

QUYẾT ĐỊNH

**Về việc phê duyệt dự án Đường từ núi Văn Trinh (ĐT.504)
đến đường Thọ Xuân - Nghi Sơn (ĐT.506), tỉnh Thanh Hóa**

CHỦ TỊCH ỦY BAN NHÂN DÂN TỈNH THANH HÓA

*Căn cứ Luật Tổ chức chính quyền địa phương ngày 19 tháng 6 năm 2015;
Luật Sửa đổi, bổ sung một số điều của Luật Tổ chức Chính phủ và Luật Tổ chức
chính quyền địa phương ngày 13 tháng 11 năm 2019;*

Căn cứ Luật Đầu tư công ngày 13 tháng 6 năm 2019;

*Căn cứ Luật Xây dựng số 50/2014/QH13 đã được sửa đổi, bổ sung một số
điều theo Luật số 03/2016/QH14, Luật số 35/2018/QH14, Luật số
40/2019/QH14 và Luật số 62/2020/QH14;*

*Căn cứ các Nghị định của Chính phủ: số 40/2020/NĐ-CP ngày 06 tháng 4
năm 2020 quy định chi tiết thi hành một số điều của Luật Đầu tư công; số
06/2021/NĐ-CP ngày 26 tháng 01 năm 2021 quy định chi tiết một số nội dung
về quản lý chất lượng, thi công xây dựng và bảo trì công trình xây dựng; số
10/2021/NĐ-CP ngày 09 tháng 02 năm 2021 về quản lý chi phí đầu tư xây
dựng; số 15/2021/NĐ-CP ngày 03 tháng 3 năm 2021 quy định chi tiết một số nội
dung về quản lý dự án đầu tư xây dựng; số 35/2023/NĐ-CP ngày 20 tháng 6
năm 2023 sửa đổi, bổ sung một số điều của các Nghị định thuộc lĩnh vực quản
lý nhà nước của Bộ Xây dựng;*

*Căn cứ các Thông tư của Bộ Xây dựng: số 11/2021/TT-BXD ngày
31/8/2021 về hướng dẫn một số nội dung xác định và quản lý chi phí đầu tư xây
dựng; số 12/2021/TT-BXD ngày 31/8/2021 về ban hành định mức xây dựng; số
13/2021/TT-BXD ngày 31/8/2021 hướng dẫn phương pháp xác định các chỉ tiêu
kinh tế kỹ thuật và đo bóc khối lượng công trình;*

*Căn cứ Nghị quyết số 378/NQ-HĐND ngày 24/3/2023 của HĐND tỉnh về
việc quyết định chủ trương đầu tư dự án Đường từ núi Văn Trinh (ĐT.504) đến
đường Thọ Xuân - Nghi Sơn (ĐT.506), tỉnh Thanh Hóa;*

*Theo đề nghị của Giám đốc Sở Giao thông vận tải tại Tờ trình số
4301/TTr-SGTVT ngày 27/7/2023 về việc phê duyệt Báo cáo nghiên cứu khả thi
dự án Đường từ núi Văn Trinh (ĐT.504) đến đường Thọ Xuân - Nghi Sơn
(ĐT.506), tỉnh Thanh Hóa (kèm theo Báo cáo kết quả thẩm định số*

4279/SGTVT-TĐKHKT ngày 26/7/2023 và hồ sơ Báo cáo nghiên cứu khả thi); của Ban QLDA đầu tư xây dựng huyện Quảng Xương tại Tờ trình số 341/TTr-BQLDA ngày 07/7/2023.

QUYẾT ĐỊNH:

Điều 1. Phê duyệt dự án Đường từ núi Văn Trinh (ĐT.504) đến đường Thọ Xuân - Nghi Sơn (ĐT.506), tỉnh Thanh Hóa với những nội dung chủ yếu sau:

1. Tên dự án: Đường từ núi Văn Trinh (ĐT.504) đến đường Thọ Xuân - Nghi Sơn (ĐT.506), tỉnh Thanh Hóa.

2. Người quyết định đầu tư: Chủ tịch UBND tỉnh Thanh Hóa.

3. Chủ đầu tư: Ban QLDA đầu tư xây dựng huyện Quảng Xương.

4. Nhà thầu khảo sát, lập Báo cáo nghiên cứu khả thi: Liên danh Công ty cổ phần tư vấn và xây dựng Thanh Hoa - Công ty cổ phần tư vấn xây dựng và đầu tư Thanh Hóa - Công ty cổ phần tư vấn xây dựng giao thông Hà Nội.

5. Mục tiêu đầu tư xây dựng: Hình thành trục giao thông kết nối huyện Nông Cống với huyện Quảng Xương và Quốc lộ 1, tạo động lực mới thúc đẩy phát triển kinh tế - xã hội của các địa phương.

6. Quy mô đầu tư xây dựng

- Đầu tư tuyến đường với tổng chiều dài 5,961km đạt tiêu chuẩn đường cấp III đồng bằng theo TCVN 4054:2005, có: Vận tốc thiết kế $V_{tk}=80\text{km/h}$; chiều rộng nền đường $B_n=12,0\text{m}$; chiều rộng mặt đường $B_m=11,0\text{m}$; lề đất $B_l=2\times 0,5\text{m}=1,0\text{m}$; tần suất thủy văn tính toán $P=4\%$ với nền đường, cống và cầu nhỏ; tải trọng thiết kế cống và cầu nhỏ H30-XB80.

- Cầu vượt đường sắt Bắc - Nam và cầu sông Yên bằng BTCT và BTCT dự ứng lực theo TCVN 11823-1:2017 - Tiêu chuẩn thiết kế cầu đường bộ; chiều rộng toàn cầu $B_c=12,0\text{m}$; tải trọng thiết kế HL93, người đi bộ $3\times 10^{-3}\text{Mpa}$.

- Bố trí hệ thống điện chiếu sáng bằng năng lượng dọc hai bên tuyến tại nút giao Km0+600, Km5+961,63 và cầu vượt đường sắt, cầu sông Yên.

7. Giải pháp thiết kế chủ yếu

7.1. Bình đồ, hướng tuyến:

Điểm đầu Km0+00, tại núi Văn Trinh, thuộc địa phận xã Quảng Ngọc, huyện Quảng Xương (tiếp nối với Dự án đường giao thông từ cầu Thắng Phú đi QL.1, huyện Quảng Xương); điểm cuối Km5+961,63, giao với đường Thọ Xuân - Nghi Sơn (ĐT.506 tại Km32+642), thuộc địa phận xã Tế Nông, huyện Nông Cống.

Tổng số có 05 đường cong, bán kính nhỏ nhất $R_{\min}=500\text{m}$.

7.2. Cắt dọc:

Cao độ thiết kế trên cơ sở tần suất thủy văn tính toán $P=4\%$ đối với nền đường, cống, cầu nhỏ và các điểm khống chế kỹ thuật của cầu vượt sông, cầu

vượt đường sắt, cao độ tại các nút giao. Độ dốc dọc lớn nhất $I_{\max}=5\%$ (nằm ở đoạn cầu vượt đường sắt Bắc - Nam).

7.3. Cắt ngang:

Chiều rộng nền đường $B_n=12\text{m}$; mặt đường $B_m=11\text{m}$; lề đất $B_l=2 \times 0,5\text{m}=1\text{m}$; độ dốc ngang mặt đường hai mái $i_m=2\%$; lề đất $i_l=6\%$; trong đường cong bố trí siêu cao theo tốc độ thiết kế.

7.4. Nền đường:

Toàn tuyến là nền đắp, bằng đất đồi đạt độ chặt $K \geq 0,95$, lớp sát đáy áo đường dày 30cm đạt $K \geq 0,98$ và $E_0 \geq 42\text{Mpa}$; mái taluy đắp 1/1,5, gia cố mái bằng trồng cỏ và tẩm bê tông lát mái.

- Nền đường đắp thông thường: Đào thay đất không thích hợp, chiều dày cụ thể theo từng mặt cắt ngang.

- Nền đắp qua đất yếu: Tùy theo địa chất từng đoạn và chiều cao nền đắp, sử dụng các giải pháp gồm: đào thay đất toàn bộ; đào thay đất một phần; đào thay đất một phần kết hợp gia cố cọc tre; sử dụng phương pháp thoát nước thẳng đứng bằng bấc thấm và giếng cát.

7.5. Kết cấu áo đường:

Áo đường có $E_{yc} \geq 155\text{Mpa}$, mặt đường bê tông nhựa, gồm các loại như sau:

- Phần mặt đường làm mới, mở rộng: Lớp mặt BTN C16 dày 6cm, tưới nhựa dính bám $0,5\text{kg/m}^2$, lớp BTN C19 dày 7cm, tưới nhựa thấm bám $1,0\text{kg/m}^2$, móng lớp trên bằng CPDD loại I dày 25cm, móng lớp dưới bằng CPDD loại II dày 30cm.

- Phần mặt đường mở rộng nút giao với ĐT.506: lớp mặt BTN C16 dày 6cm, tưới nhựa dính bám $0,5\text{kg/m}^2$, lớp BTN C19 dày 7cm, tưới thấm bám $1,0\text{kg/m}^2$, móng lớp trên bằng CPDD loại I dày 30cm, móng lớp dưới bằng CPDD loại II dày 35cm.

- Phần tăng cường trên mặt đường nhựa đi trùng với ĐT.504: lớp mặt BTN C16 dày 6cm, tưới nhựa dính bám $0,5\text{kg/m}^2$, lớp BTN C19 dày 7cm, tưới thấm bám $1,0\text{kg/m}^2$, móng lớp trên bằng CPDD loại I dày 15cm, bù vênh mặt đường cũ bằng CPDD loại I.

- Phần tăng cường trên mặt đường bê tông nhựa hiện trạng (phạm vi nút giao cuối tuyến trên ĐT.506): lớp BTN C16 dày 6cm, tưới nhựa dính bám $0,5\text{kg/m}^2$.

7.6. Thoát nước mặt:

Bằng chảy tỏa đối với đoạn ngoài khu dân cư. Các vị trí nằm trong khu dân cư bố trí rãnh dọc kín bằng bê tông xi măng và bê tông cốt thép; thu nước mặt đường qua đan rãnh và cửa thu, hố thu; bó vỉa bằng bê tông xi măng.

7.7. Công thoát nước ngang:

Xây dựng mới hoàn chỉnh hệ thống công trình thoát nước ngang, sử dụng

các loại cống bản, cống tròn, cống hộp. Chiều dài cống bằng chiều rộng nền đường, móng đặt trên nền đất được xử lý đảm bảo khả năng chịu lực. Kết cấu cống bằng bê tông xi măng và bê tông cốt thép.

7.8. Phân cầu:

Cầu bằng BTCT và BTCT dự ứng lực; chiều rộng toàn cầu $B_c=12,0m$; tải trọng thiết kế HL93, người đi bộ $3 \times 10^{-3}Mpa$; cấp động đất cấp VII thang MSK-64 theo TCVN 9386-2012.

a) Cầu vượt sông Yên:

Cầu nằm trên đường cong đứng có $R=4000m$, độ dốc dọc từ tim cầu về hai má $i_d=2,8\%$; tim cầu chéo góc so với hướng dòng chảy; chiều dài cầu đến đuôi má $L_c=197,88m$. Tần suất tính toán thủy văn $P=1\%$. Sông thông thuyền cấp IV.

- Kết cấu phần trên: gồm 05 nhịp dầm giản đơn dạng chữ I bằng BTCT dự ứng lực 40Mpa, chiều dài dầm $L=33m$; mặt cắt ngang gồm 05 phiên dầm; liên kết các dầm dọc mỗi nhịp bằng dầm ngang; bản mặt cầu liên tục nhiệt; chống thấm mặt cầu bằng vật liệu dung dịch dạng phun, mặt cầu thảm lớp BTN C16 dày 7cm. Gối cầu cao su bản thép. Khe co giãn bằng thép dạng răng lược. Thoát nước mặt cầu sử dụng ống nhựa, phễu thu nước và nắp chắn rác bằng gang đúc sẵn. Lan can làm bằng thép mạ kẽm, gờ chân lan can bằng BTCT.

- Kết cấu phần dưới: móng móng, trụ cầu đặt trên hệ cọc khoan nhồi đường kính $D1,0m$; móng dạng chữ U bằng BTCT; trụ dạng thân đặc bằng BTCT, trụ T2 và T3 có xà mũ được mở rộng mỗi bên 5m để đảm bảo tĩnh không thông thuyền.

- Thông số kỹ thuật đường thủy: Bề rộng khoang thông thuyền theo phương dọc cầu (chéo dòng chảy) $L=41m$; theo phương vuông góc với dòng chảy $L=30,46m$, đảm bảo yêu cầu là $B=30m$. Cao độ đáy dầm thấp nhất tại nhịp thông thuyền $7,628m$; chiều cao tĩnh không $H=6,06m$.

- Đường hai đầu cầu: 10m đường đầu cầu có $B_n=13m$ và $B_m=12m$; vượt nổi phạm vi 15m về $B_n=12m$ và $B_m=11m$. Kết cấu áo đường như phần tuyến chính làm mới. Xử lý nền đường đầu cầu bằng giồng cát. Gia cố tứ nón và mái taluy hai bên đường đầu cầu bằng các tấm bê tông, chân khay bằng bê tông xi măng.

- Đường tránh cầu tạm đảm bảo giao thông: Bố trí đường công vụ phía hạ lưu cầu với $B_n=5m$, $B_m=3,5m$, mặt đường bằng đất đá thải; cầu tạm bằng dầm thép, móng và trụ bằng rọ thép xếp đá học.

b) Cầu vượt đường sắt Bắc Nam:

Cầu nằm trên đường cong đứng có $R=4000m$, độ dốc dọc từ tim cầu về má M1 là $i_d=4,5\%$ và má M2 là $i_d=5\%$; góc giao giữa đường sắt và đường bộ khoảng 87° ; cao độ mặt cầu tại tim $+12,04m$; chiều dài cầu đến đuôi má $L_c=333,57m$.

- Kết cấu phần trên: gồm 10 nhịp, sơ đồ $2 \times 24m + 8 \times 33m$, sử dụng loại dầm BTCT dự ứng lực dầm bản 24m và dầm I33m. Mở rộng xà mũ trụ T5 và trụ T6 để đảm bảo tiêu chuẩn vượt đường sắt Bắc - Nam. Tổng chiều dài cầu $L_c=333,57m$.

Nhịp số 1 và 2, sử dụng dầm bản BTCT dự ứng lực $L=24m$ để giảm chiều

cao nền đường đắp đầu cầu trên đất yếu, nhịp số 1 vượt đường quy hoạch NC1 có quy mô $B_n=12m$, đảm bảo tĩnh không $H=4,75m$. Mặt cắt ngang nhịp gồm 12 dầm bản, chiều cao $h=0,95m$, liên kết bằng bản mặt cầu BTCT chiều dày 15cm. Các nhịp từ số (3-10), dùng dầm I33m, cầu tạo khác tương tự cầu sông Yên.

- Kết cấu phần dưới: móng móng, trụ cầu đặt trên hệ cọc khoan nhồi $D1,0m$; móng dạng chữ U bằng BTCT; trụ dạng thân đặc bằng BTCT, trụ T5 và T6 có xà mũ được mở rộng mỗi bên 2m để đảm bảo tĩnh không và hành lang an toàn giao thông đường sắt.

- Thông số kỹ thuật nhịp vượt đường sắt: vượt đường sắt tại nhịp giữa (nhịp số 6); các nội dung khác tuân thủ văn bản số 6144/BGTVT-KCHT ngày 13/6/2023 của Bộ Giao thông vận tải về việc xây dựng cầu đường bộ vượt đường sắt tại Km190+417, đường sắt Hà Nội - TP. Hồ Chí Minh.

- Đường hai đầu cầu: Như cầu sông Yên.

- Đường tránh cầu tạm đảm bảo giao thông: Đảm bảo giao thông trong quá trình thi công cầu bằng các đường hiện có tại khu vực.

7.9. Nút giao:

Có 03 nút giao lớn được thiết kế giao bằng hoàn chỉnh, tổ chức giao thông tự điều khiển bằng hệ thống dẫn đường và 01 vị trí giao khác mức.

- Ngã ba đầu tuyến Km0+00, giao với đường cầu Thăng Phú đi QL.1: Nút giao đã được thiết kế thuộc phạm vi Dự án đường từ cầu Thăng Phú đi QL.1.

- Ngã ba tại Km0+600, giao với ĐT.504 tại Km4+200: bố trí các làn tăng, giảm tốc độ khi qua nút, chiều dài đoạn chuyển tốc và vượt nối theo tốc độ tính toán, mở rộng 01 làn xe rộng 3,5m, nhánh rẽ trên ĐT.504 mở rộng theo quy hoạch. Tổ chức giao thông trong nút bằng vạch sơn, đảo dẫn hướng, đèn cảnh báo và hệ thống chiếu sáng bằng năng lượng.

- Tại Km5+492,41 (giao với đường NC1): đường NC1 nằm dưới cầu vượt đường sắt Bắc Nam tại nhịp số 1 (dầm bản $L_n=24m$), tĩnh không $h=4,75m$.

- Ngã ba tại Km5+961,63, giao với ĐT.506 tại Km32+642: bố trí tương tự như nút giao tại Km0+600, trên phạm vi ĐT.506 mở rộng theo quy hoạch.

7.10. Đường ngang dân sinh: Thiết kế vượt nối vào tuyến chính đảm bảo tầm nhìn, độ dốc dọc $i_d \leq 4\%$, chiều dài 20-30m. Kết cấu mặt đường bằng bê tông nhựa và bê tông xi măng.

7.11. Hệ thống an toàn giao thông: Tuân thủ theo Quy chuẩn kỹ thuật quốc gia về báo hiệu đường bộ QCVN 41:2019/BGTVT.

7.12. Công trình hoàn trả: Hoàn trả các tuyến đường huyện, đường xã sử dụng làm đường công vụ ngoại tuyến phục vụ thi công. Kết cấu mặt đường bằng láng nhựa, bê tông xi măng, bê tông nhựa.

7.13. Điện chiếu sáng: Bố trí hệ thống điện chiếu sáng bằng năng lượng dọc hai bên tuyến tại nút giao Km0+600, Km5+961,63 và cầu vượt đường sắt, cầu

sông Yên. Sử dụng 02 trạm biến áp và đường dây cáp ngầm, cột điện, đèn LED.

(chi tiết như hồ sơ TKCS kèm theo).

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

- Địa điểm xây dựng: các xã Quảng Ngọc, Quảng Văn, Quảng Long, huyện Quảng Xương và các xã Hoàng Giang, Tế Nông, huyện Nông Cống.

- Diện tích đất sử dụng: khoảng 15,1ha.

9. Nhóm dự án, loại, cấp, thời hạn sử dụng theo thiết kế của công trình chính thuộc dự án: Dự án nhóm B, công trình giao thông, cấp II, tuổi thọ công trình theo quy định.

10. Số bước thiết kế, danh mục tiêu chuẩn

- Thiết kế 02 bước: Thiết kế cơ sở và thiết kế bản vẽ thi công.

- Danh mục quy chuẩn, tiêu chuẩn chủ yếu: chấp thuận danh mục quy chuẩn, tiêu chuẩn áp dụng cho dự án theo báo cáo thẩm định số 4279/SGTVT-TĐKHKT ngày 26/7/2023 của Sở Giao thông vận tải.

11. Tổng mức đầu tư: 442.990.000.000 đồng (*Bốn trăm bốn mươi hai tỷ, chín trăm chín mươi triệu đồng*); trong đó:

- Chi phí bồi thường GPMB:	62.990.000.000 đồng;
- Chi phí xây dựng:	319.842.000.000 đồng;
- Chi phí thiết bị:	2.390.000.000 đồng;
- Chi phí quản lý dự án:	4.552.000.000 đồng;
- Chi phí tư vấn đầu tư xây dựng:	16.586.000.000 đồng;
- Chi phí khác:	6.848.000.000 đồng;
- Chi phí dự phòng:	29.782.000.000 đồng.

(chi tiết có phụ biểu Tổng mức đầu tư kèm theo).

12. Nguồn vốn và cơ cấu vốn đầu tư: Vốn ngân sách tỉnh 380 tỷ đồng (trong đó: vốn đầu tư công 100 tỷ đồng; vốn sự nghiệp kinh tế và tăng thu, tiết kiệm chi ngân sách tỉnh 280 tỷ đồng); vốn ngân sách huyện Quảng Xương khoảng 45,6 tỷ đồng và vốn ngân sách huyện Nông Cống khoảng 17,4 tỷ đồng để thực hiện công tác bồi thường giải phóng mặt bằng.

13. Thời gian thực hiện: Năm 2023 - 2026.

14. Phương án bồi thường giải phóng mặt bằng, tái định cư

- Phạm vi GPMB theo Nghị định số 11/2010/NĐ-CP ngày 24/02/2010 của Chính phủ về quản lý và bảo vệ kết cấu hạ tầng giao thông đường bộ được sửa đổi tại khoản 1, Điều 1 Nghị định số 100/2013/NĐ-CP ngày 03/9/2013 của Chính phủ.

- Phương án tổ chức thực hiện: giao UBND các huyện Quảng Xương, Nông Cống làm Chủ đầu tư tiêu dự án giải phóng mặt bằng và tái định cư để tổ chức thực hiện theo quy định.

15. Hình thức quản lý dự án: Chủ đầu tư tổ chức thực hiện quản lý dự án theo quy định.

Điều 2. Tổ chức thực hiện.

- Sở Giao thông vận tải, Chủ đầu tư chịu trách nhiệm toàn diện trước pháp luật về nội dung hồ sơ dự án trình thẩm định, phê duyệt.

- Ban QLDA đầu tư xây dựng huyện Quảng Xương tổ chức thực hiện theo đúng các quy định hiện hành về đầu tư xây dựng. Trong bước tiếp theo, có trách nhiệm thực hiện đầy đủ các kiến nghị của Sở Giao thông vận tải tại báo cáo thẩm định số 4279/SGTVT-TĐKHKT ngày 26/7/2023; rà soát, chuẩn xác chi tiết phạm vi cụ thể của từng đoạn nền đất yếu, thí nghiệm, xác định đầy đủ các chỉ tiêu cơ lý để có giải pháp xử lý hiệu quả về kinh tế - kỹ thuật và đảm bảo ổn định, tuổi thọ công trình.

- UBND huyện Quảng Xương và Nông Công tổ chức bồi thường, hỗ trợ, tái định cư theo quy định hiện hành của pháp luật.

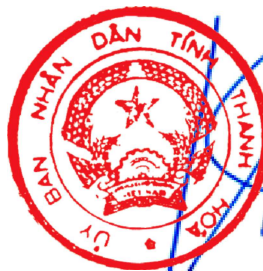
Điều 3. Quyết định này có hiệu lực kể từ ngày ký.

Chánh Văn phòng UBND tỉnh; Giám đốc các sở: Giao thông vận tải, Kế hoạch và Đầu tư, Xây dựng, Tài chính, Tài nguyên và Môi trường, Nông nghiệp và Phát triển Nông thôn; Giám đốc kho bạc Nhà nước tỉnh Thanh Hóa; Chủ tịch UBND các huyện: Quảng Xương, Nông Công; Giám đốc Ban QLDA đầu tư xây dựng huyện Quảng Xương và Thủ trưởng các đơn vị có liên quan chịu trách nhiệm thi hành Quyết định này./.

Nơi nhận:

- Như Điều 3-QĐ;
- Chủ tịch, các PCT UBND tỉnh (để b/c);
- Lưu: VT, CN.

**KT. CHỦ TỊCH
PHÓ CHỦ TỊCH**



Mai Xuân Liêm

PHỤ BIỂU: TỔNG MỨC ĐẦU TƯ ĐẦU TƯ
Dự án: Đường từ núi Văn Trinh (ĐT.504) đến đường
Thọ Xuân - Nghi Sơn (ĐT.506), tỉnh Thanh Hóa

(kèm theo Quyết định số: /QĐ-UBND ngày / /2023 của Chủ tịch UBND tỉnh)

Đơn vị tính: Đồng

TT	Hạng mục chi phí	Kinh phí
I	Bồi thường GPMB	62.990.000.000
1	Huyện Quảng Xương	41.426.406.000
2	Huyện Nông Cống	15.838.253.000
3	Dự phòng	5.725.341.000
II	Chi phí xây dựng	319.842.000.000
1	Phần tuyến	181.975.772.000
2	Phần cầu	126.504.522.000
-	Cầu sông Yên	53.012.357.000
-	Cầu vượt đường sắt	73.492.165.000
3	Phần điện	11.361.873.000
III	Chi phí thiết bị	2.390.000.000
IV	Quản lý dự án	4.552.000.000
V	Tư vấn đầu tư xây dựng	16.586.000.000
1	Khảo sát bước Báo cáo NCKT	2.305.307.000
2	Lập báo cáo NCKT	768.570.000
3	Lập nhiệm vụ khảo sát bước NCKT	62.872.000
4	Giám sát khảo sát bước NCKT	90.445.000
5	Khảo sát lập thiết kế BVTC	4.404.815.000
6	Lập thiết kế BVTC	2.903.546.000
7	Lập nhiệm vụ khảo sát bước TKBVTC	122.356.000
8	Giám sát khảo sát bước TKBVTC	161.363.000
9	Lập phương án, báo cáo kết quả khảo sát RPBM, vật nổ	9.748.000
10	Cấm cọc GPMB và MLG	385.000.000
11	Thẩm tra Báo cáo NCKT	160.160.000
12	Thẩm tra thiết kế BVTC	212.138.000
13	Thẩm tra dự toán	200.527.000
14	Thẩm tra an toàn giao thông	150.000.000
15	Lập báo cáo đánh giá TĐMT	251.346.000
16	Lập HSMT và đánh giá HSDT	230.728.000
-	Lập HSMT, đánh giá HSDT gói thầu tư vấn khảo sát, lập Báo cáo NCKT	17.490.000
-	Lập HSMT, đánh giá HSDT các gói thầu tư vấn	46.928.000
-	Lập HSMT, đánh giá HSDT gói thầu xây lắp (cả bảo hiểm)	166.310.000
17	Giám sát thi công	3.840.164.000
-	Giám sát thi công xây dựng	3.808.084.000
-	Giám sát lắp đặt thiết bị	16.180.000
-	Giám sát thi công rà phá bom mìn, vật nổ	15.900.000
18	Tư vấn giám sát môi trường	200.000.000
19	Thẩm định HSMT và KQLC nhà thầu	115.612.000

TT	Hạng mục chi phí	Kinh phí
-	<i>Thẩm định HSMT và KQLC nhà thầu gói thầu tư vấn</i>	15.612.000
-	<i>Thẩm định HSMT và KQLC nhà thầu gói thầu xây dựng (bao gồm cả bảo hiểm)</i>	100.000.000
20	Thẩm định báo cáo đánh giá tác động môi trường	11.200.000
IV	Chi phí khác	6.848.000.000
1	Kiểm toán	1.005.026.000
2	Thẩm tra phê duyệt quyết toán	308.452.000
3	Bảo hiểm xây dựng công trình	803.615.000
4	Thẩm định Báo cáo nghiên cứu khả thi	17.664.000
5	Thẩm định thiết kế BVTC	58.116.000
6	Thẩm định dự toán xây dựng	55.208.000
7	Rà phá bom mìn, vật nổ	496.413.000
8	Các chi phí khác	1.603.798.000
-	<i>Đảm bảo ATGT phần tuyến</i>	211.032.000
-	<i>Đảm bảo ATGT phần cầu</i>	442.766.000
-	<i>Đảm bảo ATGT đường sắt phần lao dầm và nhịp số 6 cầu vượt đường sắt</i>	200.000.000
-	<i>Tháo dỡ xe lao dầm</i>	150.000.000
-	<i>Xây dựng và tháo dỡ 02 TBA, hệ thống cấp điện</i>	300.000.000
-	<i>Xây dựng và tháo dỡ trạm trộn BTXM</i>	300.000.000
9	Hoàn trả đường công vụ	2.500.000.000
V	Dự phòng	29.782.000.000
1	Dự phòng khối lượng (5%)	17.523.900.000
2	Dự phòng trượt giá (3,5%)	12.257.630.000
	Tổng mức đầu tư (cộng I-V)	442.990.000.000