

QUYẾT ĐỊNH

**Phê duyệt dự án đầu tư Dự án thành phần 2 thuộc
Dự án đầu tư xây dựng đường bộ cao tốc Biên Hòa - Vũng Tàu giai đoạn 1**

BỘ TRƯỞNG BỘ GIAO THÔNG VẬN TẢI

Căn cứ Luật Xây dựng ngày 18/6/2014, Luật sửa đổi, bổ sung một số điều của Luật Xây dựng ngày 17/6/2020;

Căn cứ Luật Đầu tư công ngày 13/6/2019; Luật sửa đổi, bổ sung một số điều của Luật Đầu tư công ngày 11/01/2022;

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 59/2022/QH15 ngày 16/6/2022 của Quốc hội về chủ trương đầu tư Dự án đầu tư xây dựng đường bộ cao tốc Biên Hòa - Vũng Tàu giai đoạn 1;

Căn cứ Nghị quyết số 90/NQ-CP ngày 25/7/2022 của Chính phủ về triển khai Nghị quyết số 59/2022/QH15 của Quốc hội về chủ trương đầu tư Dự án đầu tư xây dựng đường bộ cao tốc Biên Hòa - Vũng Tàu giai đoạn 1;

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 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 Quyết định số 17/2022/QĐ-TTg ngày 28/7/2022 của Thủ tướng Chính phủ về phân cấp thực hiện các dự án, dự án thành phần đầu tư các đoạn tuyến đường bộ cao tốc theo hình thức đầu tư công thuộc Chương trình phục hồi và phát triển kinh tế - xã hội;

Căn cứ Báo cáo 621/BC-MTTQ-BTT ngày 27/7/2022 của Ủy ban mặt trận Tổ quốc Việt Nam tỉnh Đồng Nai về việc tổng hợp ý kiến cộng đồng dân cư nơi thực hiện Dự án thành phần 2 thuộc Dự án đầu tư xây dựng đường bộ cao tốc Biên Hòa - Vũng Tàu giai đoạn 1;



Căn cứ Quyết định số 1341/QĐ-BGTVT ngày 12/10/2022 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 2 thuộc Dự án đầu tư xây dựng đường bộ cao tốc Biên Hoà - Vũng Tàu giai đoạn 1;

Căn cứ Quyết định số 3336/QĐ-BTNMT ngày 01/12/2022 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 2 thuộc Dự án đầu tư xây dựng đường bộ cao tốc Biên Hoà - Vũng Tàu giai đoạn 1;

Xét Tờ trình số 2186/TTr-BQL ngày 17/10/2022 và Tờ trình số 2666/TTr-BQL ngày 05/12/2022 của Ban Quản lý dự án 85 về việc trình thẩm định, phê duyệt Báo cáo nghiên cứu khả thi Dự án thành phần 2 thuộc Dự án đầu tư xây dựng đường bộ cao tốc Biên Hoà - Vũng Tàu giai đoạn 1 kèm theo tiếp thu giải trình các ý kiến về hồ sơ Báo cáo NCKT của Dự án; Báo cáo thẩm tra số 827/UTCV-BCTT ngày 24/11/2022 của Tư vấn thẩm tra; hồ sơ Báo cáo NCKT Dự án; ý kiến của các cơ quan, đơn vị có liên quan;

Theo đề nghị của Cục trưởng Cục Quản lý đầu tư xây dựng tại Báo cáo kết quả thẩm định số 373/CQLXD-ĐAĐT2 ngày 06/12/2022.

QUYẾT ĐỊNH:

Điều 1. Phê duyệt dự án đầu tư Dự án thành phần 2 thuộc Dự án đầu tư xây dựng đường bộ cao tốc Biên Hoà - Vũng Tàu giai đoạn 1 với các nội dung chủ yếu như sau:

1. Tên dự án: Dự án thành phần 2 thuộc Dự án đầu tư xây dựng đường bộ cao tốc Biên Hoà - Vũng Tàu giai đoạn 1.

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

3. Chủ đầu tư: Ban Quản lý dự án 85.

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 với đường bộ cao tốc Bắc - Nam phía Đông, Cảng hàng không quốc tế Long Thành, kết nối các trung tâm kinh tế, cảng biển; phát huy tối đa tiềm năng của cảng biển Cái Mép - Thị Vải, đáp ứng nhu cầu vận tải; tạo dư địa, động lực, không gian phát triển vùng Đông Nam Bộ với hệ thống hạ tầng kỹ thuật, hạ tầng xã hội đồng bộ, hiện đại; góp phần bảo đảm quốc phòng, an ninh; nâng cao năng lực cạnh tranh của nền kinh tế, từng bước thực hiện thắng lợi các mục tiêu, nhiệm vụ phát triển kinh tế - xã hội của đất nước theo Nghị quyết Đại hội đại biểu toàn quốc lần thứ XIII của Đảng.

4.2. Phạm vi dự án

- Điểm đầu: khoảng Km16+000, kết nối với điểm cuối Dự án thành phần 1 tại khu vực nút giao Long Thành với cao tốc Thành phố Hồ Chí Minh - Long Thành - Dầu Giây thuộc địa phận xã Long An, huyện Long Thành tỉnh Đồng Nai.

- Điểm cuối: khoảng Km34+200, kết nối với điểm đầu Dự án thành phần 3 thuộc địa phận xã Phước Bình, huyện Long Thành, tỉnh Đồng Nai.

- Tổng chiều dài tuyến khoảng 18,2km.



4.3. Quy mô đầu tư xây dựng

4.3.1. Đường cao tốc

a) Cấp đường

Đường cao tốc cấp 100, vận tốc thiết kế $V_{tk}=100\text{km/h}$ theo tiêu chuẩn TCVN 5729:2012 “Đường ô tô cao tốc - Yêu cầu thiết kế”.

b) Mặt cắt ngang

- Đối với đoạn từ đầu tuyến đến nút giao Tân Hiệp khoảng Km29+800: Giai đoạn hoàn chỉnh quy mô 8 làn xe, $B_{nền}=39,75\text{m}$. Giai đoạn phân kỳ quy mô 6 làn xe, $B_{nền}=32,25\text{m}$.

Riêng các đoạn trong phạm vi nút giao đầu tư hoàn chỉnh trong giai đoạn 1: nút giao Long Thành khoảng Km16+000 - Km17+800 và nút giao Tân Hiệp khoảng Km28+000 - Km29+800 quy mô 6 làn xe, $B_{nền}=32,25\text{m}$; nút giao Sân bay khoảng Km19+400 - Km20+800 quy mô 8 làn xe $B_{nền}=39,75\text{m}$.

- Đối với đoạn từ nút giao Tân Hiệp đến cuối tuyến: Giai đoạn hoàn chỉnh quy mô 6 làn xe, $B_{nền}=32,25\text{m}$. Giai đoạn phân kỳ quy mô 4 làn xe, $B_{nền}=24,75\text{m}$.

c) Mặt đường

- Tuyến chính: Mặt đường cấp cao A1, mô đun đàn hồi yêu cầu $E_{yc} \geq 220\text{Mpa}$ đối với đoạn từ đầu tuyến đến nút giao Tân Hiệp, $E_{yc} \geq 207\text{Mpa}$ đối với đoạn từ nút giao Tân Hiệp đến cuối tuyến.

- Các nhánh nút giao liên thông: Mặt đường cấp cao A1, mô đun đàn hồi yêu cầu $E_{yc} \geq 183\text{Mpa}$.

d) Công trình cầu

- Công trình cầu thiết kế bằng bê tông cốt thép và bê tông cốt thép dự ứng lực theo tiêu chuẩn TCVN 11823:2017 “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) đảm bảo tính không đường bộ, đường sắt quy hoạch và khai thác an toàn, thuận lợi.

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

4.3.2. Đường gom, đường ngang, hoàn trả đường dân sinh

- Cấp đường, mặt cắt ngang: phù hợp với đường hiện hữu, đường giao thông nông thôn loại A, B theo tiêu chuẩn TCVN 13080:2014 “Đường giao thông nông thôn - Yêu cầu thiết kế”.

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

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

4.4. Giải pháp thiết kế chủ yếu

4.4.1. Hướng tuyến, bình đồ

Từ điểm đầu khoảng Km16+000 (điểm cuối dự án thành phần 1) thuộc địa

phận xã Long An, huyện Long Thành, tỉnh Đồng Nai, tuyến đi song song cách QL51 hiện hữu khoảng 1,5km, cắt qua cao tốc Tp. Hồ Chí Minh - Long Thành - Dầu Giây tại khoảng Km16+800, tới vị trí giao với tuyến đường nối Tỉnh lộ 25C vào Cảng hàng không quốc tế Long Thành tại khoảng Km20+300, tuyến tiếp tục đi thẳng và giao với đường cao tốc Bến Lức - Long Thành tại khoảng Km29+400, vượt qua sông Vạc tại khoảng Km30+980, đi lên phía Bắc Khu công nghiệp Mỹ Xuân B1 và Khu đô thị Phú Mỹ theo quy hoạch tới điểm cuối Dự án tại Km34+200 thuộc địa phận xã Phước Bình, huyện Long Thành, tỉnh Đồng Nai (ranh giới tỉnh Đồng Nai và tỉnh Bà Rịa - Vũng Tàu, kết nối với điểm đầu Dự án thành phần 3).

- 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... 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, phù hợp với điều kiện địa hình khu vực tuyến, đáp ứng tính không yêu cầu tại các vị trí giao cắt với đường quốc lộ, đường địa phương, đáp ứng yêu cầu kinh tế - kỹ thuật. Riêng đoạn tuyến giao với đường sắt quy hoạch dự kiến tại khoảng Km30+300, trong giai đoạn 1 trắc dọc tuyến đi thấp, khi triển khai đầu tư xây dựng tuyến đường sắt sẽ nghiên cứu phương án cho phù hợp.

4.4.3. Mặt cắt ngang

a) Đường cao tốc

- Giai đoạn phân kỳ đầu tư bố trí trùng tim 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.

- Đoạn từ đầu tuyến đến nút giao Tân Hiệp khoảng Km29+800, giai đoạn 1 quy mô 6 làn xe, chiều rộng nền đường $B_{nền}=32,25m$; Mặt đường xe chạy $B_{mặt}=6x3,75m$; dải phân cách giữa $B_{pc}=0,75m$; dải an toàn trong $B_{att}=2x0,75m$; dải dừng xe khẩn cấp $2x3,0m$; $B_{lề}=2x0,75m$.

Riêng đoạn từ Km19+400 đến Km20+800 thuộc phạm vi nút giao với đường vào Cảng hàng không quốc tế Long Thành đầu tư hoàn chỉnh 8 làn xe, chiều rộng nền đường $B_{nền}=39,75m$, trong đó: Mặt đường xe chạy $B_{mặt}=8x3,75m$; dải phân cách giữa $B_{pc}=0,75m$; dải an toàn trong $B_{att}=2x0,75m$; dải dừng xe khẩn cấp $2x3,0m$; $B_{lề}=2x0,75m$.

- Đoạn từ nút giao Tân Hiệp khoảng Km29+800 đến cuối tuyến, giai đoạn 1 quy mô 4 làn xe, chiều rộng nền đường $B_{nền}=24,75m$; Mặt đường xe chạy $B_{mặt}=4x3,75m$; dải phân cách giữa $B_{pc}=0,75m$; dải an toàn trong $B_{att}=2x0,75m$; dải dừng xe khẩn cấp $2x3,0m$; $B_{lề}=2x0,75m$.

b) Đường gom, đường ngang, hoàn trả đường dân sinh: Đảm bảo tối thiểu theo đường GTNT loại B, bề rộng nền đường $B_{nền}=5,0m$, trong đó: Mặt đường xe chạy: $B_{mặt}=3,5m$; lề đất $B_{ld}=2x0,75m=1,5m$. Tại những khu vực đông dân cư, bố trí đường gom đảm bảo 02 làn xe theo đường GTNT loại A, bề rộng nền đường $B_{nền}$

= 6,5m, mặt đường $B_{mặt} = 3,5m$, gia cố lề như kết cấu mặt đường mỗi bên 1,0m, lề đất $B_{lđ} = 2 \times 0,5m = 1,0m$.

4.4.4. Nền đường

a) Tuyến cao tốc

- Nền đường đắp

Đảm bảo yêu cầu về độ chặt và khả năng chịu tải của đất nền theo tiêu chuẩn áp dụng cho đường ô tô cao tốc. Trước khi đắp nền đường thực hiện đào bỏ lớp đất không thích hợp và đánh cấp (nếu có). Độ dốc mái taluy đắp 1/2.

- Nền đường đào: Ta luy nền đường độ dốc 1/1,5.

- Xử lý nền đất yếu: Sử dụng các giải pháp đào thay đất, bắc thấm hoặc các giải pháp phù hợp khác.

b) Đường gom, đường ngang, đường hoàn trả: Theo yêu cầu kỹ thuật của cấp đường tương ứng.

4.4.5. Mặt đường

a) Đường cao tốc và các nhánh nút giao: Mặt đường cấp cao A1 đảm bảo mô đun đàn hồi yêu cầu; lớp mặt trên bằng hỗn hợp bê tông nhựa cải thiện kết hợp tạo nhám, lớp mặt chịu lực bằng bê tông nhựa chặt; tầng móng trên bằng các lớp hỗn hợp nhựa bán rỗng, hỗn hợp cấp phối đá dăm gia cố xi măng; tầng móng dưới bằng cấp phối đá dăm.

b) Đường ngang, đường gom, đường hoàn trả: Mặt đường bằng bê tông nhựa hoặc láng nhựa 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 03 nút giao liên thông khác mức đảm bảo các nhánh kết nối phù hợp với quy mô giai đoạn hoàn chỉnh.

- Nút giao Long Thành: giao với đường cao tốc Thành phố Hồ Chí Minh - Long Thành - Dầu Giây (cao tốc HCM-LT-DG), dạng nút giao hoa thị có các nhánh kết nối trực tiếp theo hướng từ Vũng Tàu đi Thành phố Hồ Chí Minh và ngược lại. Phạm vi đầu tư các dự án như sau:

+ Dự án cao tốc Biên Hòa - Vũng Tàu đầu tư các nhánh nút: (1) Biên Hòa - Thành phố Hồ Chí Minh (2) Biên Hòa - Dầu Giây, (3) Dầu Giây - Biên Hòa, (4) Dầu Giây - Vũng Tàu (5) Vũng Tàu - Dầu Giây (6) Thành phố Hồ Chí Minh - Biên Hòa và 02 cầu vượt trực thông (hai bên) cao tốc HCM-LT-DG vượt cao tốc Biên Hòa - Vũng Tàu để kết nối vào các nhánh rẽ.

+ Dự án mở rộng đường cao tốc HCM-LT-DG sẽ đầu tư phần cầu vượt trực thông (ở giữa) cao tốc HCM-LT-DG vượt cao tốc Biên Hòa - Vũng Tàu.

+ Dự án Hệ thống giao thông kết nối tuyến số 1 và tuyến số 2 - dự án thành phần 3 thuộc Dự án Cảng hàng không quốc tế Long Thành (do Tổng công ty Cảng hàng không Việt Nam làm chủ đầu tư) đầu tư các nhánh nút: (7) Vũng Tàu - Thành phố Hồ Chí Minh (8) Thành phố Hồ Chí Minh - Vũng Tàu.

- Nút giao Sân bay: Dạng nút giao lập thể liên thông có các nhánh rẽ trực tiếp nối từ Cảng hàng không quốc tế Long Thành đi Biên Hòa và ngược lại. Phạm vi đầu tư các dự án như sau:

+ Dự án cao tốc Biên Hòa - Vũng Tàu đầu tư các nhánh nút: (1) Cảng hàng không quốc tế Long Thành - Vũng Tàu, (2) Vũng Tàu - Cảng hàng không quốc tế Long Thành.

+ Dự án Hệ thống giao thông kết nối tuyến số 1 và tuyến số 2 - dự án thành phần 3 thuộc Dự án Cảng hàng không quốc tế Long Thành (do Tổng công ty Cảng hàng không Việt Nam làm chủ đầu tư) đầu tư các nhánh nút: (3) Cảng hàng không quốc tế Long Thành - Biên Hòa, (4) Biên Hòa đi Cảng hàng không quốc tế Long Thành và phần còn lại của nút giao¹.

- Nút giao Tân Hiệp: giao với đường cao tốc Bến Lức - Long Thành và tuyến Liên vùng 03 (QL51C) theo quy hoạch. Trong giai đoạn 1, dự án đường cao tốc Biên Hòa – Vũng Tàu đầu tư các nhánh rẽ: (1) Biên Hòa - Bến Lức và QL51, (2) Bến Lức và QL51- Vũng Tàu (3) Vũng Tàu - Bến Lức, (4) Bến Lức - Biên Hòa. Các nhánh nút giao sẽ kết nối với Dự án cao tốc Bến Lức – Long Thành.

Giai đoạn hoàn thiện xây dựng nút giao dạng hoa thị có nhánh rẽ trái trực tiếp theo hướng từ Bến Lức - Biên Hòa và sẽ được đầu tư hoàn chỉnh khi triển khai dự án đường liên vùng LV03 (QL51C) theo quy hoạch.

b) Giao cắt trực thông

- Cầu vượt trực thông: Xây dựng 05 cầu trên các đường ngang vượt qua đường cao tốc; cầu vượt thiết kế đảm bảo phù hợp với giai đoạn mở rộng đường cao tốc theo quy mô quy hoạch.

- Hàm chui dân sinh: Đầu tư xây dựng 07 hàm chui trên tuyến; kết cấu bằng bê tông cốt thép đổ tại chỗ, móng trên nền thiên nhiên.

4.4.7. Công trình cầu

Đầu tư xây dựng 23 công trình cầu, trong đó: 04 cầu trên tuyến chính, 05 cầu trên các tuyến đường ngang vượt cao tốc, 14 cầu trong các nút giao liên thông.

a) Mặt cắt ngang cầu

- Cầu trên đường cao tốc: Bề rộng cầu phù hợp với khổ nền đường:

+ Đoạn tuyến 6 làn (từ đầu tuyến đến nút giao Tân Hiệp): $B_{\text{cầu}}=32,25\text{m}$ (gồm 06 làn xe $6 \times 3,75\text{m}=22,5\text{m}$; dải phân cách giữa và dải an toàn trong $B_{\text{att}}=2 \times 0,75+0,75\text{m}=2,25\text{m}$; dải an toàn ngoài $2 \times 3,0\text{m}=6,0\text{m}$; dải phụ $2 \times 0,25\text{m}=0,5\text{m}$; lan can $=2 \times 0,5\text{m}=1,0\text{m}$);

+ Đoạn tuyến 8 làn (phạm vi nút giao, từ Km19+400 – Km20+800) $B_{\text{cầu}}=39,75\text{m}$ (gồm 08 làn xe $8 \times 3,75\text{m}=30\text{m}$; dải phân cách giữa và dải an toàn trong $B_{\text{att}}=2 \times 0,75+0,75\text{m}=2,25\text{m}$; dải an toàn ngoài $2 \times 3,0\text{m}=6,0\text{m}$; dải phụ $2 \times 0,25\text{m}=0,5\text{m}$; lan can $=2 \times 0,5\text{m}=1,0\text{m}$).

+ Đoạn tuyến 4 làn xe (từ nút giao Tân Hiệp đến cuối tuyến): $B_{\text{cầu}}=24,75\text{m}$ (gồm 04 làn xe $4 \times 3,75\text{m}=15\text{m}$; dải phân cách giữa và dải an toàn trong

¹ Quyết định số 4101/QĐ-TCTCHKVN-CTCP ngày 13/12/2021 của Tổng công ty Cảng hàng không Việt Nam – CTCP.

$B_{att}=2 \times 0,75 + 0,75 \text{m} = 2,25 \text{m}$; dải an toàn ngoài $2 \times 3,0 \text{m} = 6,0 \text{m}$; dải phụ $2 \times 0,25 \text{m} = 0,5 \text{m}$; lan can $= 2 \times 0,5 \text{m} = 1,0 \text{m}$);

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

- Cầu vượt trục thông: Bề rộng cầu phù hợp với quy mô đường hiện hữu, có xem xét để phù hợp với quy hoạch.

b) Trắc dọc cầu đảm bảo tĩnh không đường bộ và đường sắt Biên Hòa - Vũng Tàu theo quy hoạch.

c) Kết cấu phần trên: Sử dụng dầm bê tông cốt thép dự ứng lực (dầm bản đúc sẵn lắp ghép, dầm bản đổ tại chỗ, dầm I, dầm Super-T).

d) Kết cấu phần dưới: Mố, trụ bằng bê tông cốt thép đặt trên nền thiên nhiên hoặc hệ móng cọc bê tông cốt thép. Kết cấu móng, mố trụ, chiều dài cọc dự kiến sẽ được chuẩn 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 mới hệ thống rãnh dọc, rãnh biên... bảo đảm thoát nước nền, mặt đường.

- Hoàn trả kênh, mương đối với các đoạn tuyến đi trùng hệ thống kênh, mương hiện hữu.

4.4.9. Đường gom, đường ngang, hoàn trả đường dân sinh: Đầu tư xây dựng hệ thống đường gom, đường ngang, hoàn trả đường dân sinh dọc hai bên tuyến (không liên tục) với quy mô tối thiểu theo tiêu chuẩn đường giao thông nông thôn cấp B; kết cấu mặt đường bê tông nhựa hoặc láng nhựa phù hợp với kết cấu mặt đường hiện trạng. Chiều dài, phạm vi, kết cấu mặt đường sẽ được tiếp tục xác định chính xác trong bước thiết kế tiếp theo.

4.4.10. Công trình phục vụ khai thác

Hệ thống giao thông thông minh (ITS), hệ thống thu phí: Đầu tư xây dựng một số hạ tầng kỹ thuật của hệ thống giao thông thông minh (bể cấp, ống bảo vệ, bê móng cột).

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: gia cố nền đường bằng trồng cỏ, bằng đá hộc xây hoặc tẩm bê tông.

- Tường chống ồn: Bố trí tường chống ồn tại các vị trí tuyến đi gần các khu dân cư hoặc các công trình công cộng (trường học, bệnh viện...).

- Diện chiếu sáng: Bố trí tại các nút giao liên thông trên tuyến và các cầu chiếu 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 Tổng công ty Tư vấn thiết kế Giao thông vận tải - CTCP và Công ty TNHH Tư vấn - xây dựng Hưng Nghiệp.

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

- Địa điểm: huyện Long Thành, tỉnh Đồng Nai.

- Diện tích đất sử dụng: Khoảng 179 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: 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 1341/QĐ-BGTVT ngày 12/10/2022 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 2 thuộc Dự án đầu tư xây dựng đường bộ cao tốc Biên Hòa - Vũng Tàu giai đoạn 1.

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

Tổng mức đầu tư: 6.852,357 tỷ đồng (*Sáu nghìn tám trăm năm mươi hai tỷ, ba trăm năm mươi bảy triệu đồng*).

- Chi phí GPMB, bồi thường, hỗ trợ TĐC: (đã bao gồm dự phòng)	2.179,252	tỷ đồng
- Chi phí xây dựng:	3.871,454	tỷ đồng
- Chi phí thiết bị:	3,484	tỷ đồng
- Chi phí QLDA, tư vấn, chi phí khác:	306,581	tỷ đồng
- Chi phí dự phòng:	491,586	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 hoàn thành đưa vào khai thác đồng bộ toàn Dự án 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 59/2022/QH15 ngày 16/6/2022 của Quốc hội.

- Dự kiến phân bổ vốn theo tiến độ Dự án và Nghị quyết số 59/2022/QH15 của Quốc hội: Năm 2022: 17 tỷ đồng; Năm 2023: 2.687 tỷ đồng, Năm 2024: 1.352 tỷ đồng, năm 2025: 1.176 tỷ đồng; Năm 2026: 972 tỷ đồng; Năm 2027: 648 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 cho quy mô giai đoạn hoàn chỉnh (6-8 làn xe tùy từng đoạn) theo Nghị quyết số 59/2022/QH15 ngày 16/6/2022 của Quốc hội về chủ trương đầu tư Dự án đầu tư xây dựng đường bộ cao tốc Biên Hòa - Vũng Tàu giai đoạn 1.

- 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 179ha.

- Chi phí bồi thường, hỗ trợ, tái định cư (đã bao gồm dự phòng): 2.179,252 tỷ đồng, trong đó phần thuộc dự án (từ khoảng Km16+000 - Km16+520 và Km20+400-Km34+200) là 1.979,252 tỷ đồng; phần dự kiến hoàn trả cho phạm vi chồng lấn đã thực hiện GPMB trong Dự án Hệ thống giao thông kết nối tuyến số 1 và tuyến số 2 - Dự án thành phần 3 thuộc Dự án Cảng HKQT Long Thành giai đoạn 1 (từ Km16+520 - Km20+400) là 200 tỷ đồng.

- Tổ chức thực hiện: công tác bồi thường, hỗ trợ, tái định cư được tách thành tiểu dự án riêng, do Ủy ban nhân dân tỉnh Đồng Nai tổ chức thực hiện theo quy định.

14. Các nội dung khác

Ban Quản lý dự án 85 chịu trách nhiệm:

- Chỉ đạo tư vấn hoàn thiện hồ sơ theo Báo cáo thẩm định số 373/CQLXD-ĐAĐT2 ngày 06/12/2022 của Cục Quản lý đầu tư xây dựng và ý kiến của các cơ quan liên quan. Trong bước tiếp theo, căn cứ kết quả khảo sát chi tiết, chỉ đạo tư vấn chuẩn xác các số liệu tính toán và lựa chọn giải pháp thiết kế tối ưu: tính toán thủy văn, khả năng thoát lũ; xác định cụ thể phạm vi đường gom, đường công vụ; giải pháp xử lý nền đường; chiều dày các lớp kết cấu áo đường; giải pháp móng: móng trụ cầu, tường chắn, hầm chui; giải pháp kết cấu, sơ đồ nhịp... đảm bảo kinh tế - kỹ thuật, ổn định và bền vững công trình.

- 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 59/2022/QH15 ngày 16/6/2022 của Quốc hội, Nghị quyết số 90/NQ-CP ngày 25/7/2022 của Chính phủ và kế hoạch vốn được cấp có thẩm quyền chấp thuận.

- Xây dựng, đăng ký nhu cầu vốn hàng năm đảm bảo cân đối, bố trí đủ vốn cho Dự án.

- Phối hợp chặt chẽ với chủ đầu tư tiểu dự án giải phóng mặt bằng và các chủ đầu tư dự án khác có liên quan để kiểm tra, rà soát khối lượng, chi phí giải phóng mặt bằng phù hợp với dự án được phê duyệt, tránh việc thanh toán trùng lặp, đảm bảo chặt chẽ về thủ tục, tuân thủ quy định.

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

- Khớp nối với các dự án liên quan để chuẩn xác phạm vi thiết kế, đầu tư xây dựng.

Chuy

- 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 3336/QĐ-BTNMT ngày 01/12/2022 và các quy định của pháp luật về bảo vệ môi trường.

Điều 2. Tổ chức thực hiện

Ban Quản lý dự án 85 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 85 khẩn trương chỉ đạo các đơn vị liên quan rà soát, cập nhật hồ sơ thiết kế cắm cọc giải phóng mặt bằng theo quy định tại điểm a khoản 3 Điều 1 Nghị quyết số 90/NQ-CP ngày 25/7/2022 của Chính phủ và hoàn thiện các thủ tục liên quan, bàn giao cho các Chủ đầu tư tiểu 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 từ ngày ký.

2. Vụ trưởng các Vụ: Kế hoạch - Đầu tư, Kết cấu hạ tầng giao thông, Khoa học - Công nghệ và Môi trường, Tài chính; Cục trưởng các Cục: Đường cao tốc Việt Nam; Đường bộ Việt Nam; Quản lý đầu tư xây dựng; Giám đốc Ban Quản lý dự án 85 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 b/c);
- Bộ trưởng (để b/c);
- Văn phòng Chính phủ;
- Các Bộ: Kế hoạch và Đầu tư, Tài chính;
- Kho bạc Nhà nước TW;
- UBND tỉnh Đồng Nai;
- UBND tỉnh Bà Rịa - Vũng Tàu;
- Các đơn vị có liên quan (Ban QLDA 85 sao gửi);
- Lưu: VT, CQLXD (03).

**KT. BỘ TRƯỞNG
THỦ TRƯỞNG**



Lê Anh Tuấn

PHỤ LỤC

Dự kiến phương án xây dựng công trình cầu - Dự án thành phần 2 thuộc Dự án đầu tư xây dựng đường bộ cao tốc Biên Hòa – Vũng Tàu giai đoạn 1

(Kèm theo Quyết định số 1695/QĐ-BGTVT ngày 06/12/2022 của Bộ trưởng Bộ Giao thông vận tải)

TT	Tên cầu	Lý trình	Sơ đồ nhịp dự kiến (m)	Chiều dài cầu (m)	Bề rộng cầu (m)	Kết cấu nhịp	Kết cấu phần dưới
I Cầu chính tuyến trên đường cao tốc							
1	Cầu Bung Môn	Km17+226,24	2x33	76,15	32,25	Dầm I	Mố, trụ BTCT, móng cọc BTCT
2	Cầu Đá Vàng	Km20+015,59	2x21	52,15	39,75	Dầm đúc sẵn lắp ghép	Mố, trụ BTCT, móng cọc BTCT
3	Cầu Suối Cả	Km22+885,5	39,1+40+39,1	146,4	32,25	Dầm super T	Mố, trụ BTCT, móng cọc BTCT
4	Cầu Sông Vạc	Km30+979,97	21+30+21	82,2	24,75	Dầm I và dầm bản đúc sẵn lắp ghép	Mố, trụ BTCT, móng cọc BTCT
II Cầu trên đường ngang vượt cao tốc							
1	Cầu vượt ngang Km16+229,33	Km16+229,33	39,1+4x40+39,1	248,4	12	Dầm super T	Mố, trụ BTCT, móng cọc BTCT
2	Cầu vượt ngang Km24+121,22	Km24+121,22	39,1+3x40+39,1	203,6	12	Dầm super T	Mố, trụ BTCT, móng cọc BTCT
3	Cầu vượt ngang Km25+800	Km25+800	39,1+3x40+39,1	203,4	15	Dầm super T	Mố, trụ BTCT, móng cọc BTCT
4	Cầu vượt ngang Km26+904,48	Km26+904,48	39,1+3x40+39,1	203,6	7,5	Dầm super T	Mố, trụ BTCT, móng cọc BTCT
5	Cầu vượt ngang Km28+041,25	Km28+041,25	39,1+3x40+39,1	203,6	12	Dầm super T	Mố, trụ BTCT, móng cọc BTCT
III Cầu trong nút giao liên thông							
Nút giao Long Thành							
1	Cầu trên cao tốc HCM-LT-DG	Km16+800	39,1+4x40+42,5+45+42,5+40+30+3x40+39,1	568,4	Nhánh trái: 12,5-22,5 Nhánh phải: 10,5-18,0	Dầm super T	Mố, trụ BTCT, móng cọc BTCT
2	Cầu nhánh Vũng Tàu - Dầu Giây	Km16+800	8x35+30	315,1	10,5	Dầm bản đúc trên đà giáo	Mố, trụ BTCT, móng cọc BTCT

TT	Tên cầu	Lý trình	Sơ đồ nhịp dự kiến (m)	Chiều dài cầu (m)	Bề rộng cầu (m)	Kết cấu nhịp	Kết cấu phần dưới
3	Cầu nhánh Dầu Giây - Biên Hòa (vượt cái mương)	Km16+800	2x33	76,15	10,5	Dầm I	Mố, trụ BTCT, móng cọc BTCT
4	Cầu nhánh Dầu Giây - Biên Hòa (vượt đường sắt)	Km16+800	30+6x35+30	281,2	10,5	Dầm bản đúc trên đà giáo	Mố, trụ BTCT, móng cọc BTCT
5	Cầu nhánh Biên Hòa - Dầu Giây	Km16+800	30+6x35+40	285,3	10,5	Dầm bản đúc trên đà giáo + dầm super T	Mố BTCT, móng cọc BTCT
6	Cầu nhánh Dầu Giây - Vũng Tàu	Km16+800	40+2x35+30	145,1	10,5	Dầm bản đúc trên đà giáo + dầm super T	Mố, trụ BTCT, móng cọc BTCT
7	Cầu nhánh HCM - Biên Hòa	Km16+800	30+6x35+30+3x35+30	410,1	10,5	Dầm bản đúc trên đà giáo + dầm super T	Mố BTCT, móng cọc BTCT
Nút giao Sân bay							
8	Cầu nhánh Vũng Tàu - Sân bay	Km20+300	30+6x35+3x30+2x35+30	435,8	7	Dầm bản đúc trên đà giáo	Mố, trụ BTCT, móng cọc BTCT
9	Cầu nhánh Sân bay - Vũng Tàu	Km20+300	40+29,1	74,2	7	Dầm super T	Mố, trụ BTCT, móng cọc BTCT
Nút giao Tân Hiệp							
10	Cầu nhánh Biên Hòa - Bến Lức	Km29+500	39,1+5x40	244,2	10,5	Dầm super T	Mố, trụ BTCT, móng cọc BTCT
11	Cầu nhánh Bến Lức - Vũng Tàu	Km29+500	33+3x30+5x35+30	334,1	10,5	Dầm bản đúc trên đà giáo	Mố, trụ BTCT, móng cọc BTCT
12	Cầu nhánh Bến Lức - Biên Hòa	Km29+500	39,1+3x40+6x35+30	410,3	10,5-16,5	Dầm bản đúc trên đà giáo + dầm super T	Mố, trụ BTCT, móng cọc BTCT
13	Cầu nhánh Vũng Tàu - Bến Lức	Km29+500	30+4x35	176,1	10,5	Dầm bản đúc trên đà giáo	Mố, trụ BTCT, móng cọc BTCT
14	Cầu vượt cao tốc	Km29+378,79	39,1+4x40	164,2	18,0	Dầm super T	Mố, trụ BTCT, móng cọc BTCT