dân cư chưa phù hợp với điều kiện tự nhiên, xã hội; cho phép điều chỉnh dự án thiếu cơ sở, chưa đúng quy định; thực hiện chưa đầy đủ trách nhiệm trong việc quản lý đối với phụ gia tăng độ dính bám và bê tông nhựa nóng có sử dụng phụ gia dính bám; chưa xem xét đầy đủ các yếu tố kinh tế, kỹ thuật, đặc thù khí hậu, vật liệu tại khu vực dự án. Dẫn đến, lựa chọn giải pháp sử dụng phụ gia để tăng độ dính bám chưa đáp ứng được yêu cầu kỹ thuật, thiếu cơ sở pháp luật để quản lý chất lượng, chưa phù hợp với đặc thù khí hậu và vật liệu tại khu vực dự án...; yêu cầu tháo dỡ 1.717,7 m và phá bỏ 504,58m rãnh dọc đã thi công; dự án xuất hiện hư hỏng cục bộ, các nhà thầu đã phải tự bỏ kinh phí để sửa chữa; chất lượng và tuổi thọ công trình bị ảnh

hưởng...Bên cạnh đó, còn có trách nhiệm của các cơ quan, tổ chức, đơn vị, cá nhân liên quan.

+ UBND tỉnh Bình Định chỉ đạo thực hiện công tác giải phóng mặt bằng chưa dứt điểm, đến nay nhiều vị trí chưa có mặt bằng để xây rãnh thoát nước; công tác quản lý quy hoạch khu dân cư hai bên đường thuộc tuyến còn một số tồn tại, còn tình trạng người dân tự san lấp, xây dựng công trình lấn chiếm hành lang an toàn đường bộ, ảnh hưởng đến khả năng thoát nước hai bên đường là một trong những nguyên nhân ảnh hưởng đến chất lượng công trình.

2. Kiến nghị

Căn cứ kết luận thanh tra, Tổng Thanh tra kiến nghị Thủ tướng Chính phủ chỉ đạo:

2.1. Về cơ chế chính sách

- *Giao Bộ Giao thông vận tải:*

+ Nghiên cứu đề xuất điều chỉnh, bổ sung các Tiêu chuẩn, Quy chuẩn hiện hành đối với các nội dung liên quan đến thiết kế kết cấu áo đường có sử dụng bê tông nhựa như: các thông số thiết kế phù hợp với đặc điểm của từng vùng miền, từng điều kiện khai thác, quy định về thiết kế hỗn hợp, thi công, nghiệm thu bê tông nhựa; nghiên cứu, đề xuất thử nghiệm một số dạng kết cấu mặt đường mới, vật liệu mới phù hợp với lưu lượng, tải trọng và khí hậu của từng vùng miền trong cả nước...

+ Xây dựng quy định để quản lý chất lượng phụ gia dính bám sử dụng trong bê tông nhựa; quy trình thi công, nghiệm thu mặt đường bê tông nhựa có sử dụng phụ gia tăng độ dính bám của đá với nhựa.

+ Nghiên cứu, tổng kết, đánh giá việc sử dụng phụ gia tăng độ dính bám trên các vùng miền để ban hành chỉ dẫn kỹ thuật phù hợp với khí hậu, địa chất, vật liệu cho từng vùng, miền.

+ Chỉ đạo Tổng cục Đường bộ Việt Nam xây dựng phần mềm giám sát, quản lý thu phí trực tuyến để tăng vai trò quản lý nhà nước trong việc kiểm soát doanh thu các trạm thu phí BOT; khẩn trương hoàn thành việc thu phí điện tử không dừng theo quy định.

+ Chỉ đạo Ban Quản lý dự án đường Hồ Chí Minh tổ chức kiểm tra, rà soát cao độ đáy rãnh, kích thước hình học đối với rãnh dọc trên cả 03 dự án, đảm bảo yêu cầu thoát nước và các yêu cầu kỹ thuật của hồ sơ thiết kế bản vẽ thi công; tiếp tục kiểm tra, theo dõi, đánh giá chất lượng, độ ổn định của lớp bê tông nhựa Polime vừa tăng cường, kịp thời báo cáo, đề xuất với Bộ Giao thông vận tải; kiểm tra, rà soát việc khắc phục những tồn tại đã được Hội đồng nghiệm thu của Bộ Giao thông vận tải chỉ ra tại Công ty TNHH Đầu tư BOT Bình Định, Công ty cổ phần BOT Bắc Bình Định Việt Nam báo cáo Bộ Giao thông vận tải chỉ đạo, xem xét, xử lý theo quy định.

+ Bộ Giao thông vận tải báo cáo Thủ tướng Chính phủ chỉ đạo, xem xét xử lý đối với những nội dung vượt thẩm quyền.

- Đối với UBND tỉnh Bình Định: Chỉ đạo các cơ quan chuyên môn kiểm tra, rà soát việc quy hoạch và thực hiện quy hoạch các khu đô thị cạnh Quốc lộ 1 đảm bảo cho việc quản lý, khai thác Quốc lộ 1 an toàn, hiệu quả; phối hợp với Bộ Giao thông vận tải tăng cường kiểm tra, xử lý việc chấp hành xây dựng của các hộ dân ven đường đảm bảo an toàn giao thông và tuổi thọ công trình.

2.2. Xử lý về kinh tế

- Bộ Giao thông vận tải, Doanh nghiệp dự án: kiểm tra, rà soát, phê duyệt quyết toán dự án theo quy định; trên cơ sở giá trị quyết toán được phê duyệt, thực hiện điều chỉnh phương án tài chính và thời gian thu phí tại hai dự án BOT Bắc và Nam Bình Định theo quy định pháp luật.

- Bộ Giao thông vận tải chủ trì phối hợp với Nhà đầu tư Dự án BOT Bắc và Nam Bình Định kiểm tra, rà soát, sửa đổi, bổ sung Hợp đồng BOT những tiêu chí cụ thể về chất lượng công trình BOT trước khi bàn giao cho Nhà nước; xem xét, điều chỉnh kịp thời các nội dung khác, đảm bảo theo đúng quy định của pháp luật.

- Đối với số tiền khoảng 1.560,4 triệu đồng (2.222,28 m rãnh) phát sinh do phải tháo, phá dỡ rãnh thoát nước dọc theo chỉ đạo của Bộ Giao thông vận tải, các bên liên quan thực hiện dứt điểm, tránh khiếu kiện sau này.

2.3. Về xử lý trách nhiệm

- Bộ Giao thông vận tải chỉ đạo, tổ chức kiểm điểm, xử lý theo thẩm quyền đối với các cơ quan, đơn vị, cá nhân đã có thiếu sót, khuyết điểm, vi phạm nêu trong Kết luận thanh tra.

- Bộ Giao thông vận tải thực hiện rà soát, đánh giá những tác động do việc thay đổi thiết kế tại Văn bản số 6112/BGTVT-CQLXD, ảnh hưởng đến chất lượng và tuổi thọ các công trình thuộc đối tượng điều chỉnh của văn bản này trên toàn tuyến Quốc lộ 1 và đường Hồ Chí Minh để xem xét, xử lý đối với các khuyết điểm, vi phạm theo quy định của pháp luật.

- Yêu cầu các cơ quan tổ chức kiểm điểm, xử lý theo thẩm quyền trách nhiệm đối với các cá nhân, đơn vị đã có thiếu sót, khuyết điểm, vi phạm nêu trong Kết luận thanh tra.

- Đối với UBND tỉnh Bình Định: Theo thẩm quyền, chỉ đạo kiểm điểm, xử lý trách nhiệm đối với các cá nhân, đơn vị có liên quan đến thiếu sót, khuyết điểm được nêu trong Kết luận thanh tra.

Phần II: Ý kiến chỉ đạo của Phó Thủ tướng Thường trực Chính phủ tại Văn bản số 10989/VPCP-V.I ngày 02/12/2019 về Kết luận thanh tra.

Ngày 02/12/2019, Văn phòng Chính phủ có Văn bản số 10989/VPCP-V.I thông báo ý kiến của Phó Thủ tướng Thường trực Trương Hòa Bình về Kết luận thanh tra việc chấp hành quy định của pháp luật đối với Dự án đầu tư xây dựng công trình mở rộng Quốc lộ 1 (QL1) đoạn từ km1125 – km1265, tỉnh Bình Định và Phú Yên, nội dung chính như sau:

- Đồng ý nội dung và kiến nghị của Thanh tra Chính phủ tại Kết luận thanh tra số 2089/KL-TTCTP ngày 18/11/2019 về việc chấp hành quy định của pháp

luật đối với Dự án đầu tư xây dựng công trình mở rộng Quốc lộ 1 (QL1) đoạn từ km1125 – km1265, tỉnh Bình Định và Phú Yên.

- Bộ Giao thông vận tải và Ủy ban nhân dân tỉnh Bình Định thực hiện các nội dung kiến nghị của Thanh tra Chính phủ. Thanh tra Chính phủ theo dõi, đôn đốc, kiểm tra việc xử lý sau thanh tra; tổng hợp kết quả, báo cáo Thủ tướng Chính phủ. *Lưu*

Nơi nhận: *Lưu*

- Tổng Thanh tra Chính phủ (để b/c);
- Phó Tổng TTCP Bùi Ngọc Lam;
- Vụ GSTĐ&XLSTT; Vụ KHTH;
- Trung tâm Thông tin (đăng tải trên cổng TTĐT);
- Lưu: VT, Vụ I, Đoàn thanh tra.

**KT. TỔNG THANH TRA
PHÓ TỔNG THANH TRA**



Bùi Ngọc Lam