

BỘ GIAO THÔNG VẬN TẢI CỘNG HOÀ XÃ HỘI CHỦ NGHĨA VIỆT NAM
Độc lập - Tự do - Hạnh phúc

Số: 911 /QĐ-BGTVT

Hà Nội, ngày 13 tháng 07 năm 2022

QUYẾT ĐỊNH

**Phê duyệt Dự án thành phần đoạn Cần Thơ - Hậu Giang
thuộc Dự án xây dựng công trình đường bộ cao tốc Bắc - Nam phía Đông
giai đoạn 2021-2025**

BỘ TRƯỞNG BỘ GIAO THÔNG VẬN TẢI

Căn cứ Luật Đầu tư công số 39/2019/QH14 đã được sửa đổi, bổ sung một số điều theo Luật số 64/2020/QH14, Luật số 72/2020/QH14 và Luật số 03/2022/QH15;

Căn cứ Luật Xây dựng số 50/2014/QH13 đã được sửa đổi, bổ sung một số điều theo Luật số 62/2020/QH14;

Căn cứ Nghị quyết số 43/2022/QH15 ngày 11/01/2022 của Quốc hội về chính sách tài khóa, tiền tệ hỗ trợ Chương trình phục hồi và phát triển kinh tế - xã hội;

Căn cứ Nghị quyết số 44/2022/QH15 ngày 11/01/2022 của Quốc hội về chủ trương đầu tư Dự án xây dựng công trình đường bộ cao tốc Bắc - Nam phía Đông giai đoạn 2021 - 2025;

Căn cứ Nghị quyết số 273/NQ-UBTVQH15 ngày 11/7/2022 của Ủy ban Thường vụ Quốc hội về chủ trương chuyển mục đích sử dụng rừng, đất rừng và đất trồng lúa nước từ hai vụ trở lên của Dự án xây dựng công trình đường bộ cao tốc Bắc - Nam phía Đông giai đoạn 2021 – 2025;

Căn cứ Nghị quyết số 18/NQ-CP ngày 11/02/2022 của Chính phủ triển khai Nghị quyết số 44/2022/QH15 ngày 11/01/2022 của Quốc hội;

Căn cứ Nghị định số 12/2017/NĐ-CP ngày 10/02/2017 của Chính phủ quy định chức năng, nhiệm vụ, quyền hạn và cơ cấu tổ chức của Bộ GTVT;

Căn cứ các Nghị định của Chính phủ: số 15/2021/NĐ-CP ngày 03/3/2021 về quản lý dự án đầu tư xây dựng; số 06/2021/NĐ-CP ngày 26/01/2021 về quản lý chất lượng, thi công xây dựng và bảo trì công trình xây dựng; số 10/2021/NĐ-CP ngày 09/02/2021 về quản lý chi phí đầu tư xây dựng; số 40/2020/NĐ-CP ngày 06/4/2020 quy định chi tiết thi hành một số điều của Luật Đầu tư công;

Căn cứ Quyết định số 1454/QĐ-TTg ngày 01/9/2021 của Thủ tướng Chính phủ về việc phê duyệt Quy hoạch mạng lưới đường bộ thời kỳ 2021-2030, tầm nhìn đến năm 2050;

Căn cứ Kết luận số 41-KL/BCSĐ ngày 13/7/2022 của Ban cán sự đảng Bộ Giao thông vận tải về việc giao chủ đầu tư các dự án thành phần thuộc Dự án xây

dựng công trình đường bộ cao tốc Bắc - Nam phía Đông giai đoạn 2021 - 2025;

Căn cứ văn bản số 460/TTg-CN ngày 25/5/2022 của Thủ tướng Chính phủ về việc phê duyệt Khung chính sách về bồi thường, hỗ trợ, tái định cư Dự án thành phần đoạn Cần Thơ - Hậu Giang thuộc Dự án xây dựng công trình đường bộ cao tốc Bắc - Nam phía Đông giai đoạn 2021 - 2025;

Căn cứ văn bản số 324/BC-MTTQ-BTT ngày 05/5/2022 của Ban Thường trực Ủy ban MTTQ Việt Nam thành phố Cần Thơ về báo cáo kết quả lấy ý kiến cộng đồng dân cư nơi thực hiện Dự án xây dựng công trình đường bộ cao tốc Bắc Nam phía Đông, giai đoạn 2021 – 2025 đoạn Cần Thơ – Cà Mau;

Căn cứ văn bản số 908/MTTQ-BTT ngày 27/4/2022 của Ban Thường trực Ủy ban MTTQ Việt Nam tỉnh Hậu Giang về báo cáo kết quả lấy ý kiến cộng đồng dân cư nơi thực hiện Dự án thành phần đoạn Cần Thơ – Hậu Giang và Hậu Giang – Cà Mau thuộc Dự án xây dựng công trình đường bộ cao tốc Bắc – Nam phía Đông giai đoạn 2021 – 2025;

Căn cứ Quyết định số 1075/QĐ-BTNMT ngày 20/5/2022 của Bộ trưởng Bộ Tài nguyên và Môi trường về việc phê duyệt kết quả thẩm định báo cáo đánh giá tác động môi trường của Dự án thành phần đoạn Cần Thơ - Hậu Giang thuộc Dự án xây dựng công trình đường bộ cao tốc Bắc - Nam phía Đông giai đoạn 2021 - 2025;

Căn cứ Quyết định số 809/QĐ-BGTVT ngày 25/6/2022 của Bộ trưởng Bộ Giao thông vận tải về việc phê duyệt danh mục tiêu chuẩn kỹ thuật áp dụng cho Dự án thành phần đoạn Cần Thơ - Hậu Giang thuộc Dự án xây dựng công trình đường bộ cao tốc Bắc - Nam phía Đông giai đoạn 2021-2025;

Xét Tờ trình số 1680/PMUMT-KHTH ngày 10/6/2022 của Ban Quản lý dự án Mỹ Thuận về việc trình thẩm định, phê duyệt Báo cáo nghiên cứu khả thi Dự án thành phần đoạn Cần Thơ – Hậu Giang; Văn bản số 1832/PMUMT-KHTH ngày 27/6/2022 của Ban Quản lý dự án Mỹ Thuận về việc tiếp thu, giải trình ý kiến về hồ sơ Báo cáo nghiên cứu khả thi của Dự án; Báo cáo thẩm tra số 196/CNUTCV ngày 07/6/2022, số 232/CNUTCV ngày 27/06/2022 của Tư vấn thẩm tra; kèm theo hồ sơ dự án do tư vấn thiết kế lập tháng 6/2022;

Theo đề nghị của Cục trưởng Cục Quản lý xây dựng và Chất lượng công trình giao thông tại Báo cáo kết quả thẩm định số 246/CQLXD-CCPN ngày 30/6/2022.

QUYẾT ĐỊNH:

Điều 1. Phê duyệt Dự án thành phần đoạn Cần Thơ - Hậu Giang thuộc Dự án xây dựng công trình đường bộ cao tốc Bắc - Nam phía Đông giai đoạn 2021 - 2025 với các nội dung chủ yếu như sau:

1. Tên dự án: Dự án thành phần đoạn Cần Thơ - Hậu Giang thuộc Dự án xây dựng công trình đường bộ cao tốc Bắc - Nam phía Đông giai đoạn 2021 - 2025.
2. Người quyết định đầu tư: Bộ trưởng Bộ Giao thông vận tải.

3. Chủ đầu tư: Ban Quản lý dự án Mỹ Thuận.

4. Mục tiêu, quy mô đầu tư và giải pháp thiết kế chủ yếu

4.1. Mục tiêu đầu tư: Hoàn thành đưa vào khai thác đồng bộ tuyến đường bộ cao tốc Bắc - Nam phía Đông; kết nối các trung tâm kinh tế, chính trị, các khu kinh tế, khu công nghiệp trọng yếu, đặc biệt là các vùng kinh tế trọng điểm; từng bước hoàn thiện hệ thống kết cấu hạ tầng đồng bộ với các công trình hiện đại, tạo sức lan tỏa cao để thúc đẩy phát triển kinh tế - xã hội và bảo đảm quốc phòng - an ninh; góp phần thực hiện thắng lợi các mục tiêu, chiến lược phát triển kinh tế - xã hội đã được Đại hội đại biểu toàn quốc lần thứ XIII của Đảng đề ra.

4.2. Phạm vi dự án

a) Tuyến cao tốc

- Điểm đầu Km15+350 giao với tuyến nối đường Nam Sông Hậu - QL1, thuộc quận Cái Răng, thành phố Cần Thơ.

- Điểm cuối Km53+000 giao với điểm đầu Dự án thành phần đoạn Hậu Giang - Cà Mau thuộc huyện Vị Thủy, tỉnh Hậu Giang.

- Tổng chiều dài tuyến khoảng 37,65km.

b) Tuyến nối

- Điểm đầu Km0+00 giao với đường Nam Sông Hậu, thuộc quận Cái Răng, thành phố Cần Thơ.

- Điểm cuối: Km9+252 giao với QL1, thuộc quận Cái Răng, thành phố Cần Thơ.

- Tổng chiều dài tuyến nối khoảng 9,252km.

4.3. Quy mô đầu tư xây dựng

4.3.1. Đường cao tốc

a) Cấp đường

Giai đoạn hoàn chỉnh là đường cao tốc cấp 100, vận tốc thiết kế $V_{tk}=100$ km/h theo tiêu chuẩn TCVN 5729 - 2012 “Đường ô tô cao tốc - Yêu cầu thiết kế”.

Giai đoạn phân kỳ các yếu tố hình học (bình đồ, trắc dọc) đạt tiêu chuẩn đường cao tốc cấp 100, quy mô 04 làn xe theo tiêu chuẩn TCVN 42:2022/TCĐBVN “Đường ô tô cao tốc - Thiết kế và tổ chức giao thông trong giai đoạn phân kỳ đầu tư xây dựng”.

b) Mặt cắt ngang

Giai đoạn hoàn chỉnh quy mô 4 làn xe, bề rộng nền đường $B_{nền} = 24,75m$; giai đoạn phân kỳ quy mô 4 làn xe hạn chế, bề rộng nền đường $B_{nền} = 17m$.

c) Mặt đường

- Tuyến chính: Mặt đường cấp cao A1, mô đun đàn hồi yêu cầu $E_{yc} \geq 180Mpa$.

- Các nhánh nút giao liên thông: Mặt đường cấp cao A1, mô đun đàn hồi yêu cầu $E_{yc} \geq 140\text{Mpa}$.

d) Công trình cầu

- Công trình cầu thiết kế bằng bê tông cốt thép và bê tông cốt thép dự ứng lực theo các tiêu chuẩn TCVN 11823-1:2017 đến TCVN 11823-14:2017 “Thiết kế cầu đường bộ”.

- Khổ cầu phù hợp khổ nền đường; tải trọng thiết kế HL93.

đ) Nút giao: Xây dựng các nút giao liên thông và trực thông (cầu vượt hoặc hầm chui) bảo đảm khai thác an toàn, kết nối, đi lại thuận lợi.

e) Tần suất thiết kế: Thiết kế đảm bảo tần suất $P = 1\%$.

4.3.2. Tuyến nối, đường gom, đường ngang, đường hoàn trả

- Cấp đường, mặt cắt ngang: Phù hợp với quy mô đường hiện hữu, tối thiểu là đường giao thông nông thôn loại B; riêng tuyến nối theo quy mô đường cấp III đồng bằng, vận tốc thiết kế 80km/h.

- Tần suất thiết kế: Tần suất thiết kế theo quy định của cấp đường hoặc phù hợp với hiện trạng khai thác.

- Mặt đường: Bê tông nhựa, láng nhựa hoặc bê tông xi măng phù hợp với kết cấu mặt đường hiện trạng.

4.3.3. Công trình phục vụ khai thác: Đầu tư xây dựng một số hạng mục hạ tầng của hệ thống giao thông thông minh.

4.4. Giải pháp thiết kế chủ yếu

4.4.1. Hướng tuyến, bình đồ

- Tuyến cao tốc: Từ vị trí điểm đầu, tuyến đi theo hướng Tây Nam đến vị trí giao với QL1 tại Km24+235, sau đó tuyến đi thẳng và song song về bên phải tuyến Quản Lộ - Phụng Hiệp (cách khoảng 15km) cách thành phố Vị Thanh khoảng 10km, tuyến giao với QL61 tại khu vực gần thị xã Long Mỹ (Km53+000), đây là điểm cuối của Dự án và điểm đầu của Dự án thành phần đoạn Hậu Giang - Cà Mau.

- Tuyến nối: Bắt đầu từ vị trí giao đường Nam Sông Hậu và đường vào cảng Cái Cui, tuyến đi theo hướng Tây Nam, sau khi cắt qua rạch Ba Dầu, tuyến rẽ phải để kết nối vào nút giao IC2 của tuyến cao tốc Cần Thơ - Hậu Giang và đi thẳng để giao với Quốc lộ 1.

- Bình diện tuyến thiết kế đảm bảo các yêu cầu kỹ thuật của cấp đường, phù hợp với các quy hoạch có liên quan, các điểm khống chế, giảm thiểu tối đa khối lượng giải phóng mặt bằng, cơ bản tránh các khu đông dân cư, đất quốc phòng,... đảm bảo kinh tế - kỹ thuật, hài hòa với cảnh quan trong khu vực.

4.4.2. Trắc dọc

Thiết kế đảm bảo tiêu chuẩn kỹ thuật của đường ô tô cao tốc, có xét đến giải

pháp đầu tư giai đoạn hoàn chỉnh, đảm bảo tần suất thiết kế, thoát lũ, phù hợp với điều kiện địa hình khu vực tuyến, hạn chế đắp cao, đáp ứng tính không thông thuyền, tính không yêu cầu tại các vị trí giao cắt với đường quốc lộ, đường địa phương, đảm bảo êm thuận trong quá trình vận hành, giảm thiểu khối lượng đào, đắp, đáp ứng yêu cầu kinh tế - kỹ thuật, ổn định công trình lâu dài.

4.4.3. Mặt cắt ngang

a) Đường cao tốc

- Giai đoạn phân kỳ đầu tư bố trí lệch về phía bên phải theo mặt cắt ngang giai đoạn hoàn chỉnh; đảm bảo tối ưu, hiệu quả, kinh tế - kỹ thuật, thuận lợi, tiết kiệm khi mở rộng giai đoạn hoàn chỉnh ($B_{nền}=24,75\text{m}$, bao gồm 04 làn xe cơ giới, $B_{mặt}=4\times3,75=15\text{m}$; dải phân cách giữa $B_{pcg}=0,75\text{m}$; dải an toàn $B_{att}=2\times0,75=1,5\text{m}$; dải dừng xe khẩn cấp $2\times3,0\text{m}$; $B_{lề}=2\times0,75=1,5\text{m}$).

- Chiều rộng nền đường $B_{nền}=17\text{m}$, trong đó: Mặt đường xe chạy $B_{mặt}=4\times3,5=14\text{m}$, dải phân cách giữa $B_{pcg}=0,5\text{m}$; dải an toàn trong $B_{att}=2\times0,5=1,0\text{m}$; dải an toàn ngoài $B_{atn}=2\times0,25=0,5\text{m}$; lề đất $B_{lề}=2\times0,5=1,0\text{m}$.

- Đối với các đoạn trong nút giao, đầu tư với quy mô hoàn chỉnh $B_{nền}=24,75\text{m}$, trong đó: Mặt đường xe chạy $B_{mặt}=4\times3,75=15\text{m}$, dải phân cách giữa $B_{pcg}=0,75\text{m}$, dải an toàn trong $B_{att}=2\times0,75=1,5\text{m}$, làn dừng xe khẩn cấp $B_{lkc}=2\times3=6\text{m}$, lề đất $B_{lề}=2\times0,75=1,5\text{m}$.

- Đoạn dừng xe khẩn cấp: Bố trí không liên tục, với khoảng cách 4,0-5,0km/vị trí tuân thủ TCCS 42:2022/TCĐBVN.

b) Tuyến nối Nam Sông Hậu - Quốc lộ 1: Chiều rộng nền đường $B_{nền}=12\text{m}$, trong đó: mặt đường xe chạy $B_{mặt}=2\times3,5=7,0\text{m}$; lề gia cố $B_{lgc}=2\times2=4,0\text{m}$; lề đất $B_{ld}=2\times0,5=1,0\text{m}$.

c) Đường gom, đường ngang, hoàn trả đường dân sinh: Bề rộng nền, mặt đường tối thiểu $B_{nền}=5,0\text{m}/B_{mặt}=3,5\text{m}$.

4.4.4. Nền đường

a) Nền đắp thông thường: Đắp bằng cát đảm bảo độ chặt và sức chịu tải theo yêu cầu kỹ thuật của cấp đường tương ứng; phạm vi 30cm dưới kết cấu áo đường của nền đường cao tốc sử dụng giải pháp cát gia cố xi măng; độ dốc mái taluy 1/2, đắp bao bằng đất.

b) Xử lý nền đất yếu: Trước khi đắp nền, tiến hành xử lý nền đất yếu bằng các phương pháp bắc thăm (kết hợp vải địa kỹ thuật gia cường), trụ đất xi măng, riêng một số đoạn có chiều sâu đất yếu lớn sử dụng công hộp cọc.

4.4.5. Mặt đường

a) Đường cao tốc: Mặt đường cấp cao A1; lớp mặt bằng bê tông nhựa chặt, tầng móng trên bằng các lớp hỗn hợp gia cố nhựa, hỗn hợp gia cố xi măng, tầng móng dưới bằng cấp phối đá dăm; đảm bảo mô đun đàn hồi yêu cầu $E_{yc} \geq 180\text{MPa}$; các nhánh các nút giao, tuyến nối Nam Sông Hậu - QL1: Mặt đường cấp cao A1,

lớp mặt bê tông nhựa chặt rải nóng trên các lớp móng đảm bảo mô đun đàn hồi yêu cầu $E_{yc} \geq 140\text{Mpa}$.

b) Đường ngang, đường gom, đường hoàn trả, vuốt nối: Mặt đường bằng bê tông nhựa, láng nhựa hoặc bê tông xi măng phù hợp với kết cấu mặt đường hiện trạng.

4.4.6. Thiết kế giao cắt

a) Giao cắt liên thông

Đầu tư xây dựng 04 nút giao liên thông khác mức đảm bảo các nhánh kết nối phù hợp với quy mô giai đoạn hoàn chỉnh:

- Nút giao IC2 (Km15+350): Xây dựng nút giao theo dạng thức hoa thị, giai đoạn phân kỳ đầu tư 02 nhánh kết nối với tuyến đường Nam Sông Hậu - QL1.

- Nút giao IC3 (Km24+235): Xây dựng nút giao theo dạng thức bán hoa thị, bố trí 02 nhánh kết nối với Quốc lộ 1 hiện hữu.

- Nút giao IC4 (Km37+500): Xây dựng nút giao theo dạng thức bán hoa thị, bố trí 02 nhánh kết nối với Quốc lộ 61 hiện hữu.

- Nút giao IC5 (Km53+228): Xây dựng nút giao theo dạng thức bán hoa thị, bố trí 02 nhánh kết nối với Quốc lộ 61 và 61B hiện hữu.

b) Giao cắt trực thông: Đi chui dưới cầu của tuyến cao tốc (hoặc hầm chui sau mố).

4.4.7. Công trình cầu

Xây dựng 42 công trình cầu, trong đó 31 cầu trên cao tốc, 07 cầu trên tuyến nối Nam Sông Hậu - QL1, 02 cầu trong các nhánh nút giao liên thông, 02 cầu trên đường gom.

a) Mặt cắt ngang cầu

- Cầu trên đường cao tốc

+ Bề rộng cầu $B_{\text{cầu}}=17,5\text{m}$, trong đó: Mặt đường xe chạy $B_{\text{mặt}}=4 \times 3,5=14\text{m}$, dải phân cách giữa $B_{\text{pcg}}=0,5\text{m}$, dải an toàn trong $B_{\text{att}}=2 \times 0,5=1,0\text{m}$, dải an toàn ngoài $B_{\text{atn}}=2 \times 0,5=1,0\text{m}$, lan can $B_{\text{lc}}=2 \times 0,5=1,0\text{m}$.

+ Các cầu trong nút giao, đầu tư với quy mô hoàn chỉnh $B_{\text{cầu}}=24,75\text{m}$, trong đó: Mặt đường xe chạy $B_{\text{mặt}}=4 \times 3,75=15\text{m}$, dải phân cách giữa $B_{\text{pcg}}=0,75\text{m}$, dải an toàn trong $B_{\text{att}}=2 \times 0,75=1,5\text{m}$, làn dừng xe khẩn cấp $B_{\text{kcc}}=2 \times 3=6\text{m}$, dải an toàn ngoài $B_{\text{atn}}=2 \times 0,25=0,5\text{m}$, lan can $B_{\text{lc}}=2 \times 0,5=1,0\text{m}$.

+ Cầu Nàng Mau (Km41+900) xây dựng quy mô hoàn chỉnh với 02 đơn nguyên, bề rộng mỗi đơn nguyên cầu $B_{\text{cầu}}=12,365\text{m}$, trong đó: Dải phân cách giữa $B_{\text{pcg}}=0,365\text{m}$, mặt đường xe chạy $B_{\text{mặt}}=2 \times 3,75=7,5\text{m}$, dải an toàn trong $B_{\text{att}}=0,75\text{m}$, làn dừng xe khẩn cấp $B_{\text{lkc}}=3\text{m}$, dải phụ $B_{\text{ph}}=0,25\text{m}$, lan can $B_{\text{lc}}=0,5\text{m}$.

- Cầu trên tuyến nối Nam Sông Hậu - QL1: Bề rộng cầu phù hợp với khổ nền đường, $B_{\text{cầu}}=12\text{m}$.

- Cầu trong nhánh nút giao liên thông: Bề rộng cầu phù hợp với quy mô các nhánh kết nối.

b) Kết cấu phần trên: Sử dụng dầm bê tông cốt thép dự ứng lực đúc sẵn (dầm bản, dầm T ngược, dầm I, dầm Super-T và các loại dầm khác).

c) Kết cấu phần dưới: Mố, trụ bằng bê tông cốt thép trên hệ móng cọc bê tông cốt thép, bê tông cốt thép DU'L. Kết cấu móng, mố trụ, chiều dài cọc sẽ được xác định chính xác trong bước thiết kế tiếp theo.

(Chi tiết có phụ lục kèm theo)

4.4.8. Hệ thống thoát nước

- Hệ thống thoát nước ngang: Xây dựng hệ thống thoát nước ngang bảo đảm thoát nước và phục vụ thủy lợi.

- Hệ thống thoát nước dọc: Xây dựng hệ thống rãnh dọc, rãnh biên,... bảo đảm thoát nước nền, mặt đường.

- Hoàn trả, bổ sung kênh, mương đối với các đoạn tuyến đi trùng với hệ thống kênh, mương hiện hữu đảm bảo việc tưới tiêu, phục vụ sản xuất của người dân.

4.4.9. Đường gom, đường ngang, đường hoàn trả: Đầu tư xây dựng hệ thống đường gom, đường hoàn trả dọc hai bên tuyến (không liên tục) với quy mô tối thiểu theo quy mô đường GTNT loại B; kết cấu mặt đường láng nhựa hoặc bê tông xi măng phù hợp với hiện trạng. Chiều dài, quy mô, kết cấu đường gom sẽ tiếp tục được xác định chính xác trong bước thiết kế tiếp theo.

4.4.10. Công trình phục vụ khai thác

a) Hệ thống giao thông thông minh: Đầu tư xây dựng một số hạng mục hạ tầng của hệ thống giao thông thông minh (bể cấp, ống bảo vệ cáp, bệ móng cột).

b) Trạm dừng nghỉ

- Trong Dự án không đầu tư xây dựng trạm dừng nghỉ, chỉ hoạch định vị trí, quy mô để thực hiện công tác giải phóng mặt bằng.

- Vị trí dự kiến tại khoảng Km45+000 (bố trí hai bên đường cao tốc). Vị trí chính thức sẽ được quyết định trong bước tiếp theo sau khi thỏa thuận cụ thể với địa phương.

- Quy mô trạm loại 1 theo quy định tại Quy chuẩn kỹ thuật quốc gia về trạm dừng nghỉ đường bộ ban hành kèm theo Thông tư số 48/2012/TT-BGTVT ngày 15/11/2012 của Bộ trưởng Bộ GTVT.

4.4.11. Các công trình khác

- Hệ thống an toàn giao thông: Xây dựng hoàn chỉnh hệ thống an toàn giao thông phù hợp Quy chuẩn kỹ thuật quốc gia về báo hiệu đường bộ QCVN 41:2019/BGTVT; dải phân cách giữa bằng bê tông cốt thép.

- Hàng rào: Bố trí hàng rào bảo vệ dọc theo hai bên tuyến.

- Công trình phòng hộ: Đoạn thông thường gia cố bằng trồng cỏ. Đối với các

đoạn nền đắp cao, đắp qua vùng ngập nước thường xuyên, mái ta luy được gia cố bằng tấm ốp bê tông.

- Diện chiếu sáng: Bố trí tại các nút giao liên thông và các công trình cầu chiều dài lớn có yêu cầu thiết kế cảnh quan.

5. Tổ chức tư vấn khảo sát, lập Báo cáo nghiên cứu khả thi: Liên danh Công ty cổ phần Tư vấn thiết kế Giao thông vận tải phía Nam (TEDI South) và Công ty cổ phần Tư vấn Trường Sơn.

6. Địa điểm xây dựng và diện tích đất sử dụng

- Địa điểm: Quận Cái Răng, thành phố Cần Thơ và các huyện Châu Thành, Phụng Hiệp, Vị Thủy, tỉnh Hậu Giang.

- Diện tích đất sử dụng khoảng 287,74 ha.

7. Nhóm dự án; loại, cấp công trình chính; thời hạn sử dụng công trình chính theo thiết kế.

- Nhóm dự án: Dự án quan trọng quốc gia.

- Loại, cấp công trình: Công trình giao thông đường bộ, cấp I.

- Thời hạn sử dụng công trình chính theo thiết kế: Thời hạn sử dụng theo tiêu chuẩn thiết kế được áp dụng.

8. Số bước thiết kế, danh mục tiêu chuẩn chủ yếu được lựa chọn

- Thiết kế 03 bước: Thiết kế cơ sở, thiết kế kỹ thuật và thiết kế bản vẽ thi công.

- Danh mục tiêu chuẩn: Theo Quyết định số 809/QĐ-BGTVT ngày 25/6/2022 của Bộ trưởng Bộ GTVT về việc phê duyệt danh mục tiêu chuẩn áp dụng cho Dự án.

9. Tổng mức đầu tư, giá trị các khoản mục chi phí trong tổng mức đầu tư

Tổng mức đầu tư: 10.370,74 tỷ đồng (*Mười nghìn, ba trăm bảy mươi tỷ, bảy trăm bốn mươi triệu đồng*).

Trong đó:

- Chi phí bồi thường hỗ trợ và tái định cư (đã bao gồm dự phòng):	1.956,46	tỷ đồng;
- Chi phí xây dựng và thiết bị:	7.002,15	tỷ đồng;
- Chi phí quản lý dự án:	40,33	tỷ đồng;
- Chi phí tư vấn đầu tư xây dựng:	202,08	tỷ đồng;
- Chi phí khác:	223,88	tỷ đồng;
- Chi phí dự phòng:	945,84	tỷ đồng.

10. Tiến độ thực hiện dự án: Chuẩn bị đầu tư, thực hiện Dự án từ năm 2022, cơ bản hoàn thành năm 2025 và đưa vào khai thác, vận hành từ năm 2026.

11. Nguồn vốn đầu tư và dự kiến bố trí kế hoạch vốn theo tiến độ thực hiện dự án

- Nguồn vốn: Ngân sách nhà nước theo Nghị quyết số 44/2022/QH15 ngày 11/01/2022 của Quốc hội.

- Dự kiến phân bổ vốn theo tiến độ dự án và Nghị quyết số 44/2022/QH15 của Quốc hội:

- + Giai đoạn 2021 - 2025 bố trí 7.260 tỷ đồng, trong đó năm 2022: 1.667 tỷ đồng; năm 2023: 1.794 tỷ đồng; năm 2024: 1.777 tỷ đồng; năm 2025: 2.022 tỷ đồng.

- + Giai đoạn 2026 - 2027 bố trí 3.110,74 tỷ đồng, trong đó năm 2026: 1.867 tỷ đồng; năm 2027: 1.243,74 tỷ đồng.

12. Hình thức tổ chức quản lý dự án: Áp dụng hình thức Ban Quản lý dự án đầu tư xây dựng chuyên ngành, Ban Quản lý dự án đầu tư xây dựng khu vực.

13. Phương án bồi thường, hỗ trợ, tái định cư

- Giải phóng mặt bằng quy mô 04 làn xe hoàn chỉnh theo Nghị quyết số 44/2022/QH15 ngày 11/01/2022 của Quốc hội về chủ trương đầu tư Dự án xây dựng công trình đường bộ cao tốc Bắc - Nam phía Đông giai đoạn 2021 - 2025;

- Phạm vi được xác định theo Nghị định số 11/2010/NĐ-CP ngày 24/02/2010 và Nghị định số 100/2013/NĐ-CP ngày 03/9/2013 của Chính phủ về quản lý và bảo vệ kết cấu hạ tầng giao thông đường bộ. Tổng diện tích thu hồi đất khoảng 287,74ha.

- Chi phí bồi thường, hỗ trợ, tái định cư (đã bao gồm dự phòng): 1.956,46 tỷ đồng. Trong đó: đoạn qua thành phố Cần Thơ là 618,10 tỷ đồng; đoạn qua tỉnh Hậu Giang là 1.338,36 tỷ đồng.

- Tổ chức thực hiện: Tách công tác bồi thường, hỗ trợ, tái định cư thành tiểu dự án riêng, do Ủy ban nhân dân thành phố Cần Thơ và Ủy ban nhân dân tỉnh Hậu Giang tổ chức thực hiện theo quy định tại khoản 2 Điều 29 Nghị định số 47/2014/NĐ-CP ngày 15/5/2014 của Chính phủ.

14. Các nội dung khác

Ban Quản lý dự án Mỹ Thuận chịu trách nhiệm:

- Thực hiện các nội dung nêu tại Báo cáo thẩm định số 246/CQLXD-CCPN ngày 30/6/2022 của Cục Quản lý xây dựng và Chất lượng công trình giao thông.

- Lập kế hoạch, tiến độ tổng thể, chi tiết để triển khai Dự án, tuân thủ quy định, phù hợp với tiến độ triển khai, hoàn thành dự án theo Nghị quyết số 44/2022/QH15, Nghị quyết số 18/NQ-CP và kế hoạch vốn được cấp có thẩm quyền chấp thuận.

- Phối hợp chặt chẽ với chủ đầu tư tiểu dự án giải phóng mặt bằng và các đơn vị có liên quan để kiểm tra, rà soát, đảm bảo khối lượng giải phóng mặt bằng

phù hợp với hồ sơ thiết kế được phê duyệt, đảm bảo chặt chẽ về thủ tục, tuân thủ quy định.

- Tổ chức khảo sát chi tiết, thu thập các số liệu về địa hình, địa chất, thủy văn làm cơ sở để chuẩn xác các giải pháp thiết kế; xác định cụ thể phạm vi đường gom, đường công vụ... và các công trình phụ trợ thi công.

- Làm việc với địa phương, xác định cụ thể, chuẩn xác nguồn cung cấp vật liệu, vị trí đổ vật liệu thừa trong quá trình thi công.

- Tiếp tục rà soát, nghiên cứu kỹ lưỡng, so sánh lựa chọn giải pháp thiết kế phù hợp, đặc biệt là áp dụng các giải pháp, công nghệ mới bảo đảm tối ưu về kinh tế - kỹ thuật.

- Hạng mục nền đường: Trong các bước tiếp theo, trên cơ sở số liệu khảo sát bổ sung, đề nghị Ban QLDA Mỹ Thuận chỉ đạo TVTK rà soát, tính toán chi tiết, điều chỉnh, bổ sung giải pháp thiết kế (nếu cần), trong đó xem xét thêm các loại hình công trình để áp dụng khi tuyến đi qua khu vực có tầng đất yếu lớn, đảm bảo đáp ứng các yêu cầu kinh tế - kỹ thuật; quy định chặt chẽ về công tác quan trắc, trình tự, thời gian thi công giữa phần cầu và đường đầu cầu để đáp ứng yêu cầu tiến độ của Dự án.

- Đối với công trình cầu: Trong bước thiết kế tiếp theo, căn cứ số liệu khảo sát chi tiết, Ban QLDA chỉ đạo Tư vấn chuẩn xác loại hình, số lượng, kích thước kết cấu móng, mố trụ, sơ đồ nhịp và kết cấu phần trên phù hợp với đặc điểm chịu lực và giải pháp phân kỳ xây dựng của từng cầu, nhằm giảm tối đa chiều cao đắp đường đầu cầu.

- Đối với kết cấu mặt đường: Thí nghiệm xác định đầy đủ tính chất cơ lý của vật liệu dự kiến sử dụng, bố trí các lớp vật liệu phù hợp và tính toán xác định chính xác chiều dày các lớp kết cấu áo đường.

- Rà soát cụ thể các vị trí tuyến cao tốc đi qua khu vực tập trung dân cư để xem xét bố trí hệ thống tường chống ồn (nếu cần) nhằm giảm thiểu ảnh hưởng đến đời sống của người dân.

- Quản lý chặt chẽ chất lượng, tiến độ và chi phí đầu tư xây dựng, bảo đảm tuân thủ quy định, tiết kiệm, hiệu quả, công khai, minh bạch, không để thất thoát, lãng phí.

- Thực hiện bảo vệ môi trường theo kết quả thẩm định Báo cáo đánh giá tác động môi trường đã được Bộ trưởng Bộ Tài nguyên và Môi trường phê duyệt tại Quyết định số 1075/QĐ-BTNMT ngày 20/5/2022 và các quy định của pháp luật về bảo vệ môi trường.

Điều 2. Tổ chức thực hiện

Ban Quản lý dự án Mỹ Thuận thực hiện quyền, nghĩa vụ, trách nhiệm của Chủ đầu tư trong việc tổ chức lập, thẩm định, phê duyệt thiết kế triển khai sau thiết kế cơ sở, lựa chọn nhà thầu để triển khai thực hiện dự án tuân thủ quy định; chịu trách nhiệm toàn diện trước pháp luật và Bộ trưởng Bộ Giao thông vận tải trong quá trình quản lý, thực hiện dự án, đảm bảo tuân thủ quy định của pháp

luật về đầu tư công, pháp luật về xây dựng, pháp luật về đấu thầu và pháp luật khác có liên quan.

Trên cơ sở hồ sơ Báo cáo nghiên cứu khả thi được duyệt, Ban Quản lý dự án Mỹ Thuận khẩn trương chỉ đạo các đơn vị liên quan rà soát, cập nhật hồ sơ thiết kế cấm cọc giải phóng mặt bằng theo quy định tại điểm a khoản 3 Điều 1 Nghị quyết số 18/NQ-CP ngày 11/02/2022 của Chính phủ và hoàn thiện các thủ tục liên quan, bàn giao cho các Chủ đầu tư tiêu dự án thành phần giải phóng mặt bằng để triển khai thực hiện Dự án đảm bảo tiến độ yêu cầu.

Điều 3.

1. Quyết định này có hiệu lực kể từ ngày ký.

2. Vụ trưởng các vụ: Kế hoạch - Đầu tư, Đối tác công - tư, Kết cấu hạ tầng giao thông, Khoa học - Công nghệ, Môi trường, Tài chính; Tổng cục trưởng Tổng cục Đường bộ Việt Nam; Cục trưởng Cục Quản lý xây dựng và Chất lượng công trình giao thông; Giám đốc Ban Quản lý dự án Mỹ Thuận và Thủ trưởng các cơ quan, đơn vị liên quan chịu trách nhiệm thi hành Quyết định này. /.

Nơi nhận:

- Như Điều 3;
- Thủ tướng Chính phủ (để báo cáo);
- Bộ trưởng (để báo cáo);
- Thứ trưởng Lê Đình Thọ;
- Văn phòng Chính phủ;
- Các Bộ: Kế hoạch và Đầu tư, Tài chính;
- Kho bạc Nhà nước TW;
- UBND thành phố Cần Thơ;
- UBND tỉnh Hậu Giang;
- Các đơn vị có liên quan (Ban QLDA Mỹ Thuận sao gửi);
- Lưu: VT, CQLXD (03).

**KT. BỘ TRƯỞNG
THỨ TRƯỞNG**



Nguyễn Duy Lâm

PHỤ LỤC

Dự kiến phương án xây dựng công trình cầu thuộc Dự án thành phần đoạn Cần Thơ - Hậu Giang
(Kèm theo Quyết định số 11 / QĐ-BGTVT ngày 13 / 07 / 2022 của Bộ trưởng Bộ Giao thông vận tải)



TT	Tên cầu	Lý trình	Sơ đồ nhịp (m)	Chiều dài (m)	Bề rộng (m)	Kết cấu nhịp
Cầu trên cao tốc						
1	Thanh Đông	Km15+946	$2 \times 31 + 2 \times 40 + 31 + 2 \times 40 + 42,5 + 45 + 42,5 + 5 \times 40 + 39,1$	622,60	$24,75 \div 32,25$	Dầm SPT
2	Cơ Ba	Km17+531	$4 \times 33 + 15 + 4 \times 33$	280,50	17,5	Dầm I, T ngược
3	Ngã Cạy	Km19+229	1×33	46,23	17,5	Dầm T ngược
4	Cái Muồng	Km20+304	$4 \times 33 + 20 + 5 \times 33 + 20 + 33$	371,70	17,5	Dầm I, T ngược
5	Thủy Lợi	Km20+995	1×25	38,80	17,5	Dầm T ngược
6	Kênh Nhỏ	Km21+706	1×33	46,80	17,5	Dầm T ngược
7	Cái Đôi	Km23+069	1×33	46,80	17,5	Dầm T ngược

TT	Tên cầu	Lý trình	Sơ đồ nhịp (m)	Chiều dài (m)	Bề rộng (m)	Kết cấu nhịp
8	Cái Nhum	Km23+739	1×33	46,80	24,75	Dầm T ngược
9	Cầu vượt QL1	Km24+639	39,1 + 9×40 + 39,1	439,20	24,75	Dầm SPT
10	Hai Thìn	Km25+371	1×25	25,90	17,5	Dầm T ngược
11	Xẻo Môn Dài	Km25+978	1×33	44,59	17,5	Dầm T ngược
12	Cầu 78	Km27+809	15 + 33 + 15	64,10	17,5	Dầm I, T ngược
13	Long Sơn	Km28+732	2×33 + 25 + 2×33	158,20	17,5	Dầm I, T ngược
14	Đường Gõ	Km30+500	1×33	44,59	17,5	Dầm T ngược
15	Cà Dầm	Km31+693	1×25	35,10	17,5	Dầm T ngược
16	Tư Sang	Km32+830	20 + 24,54 + 20	65,64	17,5	Dầm I, T ngược
17	Kênh Ngang	Km33+668	39,1 + 3×40 + 21,8 + 3×40 + 39,1	341,00	17,5	Dầm SPT, T ngược
18	Mười Thước	Km35+862	3×18,6	66,60	17,5	Dầm I
19	Chấp Tranh	Km36+500	1×25	45,21	17,5	Dầm T ngược
20	Vượt QL61	Km38+084	39,1 + 3×40 + 26,8 + 4×40 + 39,1	394,20	24,75	Dầm SPT, T ngược

TT	Tên cầu	Lý trình	Sơ đồ nhịp (m)	Chiều dài (m)	Bề rộng (m)	Kết cấu nhịp
21	Năm Khẩu	Km39+290	1×25	45,21	24,5	Dầm T ngược
22	Sáu Châu	Km39+877	$1 \times 18,6$	38,70	17,5	Dầm I
23	Kênh 8000	Km40+518	$39,1 + 40 + 25,44 + 24,54 + 25,44 + 2 \times 40 + 39,1$	283,92	17,5	Dầm SPT, I
24	Nàng Mau (vượt kênh Nàng Mau 2 tại Km41+900 và Nàng Mau Km42+100)	Km42+00	$39,1 + 40 + 26,1 + 33,69 + 55,5 + 49,25 + 41,57 + 40 + 44,95 + 49,89 + 44,95 + 26,39 + 2 \times 40 + 39,1$ (đơn nguyên phải)	619,18	12,365	Dầm SPT
			$39,19 + 40,18 + 40,19 + 47,9 + 55,62 + 34,3 + 26,54 + 26,43 + 45,13 + 50,12 + 45,15 + 3 \times 40,18 + 39,19$ (đơn nguyên trái)	619,18	12,365	Dầm SPT
25	Kênh Giữa	Km43+190	1×25	45,13	17,5	Dầm T ngược
26	Đào Đất	Km44+662	1×25	44,25	17,5	Dầm T ngược
27	Giải Phóng	Km47+039	1×25	36,80	17,5	Dầm T ngược
28	Rừng Tràm	Km48+375	$39,1 + 40 + 16,8 + 2 \times 40 + 25,9$	214,50	17,5	Dầm SPT, T ngược, bản
29	Sáu Đèo	Km50+972	1×25	47,15	17,5	Dầm T ngược
30	Cơ Nhì	Km51+607	$1 \times 24,54$	51,65	24,75	Dầm I
31	Lộ Đá	Km52+696	$39,1 + 3 \times 40 + 26,8 + 3 \times 40 + 39,1$	354,70	24,75	Dầm SPT, T ngược

TT	Tên cầu	Lý trình	Sơ đồ nhịp (m)	Chiều dài (m)	Bề rộng (m)	Kết cấu nhịp
Cầu trong các nhánh nút giao						
I	Nút giao IC2					
1	Nhánh 1 (Nút giao IC2)	Km0+367	7×24,54	173,48	9,0	Dầm I
2	Nhánh 2 (Nút giao IC2)	Km0+473	39,1 + 40 + 41 + 42 + 21,8 + 11×24,54	457,54	9,0	Dầm SPT, I
Cầu trên tuyến nối						
1	Ba Dầu	Km1+493	15+33+15	64,1	12,0	Dầm I, T ngược
2	Bến Bạ	Km2+530	39,1+3x40+ 39,1	199,2	12,0	Dầm SPT
3	Đường Gõ	Km3+903	1x33	43,2	12,0	Dầm I
4	Xẻo Lá	Km5+014	1x33	43,4	12,0	Dầm I
5	Ngã Bát	Km6+091	1x33	46,4	12,0	Dầm I
6	Ông Tiêm	Km7+254	1x33	43,6	12,0	Dầm
7	Cái Răng	Km8+433	15+33+15	64,1	12,0	Dầm I, T ngược
Cầu trên đường gom						
1	Đào Đất	Km44 + 662	1×25	44,25	7,0	Dầm T ngược
2	Giải Phóng	Km47+039	1×25	46,8	7,0	Dầm T ngược