

Số: /QĐ-BGTVT

Hà Nội, ngày tháng năm 2024

**QUYẾT ĐỊNH**

**Phê duyệt Dự án nâng cấp, mở rộng một số cầu, hầm trên Quốc lộ 1  
(các cầu Xương Giang, Gianh, Quán Hàu và hầm Đèo Ngang)**

**BỘ TRƯỞNG BỘ GIAO THÔNG VẬN TẢI**

*Căn cứ Luật Đầu tư công số 39/2019/QH14 ngày 13/6/2019; Luật Xây dựng số 50/2014/QH13 ngày 18/6/2014 và số 62/2020/QH14 ngày 17/6/2020; Luật Đấu thầu số 22/2023/QH15 ngày 01/01/2024;*

*Căn cứ Nghị định số 56/2022/NĐ-CP ngày 24/8/2022 của Chính phủ quy định chức năng, nhiệm vụ, quyền hạn và cơ cấu tổ chức của Bộ Giao thông vận tải;*

*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 35/2023/NĐ-CP ngày 20/6/2023 về sửa đổi bổ sung một số điều của các Nghị định thuộc lĩnh vực quản lý Nhà nước của Bộ Xây dựng; số 37/2015/NĐ-CP ngày 22/4/2015 về hợp đồng trong hoạt động xây dựng và số 50/2021/NĐ-CP ngày 01/4/2021 sửa đổi, bổ sung một số điều của Nghị định số 37/2015/NĐ-CP; số 120/2018/NĐ-CP về sửa đổi, bổ sung một số điều Nghị định số 77/2015/NĐ-CP ngày 10/9/2015 về kế hoạch đầu tư công trung hạn và hằng năm; số 40/2020/NĐ-CP ngày 06/4/2020 quy định chi tiết thi hành một số điều của Luật Đầu tư công; số 11/2010/NĐ-CP ngày 24/02/2010 quy định về quản lý và bảo vệ kết cấu hạ tầng giao thông đường bộ; số 100/2013/NĐ-CP ngày 03/9/2013 quy định về sửa đổi, bổ sung một số điều của Nghị định số 11/2010/NĐ-CP ngày 24/02/2010; số 24/2024/NĐ-CP ngày 27/02/2024 quy định chi tiết một số điều và biện pháp thi hành Luật Đấu thầu về lựa chọn nhà thầu; số 08/2022/NĐ-CP ngày 10/01/2022 quy định chi tiết về một số điều của Luật Bảo vệ môi trường; số 47/2014/NĐ-CP ngày 15/5/2014 quy định về bồi thường, hỗ trợ, tái định cư khi Nhà nước thu hồi đất;*

*Căn cứ các Thông tư của Bộ trưởng Bộ Xây dựng: số 11/2021/TT-BXD ngày 31/8/2021 quy định chi tiết một số nội dung về xác định và quản lý chi phí đầu tư xây dựng; số 12/2021/TT-BXD ngày 31/8/2021 về việc 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; số 14/2021/TT-BXD ngày 08/9/2021 hướng dẫn xác định chi phí bảo trì công trình xây dựng; số 06/2021/TT-BXD ngày 30/6/2021 quy định về phân cấp công trình xây dựng và hướng dẫn áp dụng trong quản lý hoạt động đầu tư xây dựng;

Căn cứ các Thông tư của Bộ trưởng Bộ Giao thông vận tải (GTVT): số 37/2018/TT-BGTVT ngày 07/6/2018 quy định về quản lý, vận hành khai thác và bảo trì công trình đường bộ; số 21/2022/TT-BGTVT ngày 22/8/2022 quy định về quản lý, bảo trì công trình thuộc kết cấu hạ tầng đường thủy nội địa;

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 Quyết định số 1829/QĐ-TTg ngày 31/10/2021 của Thủ tướng Chính phủ về việc phê duyệt quy hoạch kết cấu hạ tầng đường thủy thời kỳ 2021 - 2030, tầm nhìn đến năm 2050;

Căn cứ các Quyết định của Thủ tướng Chính phủ: số 219/QĐ-TTg ngày 17/02/2022; số 1363/QĐ-TTg ngày 08/11/2022; số 377/QĐ-TTg ngày 12/4/2023 phê duyệt quy hoạch tỉnh Bắc Giang, Hà Tĩnh, Quảng Bình thời kỳ 2021 - 2030, tầm nhìn đến năm 2050;

Căn cứ Quyết định số 117/QĐ-TTg ngày 29/01/2024 của Thủ tướng Chính phủ về việc giao bổ sung kế hoạch đầu tư công trung hạn vốn ngân sách trung ương giai đoạn 2021-2025 từ nguồn vốn dự phòng chung tương ứng với nguồn tăng thu ngân sách trung ương năm 2022;

Căn cứ Quyết định số 1655/QĐ-BGTVT ngày 18/12/2023 của Bộ trưởng Bộ GTVT phê duyệt chủ trương đầu tư Dự án nâng cấp, mở rộng một số cầu, hầm trên Quốc lộ 1 (các cầu Xương Giang, Gianh, Quán Hàu và hầm Đèo Ngang);

Căn cứ báo cáo số 3251/BTNMT-QHPTTND ngày 22/5/2024 của Bộ Tài nguyên và Môi trường về việc thẩm tra Khung chính sách bồi thường, hỗ trợ tái định cư Dự án;

Căn cứ văn bản số 3513/BTNMT-MT ngày 31/5/2024 của Bộ Tài nguyên và Môi trường về việc thông báo kết quả thẩm định báo cáo đánh giá tác động môi trường của Dự án;

Căn cứ Nghị quyết số 182/NQ-HĐND ngày 17/5/2024 của Hội đồng nhân dân tỉnh Quảng Bình về việc phê duyệt chủ trương chuyển mục đích sử dụng rừng sang mục đích khác để thực hiện Dự án.

Căn cứ Văn bản số 44/PCCC-CNCH ngày 20/5/2024 của Phòng Cảnh sát Phòng cháy chữa cháy và Cứu nạn cứu hộ tỉnh Quảng Bình về phương án, giải

*pháp thiết kế phòng cháy, chữa cháy của hầm Đèo Ngang.*

*Xét tờ trình số 1055/TTr-BQLDAĐS ngày 19/4/2024 và tờ trình số 1488/TTr- BQLDAĐS ngày 04/6/2024 của Ban Quản lý dự án (QLDA) Đường sắt về việc thẩm định, phê duyệt Báo cáo nghiên cứu khả thi Dự án nâng cấp, mở rộng một số cầu, hầm trên Quốc lộ 1 (các cầu Xương Giang, Gianh, Quán Hàu và hầm Đèo Ngang);*

*Theo đề nghị của Cục trưởng Cục Quản lý đầu tư xây dựng tại Báo cáo kết quả thẩm định số 44/CQLXD-DAĐT1 ngày 26/4/2024 và số 74/CQLXD-DAĐT1 ngày 13/6/2024.*

### **QUYẾT ĐỊNH:**

**Điều 1.** Phê duyệt Dự án nâng cấp, mở rộng một số cầu, hầm trên Quốc lộ 1 (các cầu Xương Giang, Gianh, Quán Hàu và hầm Đèo Ngang) với các nội dung chủ yếu như sau:

1. Tên dự án: Dự án nâng cấp, mở rộng một số cầu, hầm trên Quốc lộ 1 (các cầu Xương Giang, Gianh, Quán Hàu và hầm Đèo Ngang).

2. Người quyết định đầu tư: Bộ trưởng Bộ Giao thông vận tải.

3. Chủ đầu tư: Ban Quản lý dự án Đường sắt.

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

4.1. Mục tiêu đầu tư: từng bước đầu tư hoàn thiện tuyến Quốc lộ 1 (QL1) theo quy hoạch, đồng bộ về quy mô, phát huy đối đa hiệu quả đầu tư mở rộng QL1, giải quyết các điểm nghẽn trên tuyến QL1, giảm ùn tắc, tăng cường an toàn giao thông, thúc đẩy phát triển kinh tế - xã hội, bảo đảm quốc phòng - an ninh.

4.2. Phạm vi dự án

a) Cầu Xương Giang (bắc qua sông Thương) trên cao tốc Bắc Nam phía Đông (CT.01) đoạn Bắc Giang - cầu Phù Đổng:

- Điểm đầu khoảng Km117+440 thuộc địa phận phường Lê Lợi, thành phố Bắc Giang, tỉnh Bắc Giang.

- Điểm cuối khoảng Km118+400 thuộc địa phận xã Đồng Sơn, thành phố Bắc Giang, tỉnh Bắc Giang.

- Chiều dài khoảng L=0,96km.

b) Cầu Gianh (bắc qua sông Gianh) trên QL1:

- Điểm đầu khoảng Km624+799 thuộc địa phận thị xã Ba Đồn, tỉnh Quảng Bình.

- Điểm cuối khoảng Km626+901 thuộc địa phận xã Hạ Trạch, huyện Bố Trạch, tỉnh Quảng Bình.

- Chiều dài khoảng L=2,10km.

c) Cầu Quán Hầu (bắc qua sông Nhật Lệ) trên QL1:

- Điểm đầu khoảng Km670+613 thuộc địa phận thị trấn Quán Hầu, huyện Quảng Ninh, tỉnh Quảng Bình.

- Điểm cuối khoảng Km672+386 thuộc địa phận xã Võ Ninh, huyện Quảng Ninh, tỉnh Quảng Bình.

- Chiều dài khoảng  $L=1,50\text{km}$ .

d) Hàm Đèo Ngang trên QL1:

- Điểm đầu khoảng Km591+526 thuộc địa phận xã Kỳ Nam, thị xã Kỳ Anh, tỉnh Hà Tĩnh.

- Điểm cuối khoảng Km594+475 thuộc địa phận xã Quảng Đông, huyện Quảng Trạch, tỉnh Quảng Bình.

- Chiều dài khoảng  $L=2,95\text{ km}$ .

4.3. Quy mô đầu tư xây dựng

a) Cấp đường:

- Cầu Xương Giang: đường ô tô cao tốc theo TCVN 5729-2012, vận tốc thiết kế  $V_{tk}=100\text{km/h}$ .

- Cầu Gianh, cầu Quán Hầu, hàm Đèo Ngang: đường cấp III đồng bằng theo TCVN 4054-2005, vận tốc thiết kế  $V_{tk}=80\text{km/h}$ .

b) Mặt cắt ngang tuyến chính:

- Cầu Xương Giang: gồm 4 làn xe cao tốc theo tiêu chuẩn TCVN 5729-2012, bề rộng nền đường  $B_{nền}=33,0\text{m}$ .

- Cầu Gianh, cầu Quán Hầu, hàm Đèo Ngang: gồm 4 làn xe cơ giới theo tiêu chuẩn TCVN 4054-2005, đường cấp III đồng bằng, bề rộng nền đường bảo đảm phù hợp hiện trạng và kết nối với công trình cầu, hàm.

c) Mặt đường: cấp cao A1, lớp mặt bằng bê tông nhựa, bảo đảm  $E_{yc} \geq 160\text{MPa}$ ; riêng cầu Xương Giang bảo đảm  $E_{yc} \geq 180\text{MPa}$ .

d) Công trình cầu:

- Xây mới một đơn nguyên phù hợp với quy mô tuyến đường;

- Thiết kế bằng bê tông cốt thép, bê tông cốt thép dự ứng lực theo tiêu chuẩn TCVN 11823:2017 Thiết kế cầu đường bộ.

- Bề rộng cầu phù hợp với bề rộng nền đường; tải trọng thiết kế HL93, các tải trọng khác tuân thủ theo tiêu chuẩn thiết kế cầu TCVN 11823:2017 và các tiêu chuẩn có liên quan.

đ) Tần suất thiết kế: các đoạn tuyến và công trình trên tuyến thiết kế phù hợp với hiện trạng, hạn chế nâng cao mặt đường so với nhà dân; riêng công trình cầu lớn đảm bảo tần suất  $P=1\%$ .

e) Công trình hầm: đầu tư xây dựng mới 01 ống hầm về phía Tây hầm hiện

trạng (bao gồm hệ thống cơ điện phục vụ khai thác). Quy mô bảo đảm 2 làn xe cơ giới và làn xe thô sơ.

#### 4.4. Giải pháp thiết kế chủ yếu

##### a) Hướng tuyến, bình đồ:

- Hướng tuyến:

+ Cầu Xương Giang hướng tuyến phù hợp với hướng tuyến cao tốc Bắc - Nam phía Đông (CT.01) đoạn Bắc Giang - cầu Phù Đổng, vị trí cầu đã được hoạch định trong giai đoạn trước đây;

+ Cầu Gianh, Quán Hàu và hầm Đèo Ngang hướng tuyến phù hợp với hướng tuyến QL1, vị trí công trình được lựa chọn đảm bảo tránh các khu di tích lịch sử, khu dân cư tập trung,...; thực hiện vượt nổi về đường hiện hữu tại các vị trí nền đường đã đủ quy mô.

- Bình đồ tuyến thiết kế đảm bảo các yêu cầu kỹ thuật của cấp đường, phù hợp với các quy hoạch có liên quan, giảm thiểu tối đa khối lượng giải phóng mặt bằng,... đảm bảo kinh tế - kỹ thuật, phù hợp với hiện trạng tuyến đường.

##### b) Trắc dọc tuyến:

Thiết kế bảo đảm tiêu chuẩn kỹ thuật của cấp đường, tần suất thiết kế, tính không thông thuyền, phù hợp với công trình cầu, hầm hiện tại; riêng một số đoạn phạm vi đường đầu cầu thiết kế phù hợp hiện trạng, hạn chế nâng cao mặt đường so với nhà dân, ảnh hưởng đến dân sinh dọc tuyến, đáp ứng yêu cầu kinh tế - kỹ thuật, ổn định công trình lâu dài.

##### c) Mặt cắt ngang tuyến:

- Phạm vi cầu Xương Giang: thiết kế bề rộng nền đường  $B_{nền}=33,0m$ , trong đó bề rộng mặt đường gồm 4 làn xe cơ giới  $B_{mặtcg}=4 \times 3,75=15,0m$ , bề rộng làn dừng khẩn cấp  $B_{mặtkc}=2 \times 3,00=6,0m$ , bề rộng dải phân cách giữa và dải an toàn  $B_{gpcat}=9+2 \times 0,75=10,5m$ , bề rộng lề đất  $B_{ld}=2 \times 0,75=1,5m$ . Cầu xây mới với bề rộng  $B_{cầu}=16,5m$ , trong đó bề rộng mặt đường gồm 3 làn xe cơ giới  $B_{mặtcg}=3 \times 3,75=11,25m$ , bề rộng làn dừng khẩn cấp  $B_{mặtkc}=1 \times 3,50=3,5m$ , bề rộng dải an toàn giữa  $B_{at}=0,75m$ , bề rộng gờ lan can  $B_{glc}=2 \times 0,50=1,0m$ .

- Phạm vi cầu Gianh: thiết kế bề rộng nền đường  $B_{nền}=20,5m$ , trong đó bề rộng mặt đường gồm 4 làn xe cơ giới  $B_{mặtcg}=4 \times 3,50=14,0m$ , lề gia cố (làn thô sơ)  $B_{lgc}=2 \times 2,00=4,0m$ , bề rộng dải phân cách giữa và dải an toàn  $B_{gpcat}=0,5+2 \times 0,50=1,5m$ , bề rộng lề đất  $B_{ld}=2 \times 0,50=1,0m$ . Cầu xây mới với bề rộng cầu  $B_{cầu}=12m$ , trong đó bề rộng mặt đường gồm 2 làn xe cơ giới  $B_{mặtcg}=2 \times 3,50=7,0m$ , bề rộng làn xe thô sơ, xe máy  $B_{mặtth}=1 \times 3,50=3,5m$ , bề rộng dải an toàn  $B_{at}=1 \times 0,50=0,5m$ , bề rộng gờ lan can  $B_{glc}=2 \times 0,50=1,0m$ .

- Phạm vi cầu Quán Hàu: thiết kế bề rộng nền đường đầu cầu đoạn vuốt nối từ 2 mô đến nút giao và trạm thu phí  $B_{nền}=27,5m$ , trong đó bề rộng mặt đường gồm 4 làn xe cơ giới và 2 làn hỗn hợp  $B_{mặt}=2x(2x3,50+3,50)=21,0m$ , bề rộng dải phân cách giữa và dải an toàn  $B_{gpcat}=4,50+2x0,50=5,5m$ , bề rộng lề đất  $B_{ld}=2x0,50=1,0m$ . Cầu xây mới với bề rộng cầu  $B_{cầu}=12m$ , trong đó bề rộng mặt đường gồm 2 làn xe cơ giới  $B_{mặtcg}=2x3,50=7,0m$ , bề rộng làn xe thô sơ, xe máy  $B_{mặtthh}=1x3,50=3,5m$ , bề rộng dải an toàn  $B_{at}=1x0,50=0,5m$ , bề rộng gờ lan can  $B_{glc}=2x0,50=1,0m$ .

- Phạm vi hầm Đèo Ngang: thiết kế bề rộng nền đường  $B_{nền}= 20,5m$ , trong đó bề rộng mặt đường gồm 4 làn xe cơ giới  $B_{mặtcg}=4x3,50=14,0m$ , lề gia cố (làn thô sơ)  $B_{lgc}=2x2,00=4,0m$ , bề rộng dải phân cách giữa và dải an toàn  $B_{gpcat}=0,5+2x0,50=1,5m$ , bề rộng lề đất  $B_{ld}=2x0,50=1,0m$ . Cầu xây mới (hai đầu hầm) với bề rộng cầu  $B_{cầu}=10,5m$  trong đó bề rộng mặt đường gồm 2 làn xe cơ giới  $B_{mặtcg}=2x3,50=7,00m$ , bề rộng làn thô sơ  $B_{mặtthh}=1x2,00=2,0m$ , bề rộng dải an toàn  $B_{at}=1x0,50=0,5m$ , bề rộng gờ lan can  $B_{glc}=2x0,50=1,0m$ . Hầm xây mới với bề rộng lòng hầm  $B_{hầm}=10,5m$  trong đó bề rộng mặt đường gồm 2 làn xe cơ giới  $B_{mặtcg}=2x3,50=7,00m$ , bề rộng làn thô sơ  $B_{mặtthh}=1x2,00= 2,0m$ , bề rộng dải an toàn  $B_{at}=1x0,50=0,5m$ , bề rộng lề bảo dưỡng  $B_{hệ}=1x1,00=1,0m$ .

#### d) Nền đường:

- Nền đường đắp thông thường: Bảo đảm yêu cầu về độ chặt và khả năng chịu lực tải của đất nền theo tiêu chuẩn áp dụng của Dự án; trước khi đắp nền đường thực hiện đào bỏ lớp đất không thích hợp và đánh cấp (nếu có). Độ dốc mái taluy áp dụng là 1/1,5 đối với các cầu Gianh, Quán Hàu, hầm Đèo Ngang; độ dốc mái 1/2 đối với cầu Xương Giang.

- Xử lý nền đất yếu: đối với đoạn đường đầu cầu (ngay sát mô của 02 cầu Xương Giang, Gianh) sử dụng trụ đất xi măng; một số đoạn nền đất yếu còn lại xử lý bằng bấc thấm.

#### đ) Mặt đường:

- Tuyến chính (gồm lề gia cố): thiết kế áo đường mềm cấp cao A1, lớp mặt bằng bê tông nhựa, bảo đảm  $E_{yc} \geq 160MPa$ ; đoạn cầu Xương Giang bảo đảm  $E_{yc} \geq 180MPa$ .

- Trong hầm: mặt đường bê tông xi măng trên lớp móng cấp phối đá dăm. Trong bước tiếp theo so sánh, lựa chọn kết cấu bảo đảm êm thuận, phù hợp với các quy định có liên quan.

- Đường ngang dân sinh, đường gom: mặt đường bê tông nhựa, láng nhựa hoặc bê tông xi măng phù hợp với hiện trạng.

#### e) Hệ thống thoát nước:

- Hệ thống công thoát nước cơ bản giữ nguyên hiện trạng, bố trí đầu nổi phù hợp với hiện trạng khu vực.

- Hoàn trả kênh, mương đối với các đoạn tuyến chiếm dụng vào hệ thống kênh, mương hiện hữu, đảm bảo phù hợp với quy mô mương hiện trạng, quy hoạch thủy lợi của địa phương.

g) Nút giao, đường gom dân sinh, đường giao dân sinh, đường hoàn trả:

- Nút giao: gồm 06 nút giao cùng mức (01 nút giao tại cầu Quán Hàu, 02 nút giao tại cầu Gianh, 03 nút giao tại hầm Đèo Ngang) và 01 nút giao khác mức (nút giao Hùng Vương tại khu vực cầu Xương Giang).

- Đường gom dân sinh: xây dựng đường gom dân sinh tại đầu cầu Quán Hàu và cầu Xương Giang để đáp ứng nhu cầu đi lại, quy mô đường phù hợp với hiện trạng.

- Đường giao dân sinh, đường hoàn trả: được thiết kế vượt nổi êm thuận đảm bảo an toàn giao thông, quy mô phù hợp với hiện trạng.

h) Công trình cầu, hầm:

Xây dựng mới 06 cầu, 01 hầm, bề rộng cầu phù hợp với nền đường:

TT	Tên cầu	Lý trình	Chiều dài (m)	Bề rộng (m)	Sơ đồ nhịp
1	Cầu Xương Giang	Km 117+905,983	301,20	16,5	(45+55+90+55+45)m
2	Cầu Gianh	Km625+733,51	746,40	12	[36,65+37,55+36,65+(75+3x120+75)+36,65+37,55+36,65]m
3	Cầu Nam Gianh	Km626+662,49	17,10	8,33	9m
4	Quán Hàu	Km671+281,72	547,93	12	(32,75+42+42+42+40,60+64,84+102+102+64,84)m
5	Cầu Đồng Bò	Km592+467,483	171,50	10,5	(39.15+2x40+39.15)m
6	Cầu Đồng Mười	Km593+498,90	43,31	10,5	33m
7	Hầm Đèo Ngang	Km592+788,354 - Km593+348,354	555,00	10,5	

Công trình cầu:

- Kết cấu phần trên sử dụng dầm bê tông cốt thép, bê tông cốt thép dự ứng lực.

- Kết cấu phần dưới: móng trụ cầu bằng bê tông cốt thép, móng cọc bê tông cốt thép, móng nông. Trong bước tiếp theo căn cứ vào số liệu khảo sát địa hình, địa chất, thủy văn, kết quả thí nghiệm theo quy định, kết quả tính toán kết cấu,... để lựa chọn giải pháp thiết kế cho phù hợp, đảm bảo kinh tế - kỹ thuật, ổn định công trình lâu dài.

Công trình hầm:

- Kết cấu chính trong hầm: Bao gồm kết cấu chống đỡ bảo đảm ổn định hầm; vỏ hầm bằng bê tông, bê tông cốt thép.

- Hệ thống thoát nước: Bao gồm hệ thống thoát nước ngầm, thoát nước mặt.

- Đầu tư thiết bị phục vụ vận hành khai thác bảo đảm đồng bộ.

i) Công trình gia cố phòng hộ, cây xanh, chiếu sáng:

- Trồng cỏ bảo vệ mái ta luy, gia cố ta luy bằng tấm bê tông đối với đoạn nền đắp ngập nước, thiết kế tường chắn để xử lý chênh cao và hạn chế giải phóng mặt bằng, hoàn trả tuyến đê ảnh hưởng khi xây dựng cầu mới, có xem xét đến quy hoạch của địa phương.

- Cây xanh: một số đoạn trên dải phân cách giữa và một số vị trí đảo giao thông có thể bố trí cây xanh phù hợp với quy mô thiết kế và hiện trạng khu vực.

- Chiếu sáng: bố trí chiếu sáng trên các cầu mới và trong hầm, bổ sung chiếu sáng tại một số đoạn đường đầu cầu, nút giao trong đó có xem xét tới việc di dời, tận dụng lại các trang thiết bị chiếu sáng hiện trạng.

k) Hệ thống an toàn giao thông:

- Hệ thống an toàn giao thông: bố trí đầy đủ theo Quy chuẩn kỹ thuật quốc gia về báo hiệu đường bộ QCVN 41:2019/BGTVT, báo hiệu đường thủy QCVN 39:2020/BGTVT.

- Điều chỉnh giải pháp tổ chức giao thông tại các vị trí cầu, hầm hiện trạng sau khi công trình cầu, hầm mới đưa vào khai thác.

5. Tổ chức tư vấn khảo sát, lập báo cáo nghiên cứu khả thi, lập TKCS: Liên danh Tổng công ty Tư vấn thiết kế Giao thông vận tải - CTCP (TEDI), Công ty cổ phần Tư vấn thiết kế Đường bộ (HECO); Công ty cổ phần Tư vấn thiết kế Cầu lớn - Hầm (BRITEC).

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

- Địa điểm xây dựng: các tỉnh Bắc Giang, Hà Tĩnh, Quảng Bình.

- Diện tích sử dụng đất: Bắc Giang khoảng 4,33ha; Hà Tĩnh khoảng 11,81ha; Quảng Bình khoảng 23,39ha.

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

- Nhóm dự án: nhóm B.

- Loại, cấp công trình chính: công trình giao thông đường bộ; công trình cầu, hầm cấp I (cầu Gianh, cầu Quán Hàu và hầm Đèo Ngang), công trình cầu cấp II (cầu Xương Giang).

- 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 451/QĐ-BGTVT ngày 22/4/2024 của Bộ trưởng Bộ GTVT 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: 1.997,625 tỷ đồng (*Một nghìn chín trăm chín mươi bảy tỷ, sáu trăm hai mươi lăm triệu đồng*).

Trong đó:

- Chi phí bồi thường, hỗ trợ và tái định cư (bao gồm dự phòng):	169,325	tỷ đồng;
- Chi phí xây dựng:	1.349,935	tỷ đồng;
- Chi phí thiết bị:	37,884	tỷ đồng;
- Chi phí quản lý dự án:	14,544	tỷ đồng;
- Chi phí tư vấn đầu tư xây dựng:	94,663	tỷ đồng;
- Chi phí khác:	77,564	tỷ đồng;
- Chi phí dự phòng:	253,710	tỷ đồng.

10. Tiến độ thực hiện dự án: chuẩn bị đầu tư, thực hiện Dự án từ năm 2023 cơ bản hoàn thành năm 2025.

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

- Nguồn vốn: nguồn vốn từ nguồn tăng thu, tiết kiệm chi thường xuyên ngân sách trung ương năm 2022 đã được Thủ tướng Chính phủ giao tại Quyết định số 117/QĐ-TTg ngày 29/01/2024.

- Dự kiến bố trí kế hoạch vốn theo tiến độ thực hiện dự án: năm 2024 là khoảng 359,573 tỷ đồng; năm 2025 giải ngân vốn còn lại là 1.638,052 tỷ đồng được bố trí cho Dự án và quyết toán Dự án. Trong quá trình triển khai thực hiện, yêu cầu Ban QLDA Đường sắt lập và quản lý chặt chẽ tiến độ thi công; căn cứ khối lượng, tiến độ để rà soát tính toán và đề xuất Bộ GTVT nhu cầu vốn từng năm cho phù hợp, bảo đảm phù hợp với khả năng cân đối nguồn vốn đầu tư công theo quy định tại khoản 3 Điều 18 Luật Đầu tư công số 39/2019/QH14 ngày 13/6/2019.

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

- 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 đối với tỉnh Bắc Giang khoảng 4,33ha; tỉnh Hà Tĩnh khoảng 11,81ha; tỉnh Quảng Bình khoảng 23,39ha.

- Chi phí bồi thường, hỗ trợ, tái định cư (bao gồm dự phòng) khoảng 169,325 tỷ đồng, trong đó:

+ Tỉnh Bắc Giang: 61,257 tỷ đồng;

- + Tỉnh Hà Tĩnh: 20,804 tỷ đồng;
- + Tỉnh Quảng Bình: 87,264 tỷ đồng.

- Tổ chức thực hiện: công tác bồi thường, hỗ trợ, tái định cư là các Tiểu dự án riêng và giao Ủy ban nhân dân các tỉnh Bắc Giang, Hà Tĩnh, Quảng Bình tổ chức thực hiện theo quy định tại khoản 1, 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 Đường sắt chịu trách nhiệm:

- Thực hiện các nội dung nêu tại các Báo cáo thẩm định số 44/CQLXD-DAĐT1 ngày 26/4/2024 và số 74/CQLXD-DAĐT1 ngày 13/6/2024 của Cục Quản lý đầu tư xây dựng.

- Chỉ đạo tư vấn thiết kế hoàn chỉnh hồ sơ báo cáo nghiên cứu khả thi, giao nộp hồ sơ và tài liệu cần thiết theo quy định cho các cơ quan có liên quan và lưu trữ tuân thủ quy định hiện hành.

- Trong bước tiếp theo chỉ đạo tư vấn thiết kế thực hiện đầy đủ công tác khảo sát (địa hình, địa chất, thủy văn, mỏ vật liệu, bãi đổ thải, cấp đường và cự ly vận chuyển,...) tuân thủ quy định; căn cứ số liệu khảo sát, tiêu chuẩn áp dụng cho dự án, tính chất kỹ thuật của công trình để tiếp tục rà soát, nghiên cứu kỹ lưỡng, phân tích, so sánh lựa chọn giải pháp thiết kế cho phù hợp, đảm bảo kinh tế - kỹ thuật, ổn định công trình lâu dài, phát huy hiệu quả đầu tư.

- Các vật tư khi tháo dỡ (nếu có) trên QL1 và cao tốc đoạn Bắc Giang - cầu Phù Đổng (tôn lợp sóng, cọc tiêu, biển báo,...), trong bước tiếp theo yêu cầu chủ đầu tư phối hợp với đơn vị quản lý để đánh giá nghiên cứu sử dụng lại hoặc xử lý tài sản đường bộ tuân thủ theo quy định.

- Tiếp tục rà soát, cập nhật, bổ sung tiêu chuẩn (nếu có) vào danh mục tiêu chuẩn áp dụng cho dự án theo quy định làm cơ sở thiết kế, thi công, nghiệm thu các hạng mục công trình,...

- Làm việc với địa phương, xác định cụ thể, chuẩn xác nguồn cung cấp vật liệu, vị trí bãi đổ vật liệu, cập nhật, điều chỉnh, bổ sung vào hồ sơ khảo sát vật liệu, bãi đổ thải vật liệu đã thỏa thuận, làm cơ sở triển khai các bước tiếp theo, đảm bảo kinh tế - kỹ thuật.

- Thực hiện bảo vệ môi trường theo các quy định của pháp luật về bảo vệ môi trường; trong bước tiếp theo lập biện pháp đảm bảo an toàn giao thông trong quá trình thi công trên đường đang khai thác, đảm bảo tuyệt đối an toàn cho người, máy móc thiết bị thi công và các phương tiện giao thông trên QL1, cao tốc đoạn Bắc Giang - cầu Phù Đổng, trường hợp cần thiết có phương án phân luồng giao thông cho phù hợp.

#### **Điều 2.** Tổ chức thực hiện

Ban Quản lý dự án Đường sắt chịu trách nhiệm:

- Phối hợp với các cơ quan liên quan để tiếp tục cập nhật đầy đủ các thủ tục: đánh giá tác động môi trường, chuyên mục đích sử dụng rừng, khung chính sách bồi thường, hỗ trợ, tái định cư.

- Chịu trách nhiệm toàn diện trước pháp luật và Bộ trưởng Bộ Giao thông vận tải trong việc thực hiện quyền, nghĩa vụ và trách nhiệm của Chủ đầu tư và Ban quản lý dự án 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.

- Thực hiện giám sát, đánh giá đầu tư dự án theo quy định pháp luật; quản lý chặt chẽ chi phí đầu tư dự án, bảo đảm việc sử dụng nguồn vốn đầu tư tiết kiệm, hiệu quả, đúng quy định, tránh tiêu cực, thất thoát, lãng phí.

- Lập kế hoạch, tiến độ tổng thể, chi tiết để triển khai Dự án, tuân thủ quy định, phù hợp với kế hoạch vốn được cấp có thẩm quyền chấp thuận.

- Phối hợp chặt chẽ với các 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.

### **Điều 3. Điều khoản thi hành**

1. Căn cứ các nội dung tại Điều 1 và Điều 2 của quyết định này, Chủ đầu tư có trách nhiệm triển khai các thủ tục tiếp theo.

2. Vụ trưởng các Vụ: Kế hoạch - Đầu tư, Tài chính, Kết cấu hạ tầng giao thông, Khoa học - Công nghệ và Môi trường; Cục trưởng các Cục: Quản lý đầu tư xây dựng, Đường cao tốc Việt Nam, Đường bộ Việt Nam; Giám đốc Ban Quản lý dự án Đường sắt và Thủ trưởng các đơn vị liên quan chịu trách nhiệm thi hành quyết định này./.

#### ***Nơi nhận:***

- Như Điều 3;
- Bộ trưởng (để báo cáo);
- Các Bộ: Kế hoạch và Đầu tư, Tài chính;
- Kho bạc Nhà nước Trung ương;
- UBND các tỉnh: Bắc Giang, Hà Tĩnh, Quảng Bình;
- Sở GTVT các tỉnh: Bắc Giang, Hà Tĩnh, Quảng Bình;
- Các đơn vị có liên quan (Ban QLDA ĐS sao gửi);
- Lưu: VT, CQLXD.<sub>(TrungPB)</sub>

**KT. BỘ TRƯỞNG  
THỨ TRƯỞNG**

**Nguyễn Danh Huy**