

UBND TỈNH KHÁNH HOÀ
SỞ GIAO THÔNG VẬN TẢI
Số: /SGTVT-QLCL&ATGT

CỘNG HÒA XÃ HỘI CHỦ NGHĨA VIỆT NAM

Độc lập – Tự do – Hạnh phúc

Khánh Hòa, ngày tháng 3 năm 2022

V/v thống nhất phương án đảm bảo an toàn giao thông đường thủy phục vụ thi công công trình cầu Xóm Bống thuộc Dự án cải tạo cầu yếu và cầu kết nối trên các quốc lộ (Giai đoạn I) sử dụng vốn vay EDCF của Chính phủ Hàn Quốc.

Kính gửi: Ban QLDA 2 – Bộ Giao thông vận tải.

Sở Giao thông vận tải nhận được văn bản số 421/BQLDA2-PID3 ngày 03/3/2022 của Ban Quản lý dự án 2 về việc chấp thuận hồ sơ phương án đảm bảo ATGT đường bộ và đường thủy phục vụ thi công công trình cầu Xóm Bống thuộc Dự án cải tạo cầu yếu và cầu kết nối trên các quốc lộ (Giai đoạn I) sử dụng vốn vay EDCF của Chính phủ Hàn Quốc, kèm theo hồ sơ phương án đảm bảo ATGT đường thủy nội địa.

Căn cứ Nghị định số 08/2021/NĐ-CP ngày 28/01/2021 của Chính phủ quy định về quản lý hoạt động đường thủy nội địa;

Căn cứ Thông tư số 42/2021/TT-BGTVT ngày 31/12/2021 của Bộ GTVT quy định về công tác điều tiết không chế đảm bảo an toàn giao thông và chống va trôi trên đường thủy nội địa;

Căn cứ các góp ý của các Sở, ngành, đơn vị liên quan tại cuộc họp ngày 11/02/2022 do Sở GTVT tổ chức về nội dung thống nhất phương án đảm bảo ATGT đường thủy và góp ý tại các văn bản (*Văn bản số 468/SGTVT-QLCL&ATGT ngày 03/3/2022 của Sở GTVT; Văn bản ngày 23/2/2022 của Ban An toàn giao thông tỉnh; Văn bản số 1248/UBND-QLĐT ngày 03/3/2022 của UBND thành phố Nha Trang; Văn bản số 99/CV-TTS ngày 23/02/2022 của Thanh tra Sở GTVT; Văn bản số 584/BCH-TM ngày 22/2/2022 của Bộ Chỉ huy Bộ đội biên phòng tỉnh Khánh Hòa; Văn bản số 103/CV ngày 21/2/2022 của Phòng Cảnh sát giao thông - Công an tỉnh Khánh Hòa; Văn bản số 225/BQL-QLDA3 ngày 23/2/2022 của Ban Quản lý dự án phát triển tỉnh Khánh Hòa*).

Sau khi xem xét hồ sơ phương án, Sở Giao thông vận tải có ý kiến như sau:

1. Thống nhất phương án đảm bảo an toàn giao thông đường thủy nội địa phục vụ thi công xây dựng công trình cầu Xóm Bống thuộc Dự án cải tạo cầu yếu và cầu kết nối trên các quốc lộ (Giai đoạn I) sử dụng vốn vay EDCF của Chính phủ Hàn Quốc, tại lý trình Km 5+900 trên đường 2 tháng 4 bắt ngang qua sông Cái, thành phố Nha Trang, tỉnh Khánh Hòa; do liên danh nhà thầu SAMWHAN – CIENCO 4 lập, cụ thể như sau:

1.1. Hệ thống báo hiệu:

a) Báo hiệu dưới nước:

Bố trí hệ thống phao chỉ vị trí giới hạn luồng tàu chạy gồm 08 phao đường kính $D=1,2m$, có 08 đèn tín hiệu vào ban đêm, cụ thể:

- Khu vực thi công phía bờ phải bố trí 04 phao (ký hiệu A1.1); trên mỗi phao gắn 02 bộ đèn tín hiệu, ban đêm đèn chớp một ngăn, ánh sáng màu đỏ;
- Khu vực thi công phía bờ trái bố trí 04 phao (ký hiệu A1.2), trên mỗi phao gắn 02 bộ đèn tín hiệu, ban đêm đèn chớp một ngăn, ánh sáng màu xanh lục;
- Báo hiệu: Cấm đi qua - ký hiệu C 1.1.1a, đặt tại khu vực trạm điều tiết phía thượng lưu và hạ lưu.

Hệ thống phao báo hiệu được điều chỉnh phù hợp từng giai đoạn thi công để hướng dẫn phương tiện thủy qua lại được an toàn.

b) Báo hiệu mép bờ sông Cái:

Bố trí cột báo hiệu tại trạm điều tiết phía thượng lưu và hạ lưu:

- 01 cột lắp 02 báo hiệu: Chú ý nguy hiểm - ký hiệu C3.1 và Cấm vượt - ký hiệu C1.8 để thông báo cho người điều khiển phương tiện biết phía trước là khu vực luồng phức tạp, khó đi cần chú ý; cấm vượt nhau khi lưu thông qua khu vực công trường (trừ phương tiện được lực lượng điều tiết giao thông thủy cho phép);

- 01 cột lắp 02 báo hiệu: Cấm quay trở - ký hiệu C1.7; Lai dắt bị hạn chế - ký hiệu C2.5 để thông báo cho người điều khiển phương tiện không được quay trở và đoàn lai dắt không được vượt quá một con số ghi trên biển báo hiệu (trừ phương tiện được lực lượng điều tiết giao thông thủy cho phép);

- 01 cột lắp 02 báo hiệu: Chiều cao hạn chế - ký hiệu C2.1; Chiều rộng luồng chạy tàu bị hạn chế - ký hiệu C2.3 để thông báo cho người điều khiển phương tiện biết phía trước có công trình vượt sông trên không và chiều luồng giao thông bị hạn chế về chiều rộng (thông báo theo điều kiện thực tế, căn cứ mức độ thu hẹp về chiều rộng luồng);

- 01 cột lắp 02 báo hiệu: Cấm đỗ - ký hiệu C1.4 và 01 báo hiệu thông báo phụ có kích thước $1,8m \times 1,0m$ chiều dài hiệu lực của báo hiệu - ký hiệu C5.3; Hạn chế tạo sóng - ký hiệu C1.6 để thông báo cho người điều khiển phương tiện biết không được đỗ và các phương tiện khi lưu thông qua khu vực công trường hạn chế tạo sóng, không gây nguy hiểm cho các đối tượng khác;

- 01 cột lắp 02 báo hiệu: Được phép neo đậu - ký hiệu C4.2 để thông báo cho người điều khiển phương tiện biết khu vực được phép neo đậu và 01 biển báo hiệu thông báo phụ có - ký hiệu C5.3; Được phép đi qua - ký hiệu C 1.1.2.

- Mỗi vị trí báo hiệu gồm 01 cột đường kính $D=114mm$, cao $7,5m$, gắn trên đài cọc thép đường kính $D = 141mm$, $L=6m$. Phía trên, lắp 02 báo hiệu có kích thước $1,2m \times 1,2m$ liên kết với cột báo hiệu.

c) Báo hiệu được bố trí tại các trụ cầu cũ

Trong quá trình phá dỡ cầu Xóm Bóng hiện hữu và di dời hạ tầng trên các trụ cầu cũ, để hướng dẫn cho các phương tiện thủy qua lại khu vực được an toàn. Báo hiệu được bố trí như sau:

- Tại trụ cầu số 5 bố trí 01 báo hiệu vật chướng ngại phía bờ phải luồng chạy tàu (B2.1) và báo hiệu cấm đi ra ngoài phạm vi hai biển báo hiệu (C1.1.4); báo hiệu chỉ được phép đi giữa hai biển báo hiệu (C1.1.3);

- Tại trụ số 6 bố trí 01 báo hiệu vật chướng ngại phía bờ phải luồng chạy tàu (B2.2) và báo hiệu cấm đi ra ngoài phạm vi hai biển báo hiệu (C1.1.4); báo hiệu chỉ được phép đi giữa hai biển báo hiệu (C1.1.3);

1.2. Trạm điều tiết không chế bảo đảm an toàn giao thông và Trạm thường trực chống va trôi mùa lũ

a) Trạm điều tiết

- Phía thượng lưu: Trạm điều tiết không chế bảo đảm an toàn giao thông bố trí bên bờ phải, cách cầu (khu vực thi công) từ 100m ÷ 200m về phía thượng lưu, gồm: 01 tàu công suất $\geq 90CV$ và 01 xuồng cao tốc (ca nô) công suất $\geq 75CV$.

- Phía hạ lưu: Trạm điều tiết không chế bảo đảm an toàn giao thông bố trí bên bờ trái, cách khu vực thi công từ 100m ÷ 200m về phía hạ lưu, gồm: 01 tàu công suất $\geq 90CV$ và 01 xuồng cao tốc công suất $\geq 75CV$.

- Phương tiện tại Trạm điều tiết không chế bảo đảm an toàn giao thông đường thủy nội địa phục vụ thi công công trình cầu Xóm Bông phải đủ đăng ký, đăng kiểm và đảm bảo điều kiện an toàn kỹ thuật theo quy định pháp luật;

- Trạm điều tiết phải bố trí đủ nhân lực, nhân lực điều tiết không chế bảo đảm an toàn giao thông phải có nghiệp vụ; Trạm điều tiết phải trang bị đầy đủ các dụng cụ trang thiết bị khác (bảng hiệu, loa nén, cờ hiệu, bộ đàm, ống nhòm, tủ thuốc cứu sinh,..) theo quy định tại Thông tư số 42/2021/TT-BGTVT ngày 31/12/2021 của Bộ GTVT quy định về công tác điều tiết không chế bảo đảm an toàn giao thông và chống va trôi trên đường thủy nội địa; các phương tiện thực hiện công tác điều tiết bảo đảm an toàn giao thông phải bố trí đủ định biên thuyền viên theo quy định tại Thông tư số 39/2019/TT-BGTVT ngày 15/10/2019 của Bộ GTVT quy định trách nhiệm của chủ phương tiện, thuyền viên, người lái phương tiện, đảm nhiệm chức danh thuyền viên và định biên an toàn tối thiểu trên phương tiện thủy nội địa.

a.1) Điều tiết đảm bảo giao thông thủy ban ngày

- Nhân viên điều tiết dùng ống nhòm kiểm soát các phương tiện chuẩn bị xuôi, ngược qua cầu hoặc đang đậu chờ, dùng loa pin cầm tay thông báo quy chế đi lại cho các phương tiện qua khu vực biết. Dùng cờ hiệu điều khiển các phương tiện qua lại khoang thông thuyền cầu.

- Khi các phương tiện được phép đi lại qua khoang thông thuyền của cầu, sử dụng tàu hoặc xuồng, cờ hiệu và loa hướng dẫn các phương tiện qua cầu theo thứ tự, không để các phương tiện chen lấn, vượt nhau gây mất an toàn trong khu vực.

- Khi có lệnh cấm các phương tiện thông qua, sử dụng tàu hoặc xuồng cao tốc, cờ hiệu và loa phát thanh hướng dẫn các phương tiện đậu đỗ vào nơi quy định.

- Đối với những phương tiện có mớn sâu, kích thước lớn có thể sử dụng xuồng hoặc tàu hoa tiêu để dẫn đường. Trường hợp cần thiết phải neo đậu tại nơi quy định, cắt tách đoàn hoặc khi cần thiết dùng tàu của trạm điều tiết lai dắt phương tiện qua

khu vực được an toàn.

- Phương tiện không tuân thủ sự điều hành của trạm điều tiết và quy chế đi lại dùng loa trên phương tiện điều tiết và xuống cao tốc cập mạn phương tiện vi phạm, yêu cầu phương tiện tuân thủ sự điều hành của trạm điều tiết, quy chế đi lại và hệ thống báo hiệu đường thủy nội địa. Nếu phương tiện vẫn không chấp hành thì lực lượng điều tiết áp tàu lên tàu trực tiếp yêu cầu thuyền trưởng phải chấp hành quy định. Nếu vẫn chống đối thì người điều tiết khẩn trương báo cáo chỉ huy và thông báo khẩn cấp cho Cảnh sát giao thông đường thủy, Bộ đội biên phòng ở khu vực gần nhất để phối hợp tổ chức cưỡng chế.

- Đối với phương tiện mất chủ động hoặc sự cố khác tại khu vực điều tiết thì các trạm điều tiết phải thông báo kịp thời với nhau đồng thời báo cáo chỉ huy để điều tiết giao thông phù hợp với tình huống sau đó điều ngay tàu đến hỗ trợ phương tiện mất chủ động vào vị trí an toàn để khắc phục sự cố.

- Thường xuyên kiểm tra, điều chỉnh báo hiệu đảm bảo đúng chuẩn tắc kỹ thuật và tầm nhìn.

a.2) Điều tiết đảm bảo giao thông thủy ban đêm

- Nhân viên điều tiết dùng đèn pha, đèn pin kết hợp ống nhòm kiểm soát các phương tiện chuẩn bị xuôi, ngược qua cầu hoặc đang đậu chờ, dùng loa pin cầm tay thông báo quy chế đi lại cho các phương tiện qua khu vực biết. Dùng đèn pin điều khiển các phương tiện qua lại khoang thông thuyền cầu.

- Khi các phương tiện được phép đi lại qua khoang thông thuyền của cầu, sử dụng tàu hoặc xuống, đèn pin và loa hướng dẫn các phương tiện qua cầu theo thứ tự, không để các phương tiện chen lấn, vượt nhau gây mất an toàn trong khu vực.

a.3) Lực lượng phối hợp hỗ trợ khi cần thiết

Trong quá trình thực hiện điều tiết hướng dẫn đảm bảo an toàn giao thông thủy phục vụ thi công xây dựng cầu sẽ có diễn biến phức tạp như việc ý thức chấp hành pháp luật giao thông đường thủy của người điều khiển phương tiện tàu biển và tàu sông, tình hình an ninh trật tự trong khu vực xây dựng cầu, vì vậy cần thiết phải có lực lượng chức năng gồm: Cảnh sát giao thông đường thủy; Bộ đội biên phòng; Thanh tra giao thông.

Khi xảy ra sự cố đâm va, hoặc chìm đắm phương tiện thủy tại luồng chạy tàu hoặc các trường hợp khác gây nguy hiểm cho các phương tiện thủy qua lại. Lực lượng điều tiết có trách nhiệm khẩn trương, báo cáo liên hệ với lực lượng chức năng phối hợp hỗ trợ giải quyết để đảm bảo an toàn giao thông thủy được thông suốt.

b) Trạm thường trực chống va trôi trong mùa lũ

- Trạm thường trực chống va trôi trong mùa lũ bố trí bên bờ trái, khu vực thi công từ 50m ÷ 100m về phía thượng lưu, gồm: 01 tàu công suất $\geq 150CV$ và 01 xuống cao tốc công suất $\geq 75CV$.

- Phương tiện tại trạm thường trực chống va trôi trong mùa lũ để đảm bảo giao thông đường thủy nội địa phục vụ thi công công trình cầu Xóm Bống phải đủ đăng ký, đăng kiểm và đảm bảo điều kiện an toàn kỹ thuật theo quy định pháp luật;

- Trạm thường trực chống va trôi trong mùa lũ phải bố trí đủ nhân lực, nhân lực thường trực chống va trôi, hỗ trợ, cứu nạn phải có nghiệp vụ; Trạm điều tiết phải trang bị đầy đủ các dụng cụ trang thiết bị khác (bảng hiệu, loa nén, cờ hiệu, bộ đàm, ống nhòm, tủ thuốc cứu sinh,..) theo quy định tại Thông tư số 42/2021/TT-BGTVT ngày 31/12/2021 của Bộ GTVT quy định về công tác điều tiết không chế đảm bảo an toàn giao thông và chống va trôi trên đường thủy nội địa; các phương tiện thực hiện công tác điều tiết đảm bảo giao thông phải bố trí đủ định biên thuyền viên theo quy định tại Thông tư số 39/2019/TT-BGTVT ngày 15/10/2019 của Bộ GTVT quy định trách nhiệm của chủ phương tiện, thuyền viên, người lái phương tiện, đảm nhiệm chức danh thuyền viên và định biên an toàn tối thiểu trên phương tiện thủy nội địa.

b.1) Phương án chống va trôi mùa lũ

- Khi có tín hiệu hoặc phát hiện các phương tiện gặp sự cố mất chủ động như: Phương tiện bị chết máy, phương tiện bị mất lái, kẹt lái, các phương tiện máy yếu không thắng được lưu tốc dòng nước bị nước lũ cuốn trôi không làm chủ được tay lái... bị trôi dạt có nguy cơ va quệt, đâm đụng vào phương tiện đang lưu thông và công trình cầu các Trạm điều tiết phải khẩn trương huy động lực lượng cứu hộ tại chỗ gồm tàu, xuồng của lực lượng điều tiết, phương tiện của các lực lượng khác tại khu vực để tập trung ứng cứu kịp thời nhằm hạn chế tới mức thấp nhất những tai nạn giao thông rủi ro xảy.

- Khi có phương tiện giao thông đường thủy bị nạn do đâm đụng nhau hoặc đâm đụng, va quệt vào nhau tại khu vực điều tiết thì lực lượng chống va trôi phải chủ trì phối hợp với các lực lượng tại chỗ và sử dụng các phương tiện thiết bị cần thiết để tổ chức cứu hộ, cứu nạn kịp thời. Trong khi xử lý ứng cứu ưu tiên cứu người trước, sau đó đến phương tiện, công trình và hàng hoá nhằm giảm thiệt hại tới mức thấp nhất có thể.

- Khi xảy ra các tình huống như trên ngoài công tác cứu hộ, cứu nạn, giải quyết hậu quả, các trạm điều tiết cần đưa ra phương án điều tiết giao thông phù hợp với tình hình thực tế không để hiện tượng ùn tắc giao thông trong khu vực điều tiết.

b.2) Thời gian dự kiến thường trực chống va trôi: 60 ngày.

b.3) Đối với các phương tiện thực hiện trong mùa lũ

- Đối với phương tiện thi công: Các phương tiện, thiết bị thi công của nhà thầu phải neo bằng hệ thống phao neo. Trong trường hợp không đảm bảo an toàn thi công trong mùa lũ các phương tiện thiết bị của nhà thầu phải neo đậu sát bờ và neo bằng hệ thống cọc thép;

- Đối với phương tiện điều tiết: Neo bằng hệ thống phao neo gồm 02 quả/trạm được liên kết với rùa BTCT tối thiểu 5 tấn;

- Đối với phương tiện chống va trôi: Neo bằng hệ thống phao neo gồm 02 quả được liên kết với rùa BTCT tối thiểu 6 tấn.

1.3. Thời gian thực hiện dự kiến: 540 ngày. Thời gian từ khi bắt đầu tập kết phương tiện, thiết bị thi công cho đến khi hoàn thành bàn giao công trình cầu.

(Chi tiết cách bố trí hệ thống biển báo hiệu, phao báo hiệu, Trạm điều tiết khổng lồ đảm bảo giao thông và Trạm thường trực chống va trôi trong mùa lũ theo bản vẽ phương án đính kèm).

2. Ban QLDA 2 có trách nhiệm:

- Chỉ đạo nhà thầu thi công và các đơn vị liên quan triển khai lắp đặt hệ thống báo hiệu và các nội dung liên quan tuân thủ phương án được thống nhất; sản xuất, lắp đặt và bảo trì báo hiệu đường thủy nội địa theo các quy định hiện hành; thông báo trên các phương tiện thông tin đại chúng; thực hiện nghiêm các quy định của Nghị định số 08/2021/NĐ-CP ngày 28/01/2021 của Chính phủ quy định về quản lý hoạt động đường thủy nội địa; Thông tư số 08/2020/TT-BGTVT ngày 17/4/2020 của Bộ trưởng Bộ Giao thông vận tải ban hành quy chuẩn kỹ thuật Quốc gia về báo hiệu đường thủy nội địa Việt Nam; Quyết định số 919/QĐ-CĐTNĐ công bố tiêu chuẩn cơ sở TCCS 01:2020/CĐTNĐ - Bố trí báo hiệu đường thủy nội địa; Thông tư số 42/2021/TT-BGTVT ngày 31/12/2021 của Bộ GTVT quy định về công tác điều tiết khổng lồ đảm bảo an toàn giao thông và chống va trôi trên đường thủy nội địa.

- Chỉ đạo nhà thầu thi công thực hiện công tác điều tiết đảm bảo an toàn giao thông đường thủy phục vụ thi công công trình cầu Xóm Bống thường xuyên kiểm tra, rà soát đảm bảo duy trì hoạt động của hệ thống an toàn giao thông, đèn báo hiệu theo phương án được thống nhất; phối hợp chặt chẽ Ban QLDA Phát triển tỉnh Khánh Hòa (chủ đầu tư công trình Đập ngăn mặn trên sông Cái, Tp. Nha Trang), vì có liên quan đến phương án đảm bảo giao thông thủy phục vụ thi công công trình Đập ngăn mặn trên sông Cái, để thực hiện điều tiết hướng dẫn giao thông qua khu vực thi công đảm bảo tuyệt đối an toàn.

- Kiểm soát các phương tiện thủy nội địa tham gia thi công phải có đầy đủ điều kiện cần thiết về đăng ký, đăng kiểm, điều kiện an toàn kỹ thuật; phải được bố trí đủ thuyền viên, người lái phương tiện đảm nhận chức danh thuyền viên và định biên an toàn tối thiểu trên phương tiện thủy nội địa theo đúng quy định tại Thông tư số 39/2019/TT-BGTVT ngày 15/10/2019 của Bộ trưởng Bộ GTVT quy định trách nhiệm của chủ phương tiện, thuyền viên, người lái phương tiện đảm nhận chức danh thuyền viên và định biên an toàn tối thiểu trên phương tiện thủy nội địa.

- Trong quá trình thi công dự án, Ban QLDA2 có trách nhiệm kiểm tra, chỉ đạo, nhắc nhở đơn vị thi công và các đơn vị liên quan chấp hành sự kiểm tra, giám sát của cơ quan quản lý nhà nước có thẩm quyền và giám sát cộng đồng theo quy định của pháp luật liên quan đến lĩnh vực đường thủy nội địa; không được làm ảnh hưởng đến tài sản thuộc kết cấu hạ tầng giao thông đường thủy nội địa (luồng, hành lang bảo vệ luồng, hệ thống báo hiệu...) các công trình liên quan khác trên đường thủy nội địa và hoạt động tại các bến thủy nội địa lân cận khu vực thi công; cấm mốc chỉ giới phạm vi dự án trong suốt quá trình thi công, tuyệt đối không được lợi dụng dự án để khai thác tài nguyên khoáng sản trái phép.

- Trước khi nghiệm thu hoàn thành công trình đưa vào sử dụng, Ban QLDA 2 lưu ý thực hiện đầy đủ công tác rà quét, thanh thải chướng ngại vật phát sinh trong

quá trình thi công, bàn giao vùng nước và bàn giao hồ sơ hoàn công công trình theo đúng quy định.

3. Thời gian thực hiện phương án: 18 tháng, kể từ ngày bàn giao vùng nước thi công.

Trường hợp hết thời gian chấp nhận phương án đảm bảo ATGT đường thủy hoặc phải thay đổi phương án thi công có ảnh hưởng đến an toàn giao thông ĐTNĐ, Ban QLDA 2 phải có báo cáo, kiến nghị Sở GTVT xem xét chấp thuận lại phương án bảo đảm giao thông đường thủy theo đúng quy định.

4. Giao Thanh tra Sở GTVT Khánh Hòa tăng cường công tác kiểm tra, giám sát công tác an toàn giao thông trong quá trình thi công, định kỳ báo cáo Sở GTVT tình hình thi công và an toàn giao thông đường thủy nội địa tại khu vực thi công.

5. Một số nội dung lưu ý khác:

- Qua khu vực thi công có hoạt động thủy nội địa tương đối thưa thớt, chủ yếu phục vụ hoạt động du lịch, và dân sinh vào ban ngày, ngoài ra, vào ban đêm các lực lượng chức năng liên quan không đủ lực lượng để thường xuyên phối hợp,

Vì vậy, để giảm các tình huống gây mất ATGT khi có hoạt động lưu thông qua khu vực thi công vào ban đêm, đối với phương án đảm bảo an toàn giao thông đường thủy phục vụ thi công công trình cầu Xóm Bống nêu trên, ngoài các biện pháp trực, cảnh báo vào ban đêm theo nội dung phương án, yêu cầu Ban QLDA 2 xem xét bổ sung thêm nội dung, hệ thống biển báo và thông báo cần thiết để thực hiện hạn chế các phương tiện thủy lưu thông qua khu vực thi công trong khung giờ từ 19h00 (hôm trước) đến 05h00 (hôm sau).

- Trong quá trình triển khai các nội dung phương án đảm bảo ATGT đường thủy nêu trên (gồm cả việc hạn chế lưu thông vào ban đêm khung giờ từ 19h00 hôm trước đến 05h00 hôm sau) nếu có các bất cập, chưa phù hợp, đề nghị Ban QLDA 2 và các đơn vị liên quan có báo cáo về Sở GTVT để xem xét, chấp thuận điều chỉnh cập nhật cho phù hợp.

Trên đây là một số nội dung ý kiến của Sở Giao thông vận tải, đề nghị Ban QLDA 2 triển khai thực hiện./.

Nơi nhận: (VBĐT)

- Như trên;
- Ban ATGT tỉnh;
- UBND TP.Nha Trang;
- Phòng QLĐT TP.Nha Trang;
- Phòng CSGT CA tỉnh;
- Bộ Chỉ huy Bộ đội Biên phòng tỉnh;
- Báo Khánh Hòa;
- Thanh tra Sở GTVT;
- Phòng: QLVT PT&NL, QLKCHT;
- Lưu: VT, QLCL&ATGT (Đ).

GIÁM ĐỐC

Nguyễn Văn Dần