

Số: 2034/QĐ-BGTVT

Hà Nội, ngày 17 tháng 9 năm 2018

QUYẾT ĐỊNH

Phê duyệt Dự án đầu tư Kết nối giao thông các tỉnh miền núi phía Bắc do Ngân hàng châu Á (ADB) và Chính phủ Úc tài trợ.

BỘ TRƯỞNG BỘ GIAO THÔNG VẬN TẢI

Căn cứ Luật Xây dựng ngày 18/06/2014;

Căn cứ Luật Đầu tư công ngày 18/06/2014;

Căn cứ Luật Quản lý nợ công ngày 23/11/2017;

Căn cứ Nghị định số 107/2012/NĐ-CP ngày 20/12/2012 của Chính phủ quy định chức năng, nhiệm vụ, quyền hạn và cơ cấu tổ chức của Bộ GTVT;

Căn cứ Nghị định số 32/2015/NĐ-CP ngày 25/3/2015 của Chính phủ về quản lý chi phí đầu tư xây dựng;

Căn cứ Nghị định số 46/2015/NĐ-CP ngày 12/5/2015 của Chính phủ về quản lý chất lượng và bảo trì công trình xây dựng;

Căn cứ Nghị định số 59/2015/NĐ-CP ngày 18/6/2015 của Chính phủ về quản lý dự án đầu tư xây dựng;

Căn cứ Nghị định số 136/2015/NĐ-CP ngày 31/12/2015 của Chính phủ về hướng dẫn thi hành một số điều Luật Đầu tư công;

Căn cứ Nghị định số 16/2016/NĐ-CP ngày 16/3/2016 của Chính phủ về quản lý và sử dụng vốn hỗ trợ phát triển chính thức (ODA) và vốn vay ưu đãi của các nhà tài trợ nước ngoài;

Căn cứ Nghị định số 94/2018/NĐ-CP ngày 30/6/2018 của Chính phủ về nghiệp vụ quản lý nợ công;

Căn cứ Thông tư số 06/2016/TT-BXD ngày 10/3/2016 của Bộ Xây dựng hướng dẫn lập và quản lý chi phí đầu tư xây dựng công trình;

Căn cứ Thông tư số 111/2016/TT-BTC ngày 30/6/2016 của Bộ Tài chính về quản lý tài chính đối với các chương trình, sử dụng nguồn vốn hỗ trợ phát triển chính thức (ODA) và các vốn vay ưu đãi của các nhà tài trợ nước ngoài;

Căn cứ Thông tư số 12/2016/TT-BKHĐT ngày 08/8/2016 của Bộ Kế hoạch và Đầu tư hướng dẫn thực hiện một số điều của Nghị định số 16/2016/NĐ-CP của Chính phủ;

Căn cứ Quyết định số 356/QĐ-TTg ngày 16/3/2013 của Thủ tướng Chính phủ về việc điều chỉnh Quy hoạch phát triển giao thông vận tải đường bộ Việt Nam đến năm 2020 và định hướng đến năm 2030;

Căn cứ văn bản 533/VPCP-QHQT ngày 19/1/2017 của Văn phòng Chính phủ phê duyệt Đề xuất Dự án đầu tư và chủ trương đầu tư Dự án Hỗ trợ Kỹ thuật (HTKT) vay vốn ADB;

Căn cứ Quyết định số 408/QĐ-BGTVT ngày 14/2/2018 của Bộ trưởng Bộ Giao thông vận tải phê duyệt Văn kiện Dự án HTKT dự án Tăng cường kết nối hành lang GMS;

Căn cứ Quyết định số 657/QĐ-BGTVT ngày 3/4/2018 của Bộ trưởng Bộ GTVT về việc giao nhiệm vụ Chủ đầu tư để hoàn thiện báo cáo nghiên cứu khả thi Dự án kết nối giao thông miền núi phía Bắc thuộc dự án Hỗ trợ kỹ thuật (HTKT) kết nối hành lang GMS;

Căn cứ Quyết định 949/QĐ-TTg ngày 01/8/2018 của Thủ tướng Chính phủ về việc phê duyệt chủ trương đầu tư Dự án Kết nối giao thông các tỉnh miền núi phía Bắc do ADB và Chính phủ Úc tài trợ;

Căn cứ Quyết định số 827/QĐ-TTg ngày 07/6/2017 của Thủ tướng Chính phủ về việc phê duyệt chủ trương đầu tư Chương trình hỗ trợ kỹ thuật ngành giao thông vận tải giai đoạn 2017-2021 sử dụng viện trợ không hoàn lại của Chính Phủ Ôt - xtrây - li - a;

Căn cứ Quyết định số 1861/QĐ-GTVT ngày 20/8/2018 của Bộ trưởng Bộ GTVT về việc phê duyệt danh mục tiêu chuẩn kỹ thuật áp dụng cho Dự án kết nối giao thông các tỉnh miền núi phía Bắc;

Căn cứ Quyết định số 2267/QĐ-BTNMT ngày 18/7/2018 của Bộ trưởng Bộ Tài Nguyên và Môi trường phê duyệt báo cáo đánh giá tác động môi trường của Dự án “Kết nối giao thông các tỉnh miền núi phía Bắc”;

Căn cứ văn bản số 1167/TTg-CN ngày 07/9/2018 của Thủ tướng Chính phủ về việc bổ sung tuyến nối Nghĩa Lộ với cao tốc Nội Bài – Lào Cai vào quy hoạch phát triển GTVT đường bộ đến năm 2020, định hướng đến năm 2030;

Căn cứ văn bản số 10939/BTC-QLN ngày 10/9/2018 của Bộ Tài chính về việc Dự án Kết nối giao thông các miền núi phía Bắc do ADB và Chính phủ Úc tài trợ;

Căn cứ văn bản số 6301/BKHĐT-KTĐN ngày 13/9/2018 của Bộ Kế hoạch và Đầu tư về việc Dự án “Kết nối giao thông các tỉnh miền núi phía Bắc”, vay vốn ADB;

Căn cứ văn bản số 4654/BTNMT-TCQLĐĐ ngày 30/8/2018 của Bộ Tài nguyên và Môi trường về việc báo cáo thẩm tra khung chính sách bồi thường, hỗ trợ, tái định cư Dự án kết nối giao thông các tỉnh miền núi phía Bắc, vốn vay ADB;

Căn cứ văn bản giải trình bổ sung số 1387/BQLDA2-KHTH ngày 13/9/2018 của Ban QLDA2;

Căn cứ báo cáo kết quả thẩm tra số 08/VECC ngày 04/9/2018 của Công ty Cổ phần Tư vấn đường cao tốc Việt Nam;

Xét Tờ trình số 123/TTr-BQLDA2 ngày 15/8/2018 của Ban QLDA2 đề nghị thẩm định, phê duyệt Dự án đầu tư Kết nối giao thông các tỉnh miền núi phía Bắc do ADB, và Chính phủ Úc tài trợ;

Theo đề nghị của Vụ trưởng Vụ Kế hoạch - Đầu tư tại Báo cáo kết quả thẩm định số 1806/KHĐT-TĐ ngày 13/9/2018,

QUYẾT ĐỊNH:

Điều 1. Phê duyệt Dự án Kết nối giao thông các tỉnh miền núi phía Bắc do ADB và Chính phủ Úc tài trợ với các nội dung chính sau:

1. Tên dự án: Dự án kết nối giao thông các tỉnh miền núi phía Bắc.

2. Chủ đầu tư: Bộ Giao thông vận tải.

Quản lý dự án (Đại diện chủ đầu tư): Ban Quản lý dự án 2.

3. Mục tiêu đầu tư: Dự án nhằm xây dựng hệ thống giao thông kết nối các tỉnh miền núi phía Bắc (Lai Châu, Lào Cai, Yên Bái) với đường cao tốc Nội Bài – Lào Cai, giúp hoàn chỉnh thêm mạng lưới giao thông trong khu vực, đảm bảo an ninh quốc phòng, phát triển kinh tế - xã hội, tăng cường khả năng kết nối khu vực, đảm bảo giao thông trong trường hợp mưa lũ xảy ra cho các tỉnh miền núi phía Bắc. Việc thực hiện dự án sẽ phát huy được hiệu quả tối đa của đường cao tốc Nội Bài – Lào Cai, đồng thời kích thích tăng trưởng kinh tế - xã hội, phát triển du lịch và công nghiệp trong khu vực nơi có mạng lưới giao thông đi qua.

4. Nội dung, quy mô đầu tư và phương án xây dựng

4.1 Nội dung và quy mô đầu tư:

Tuyến 1: Tuyến nối Lai Châu với cao tốc Nội Bài - Lào Cai

1. Phạm vi Dự án

- Điểm đầu dự án (Km0+000): Nút giao IC16 của đường cao tốc Nội Bài - Lào Cai (Km91+500 QL279) thuộc địa phận xã Tân Thượng, huyện Văn Bàn, tỉnh Lào Cai.

- Điểm cuối dự án (Km146+600): Ngã ba Bệnh viện (Km34+800 QL4D) thuộc địa phận phường Đông Phong, thành phố Lai Châu.

- Tuyến đi qua địa phận của huyện Văn Bàn thuộc tỉnh Lào Cai và các huyện Than Uyên, Tân Uyên, Tam Đường, thành phố Lai Châu thuộc tỉnh Lai Châu.

Chiều dài tuyến: Khoảng 146,6 km, trong đó:

- Chiều dài tuyến nâng cấp cải tạo: 132,08 km;

- Chiều dài tuyến xây dựng mới: 14,52 km; bao gồm:

+ Xây dựng tuyến tránh Dương Quý với chiều dài 2,03km (đi về phía trái của QL279 hiện hữu); trên tuyến có xây dựng 01 cầu mới với L=110,81m.

+ Xây dựng tuyến tránh Minh Lương với chiều dài 1,69km (đi phía bên phải QL279 hiện hữu); trên tuyến có xây dựng 01 cầu với L= 34,10m.

+ Xây dựng tuyến mới Bản Bo (Km 398 - QL32, Km117+100 lý trình tuyến - Đông Pao (Km127+900 lý trình tuyến) với chiều dài 10,8km; trên tuyến có xây dựng 05 cầu mới với L= 784.85m

2. Qui mô xây dựng

Tuyến được thiết kế với quy mô cấp III miền núi theo TCVN 4054:2005, tốc độ thiết kế $V_{TK}=60\text{Km/h}$; đối với các đoạn qua đèo Khau Co, đèo Khe Lếch tuyến được thiết kế với quy mô cấp IV miền núi theo TCVN 4054:2005, tốc độ thiết kế $V_{TK}=40\text{Km/h}$; đoạn qua khu bảo tồn thiên nhiên Hoàng Liên - Văn Bàn Km52+000 - Km63+444,68 quy mô thiết kế tuân thủ theo Quyết định số 2276/QĐ-BTNMT của Bộ Tài Nguyên Môi Trường ngày 18/7/2018 đường cấp V miền núi. Các đoạn qua địa hình khó cho phép “châm chước” về bình đồ $R_{\min}=30\text{m}$, trắc dọc $i_{\max}=11\%$.

3. Phương án xây dựng:

a. Hướng tuyến

Điểm đầu dự án tại Nút giao IC.16 của đường cao tốc Nội Bài - Lào Cai (Km91+500- QL279) tuyến đi theo QL.279 đến Km123+900, từ đây rẽ trái đi theo tuyến tránh Dương Quỳnh (L=2,03km) giao với QL.279 tại Km125+400. Tuyến tiếp tục đi trùng QL.279 đến Km138+000 rẽ phải đi theo tuyến tránh Minh Lương (L=1,69km) giao với QL.279 tại Km139+300. Tiếp tục đi trùng QL.279 qua đèo Khau Co sang địa phận tỉnh Lai Châu, kết nối với QL.32 tại ngã 3 Mường Than (Km352+500 - QL32), rẽ phải đi theo QL.32 đến khu vực Bản Bo (Km398 - QL32) rẽ trái đi theo tuyến mới, men theo sông Nậm Mu giao nhau với TL.136, từ đây tuyến cơ bản bám theo ĐT.136 về thành phố Lai Châu, tại điểm cuối: Ngã ba Bệnh viện (Km34+800 - QL4D) thuộc địa phận phường Đông Phong, thành phố Lai Châu.

Theo quy hoạch chi tiết của địa phương tại Quyết định số 2859/QĐ-UBND ngày 31/8/2016 về việc phê duyệt quy hoạch chung xây dựng thị trấn Khánh Yên của UBND tỉnh Lào Cai, đoạn tuyến tránh Khánh Yên với chiều dài 8,5km phù hợp với quy hoạch chi tiết của địa phương, sau khi được đầu tư xây dựng sẽ hạn chế tai nạn giao thông, thuận tiện nâng cấp mở rộng trong tương lai, việc đầu tư là cần thiết. Tuy nhiên, do chưa cân đối được nguồn vốn, kiến nghị trong giai đoạn tiếp theo của dự án, khi bố trí được nguồn vốn sẽ báo cáo Thủ tướng Chính phủ xem xét quyết định đầu tư.

b. Bình diện

Bình diện tuyến cơ bản đi trùng đường cũ (QL.279, QL.32, ĐT.136), nhằm tận dụng tối đa nền mặt đường và các công trình hiện hữu, tránh ảnh hưởng đến các khu dân cư, các khu di tích lịch sử - văn hóa, đồng thời được thiết kế trên nguyên tắc mở rộng một bên nhằm tạo thuận lợi trong quá trình thi công và đảm bảo an toàn giao thông.

Đối với các đoạn tuyến xây dựng mới: thiết kế đảm bảo tiêu chuẩn đường cấp III miền núi, bám theo địa hình đảm bảo khối lượng đào đắp, xây dựng công trình và GPMB ít nhất.

Đối với đoạn Km52+000 - Km63+444 (đèo Khau Co thuộc địa phận Lào Cai) bình diện tuyến thiết kế theo quy mô đường cấp V miền núi (tuân thủ theo Quyết định số 2276/QĐ-BTNMT ngày 18/7/2018 của Bộ Tài nguyên & Môi trường).

Riêng các đoạn địa hình đặc biệt khó khăn: Đèo Khau Co (Km64+100 - Km69+900 thuộc địa phận tỉnh Lai Châu), đèo Khe Lếch (Km0+000-Km7+571, Km11+000-Km15+396), đèo Tân Uyên (Km88+500 + Km93+800), đoạn Km127+900 - Km131+000, bình diện tuyến được thiết kế châm chước cục bộ bán kính đường cong nằm $R_{\min}=30\text{m}$.

c. Trắc dọc

Trắc dọc tuyến thiết kế đảm bảo:

- Tiêu chuẩn hình học đường cấp III, IV, V miền núi (châm trước độ dốc dọc $I_{\max}=11\%$), TCVN 4054-2205.
- Tần suất thiết kế nền đường, cầu nhỏ và cống: $H_4\%$;
- Tần suất thiết kế cầu trung và cầu lớn: $H_1\%$;
- Phối hợp tốt các yếu tố trên bình đồ;
- Cao độ các điểm khống chế;

d. Mặt cắt ngang

- Đoạn tuyến đi trùng QL.32, QL.279, quy mô hiện trạng đường cấp IV miền núi $B_m/B_n = 5,5/7,5\text{m}$, TL.136 quy mô hiện trạng đường cấp V miền núi $B_m/B_n = 3,5/6,5\text{m}$. Để tăng khả năng thông hành và phù hợp quy mô theo quy hoạch, cải tạo nâng cấp các đoạn tuyến này thành đường cấp III miền núi.

+ Bề rộng nền: $B_n=9,0\text{m}$;

+ Bề rộng mặt: $B_m=2 \times 3,0=6,0\text{m}$;

+ Lề gia cố (cùng kết cấu với phần xe chạy): $B_{lgc}=2 \times 1,0=2,0\text{m}$;

+ Bề rộng lề đất: $B_{ld}=2 \times 0,5=1,0\text{m}$;

- Đoạn qua trung tâm thị trấn Khánh Yên (Km16+000-Km17+450) được giữ nguyên quy mô cắt ngang hiện trạng $B_m/B_n= 13,5/23,5\text{ m}$ do mặt cắt ngang đã đủ rộng theo quy mô tiêu chuẩn của đường cấp III.

- Đoạn qua trung tâm thị trấn Tân Uyên (Km99+300-Km104+450) được giữ nguyên quy mô cắt ngang hiện trạng $B_m/B_n=10,5/20,5\text{ m}$ do mặt cắt ngang đã đủ rộng theo quy mô tiêu chuẩn của đường cấp III.

- Đoạn đèo Khe Léch (Km0+000-Km7+571, Km11+000-Km15+396), đoạn đèo Khau Co địa phận Lai Châu (Km64+750 - Km69+900) có làn phụ leo dốc, cải tạo nâng cấp thành đường cấp IV miền núi.

+ Bề rộng nền: $B_n=10,0\text{m}$;

+ Bề rộng mặt: $B_m=3 \times 3,0=9,0\text{m}$;

+ Bề rộng lề đất: $B_{ld}=2 \times 0,5=1,0\text{m}$;

- Đoạn đèo Khe Léch (Km7+571 - Km11+000) không bố trí làn phụ leo dốc, cải tạo nâng cấp thành đường cấp III miền núi.

+ Bề rộng nền: $B_n=9,0\text{m}$;

+ Bề rộng mặt: $B_m=2 \times 3,0=6,0\text{m}$;

+ Lề gia cố (cùng kết cấu với phần xe chạy): $B_{lgc}=2 \times 1,0=2,0\text{m}$;

+ Bề rộng lề đất: $B_{ld}=2 \times 0,5=1,0\text{m}$;

- Đoạn đèo Khau Co thuộc địa phận Lào Cai (Km52+000 - Km63+444,68) bình diện tuyến thiết kế theo quy mô đường cấp V miền núi (tuân thủ theo Quyết định số 2276/QĐ-BTNMT ngày 18/7/2018 của Bộ Tài nguyên & Môi trường), mặt cắt ngang thiết kế theo quy mô:

+ Bề rộng nền: $B_n=7,5\text{m}$;

+ Bề rộng mặt: $B_m=2 \times 2,75=5,5\text{m}$;

+ Lê gia cố (cùng kết cấu với phần xe chạy): $B_{lgc}=2 \times 0,5=1,0\text{m}$;

+ Bề rộng lề đất: $B_{ld}=2 \times 0,5=1,0\text{m}$;

e. Nền đường

* Nền đường đắp:

- Sử dụng vật liệu đắp đạt tiêu chuẩn kỹ thuật, đảm bảo độ chặt của nền đắp $K \geq 0,95$; riêng lớp nền đường 50cm dưới đáy áo đường được đầm nén độ chặt $K \geq 0,98$; Mái taluy đắp: 1/1,5.

- Tại vị trí nền đắp ven sông suối: kê ốp mái bằng đá hộc xây vữa xi măng bảo vệ taluy.

- Đối với những đoạn nền đường đắp cao, chiều cao nền đắp $H > 6\text{m}$, thiết kế mái taluy 1/1,5, bậc thêm rộng 2m, dốc ra ngoài 6%.

* Nền đường đào:

Đối với đáy nền đào phải xáo xới, sử dụng vật liệu đạt tiêu chuẩn kỹ thuật, đảm bảo 30cm dưới đáy móng đạt độ chặt $K \geq 0,98$; 50cm tiếp theo đạt độ chặt $K \geq 0,95$.

- Đào đất:

+ Khi $H < 8,0\text{m}$ taluy nền đào 1/1;

+ Khi $H \geq 8\text{m}$, taluy nền đào 1/1, bố trí thiết kế bậc thêm rộng 2,0m, dốc về phía trong taluy 15%.

- Đào đá (cấp 4):

+ $H < 10,0\text{m}$, taluy nền đào 1/0,5 - 1/0,75;

+ $H \geq 10,0\text{m}$, taluy nền đào 1/0,5 - 1/0,75, bố trí thiết kế bậc thêm rộng 2,0m, dốc về phía trong taluy 15%;

- Đào đá (cấp 2, cấp 3)

+ $H < 12,0\text{m}$, taluy 1/0,3 - 1/0,5;

+ $H \geq 12,0\text{m}$, taluy 1/0,3 - 1/0,5 bố trí thiết kế bậc thêm rộng 2,0m, dốc về phía ngoài taluy 4-6%.

f. Mặt đường

- Đoạn từ (Km0+000 – Km12+700) sử dụng mặt đường BTXM

+ Bê tông xi măng $f_r=5\text{MPa}$, dày 25cm;

+ Lớp láng nhựa 1 lớp dày 1.5cm, tiêu chuẩn nhựa 1.5Kg/m²

+ Cấp phối đá dăm gia cố 5% xi măng dày 15cm;

+ Cấp phối đá dăm loại 1 dày 15cm

+ Nền đường lu lèn đạt độ chặt $K \geq 0,98$, $E_o \geq 42\text{Mpa}$;

- Đoạn từ Km12+700 - Km146+600: sử dụng mặt đường BTN

Kết cấu áo đường: Mặt đường cấp cao A1, thiết kế mặt đường Bê tông nhựa nóng 2 lớp, với $E_{yc} \geq 140\text{Mpa}$.

g. Giao cắt

- Các nút giao được thiết kế cùng mức, đảm bảo êm thuận, tổ chức giao thông bằng vạch sơn và biển báo, kết cấu áo đường thiết kế như tuyến chính.

- Đường giao được vượt nổi phù hợp với điều kiện địa hình, đảm bảo an toàn, êm thuận.

- Giao cắt đường dân sinh: Trên tuyến có khoảng hơn 460 vị trí giao cắt đường giao dân sinh, được thiết kế vượt nổi phù hợp với hiện trạng, đảm bảo êm thuận và an toàn giao thông.

h. Thiết kế hệ thống thoát nước

* Hệ thống thoát nước ngang:

- Tần suất thiết kế cống thoát nước P=4%;

- Cống tròn:

+ Tải trọng thiết kế H30-XB80;

+ Số lượng: nối dài 111 cống, làm mới 232 cống.

- Cống hộp:

+ Tải trọng thiết kế HL93;

+ Số lượng: nối dài 72 cống, làm mới 118 cống.

* Hệ thống thoát nước dọc

- Các đoạn qua khu đông dân cư, bố trí hệ thống rãnh hộp kín bằng BTCT, có nắp đậy.

- Bố trí rãnh hình thang (0,4x0,4x0,4) bằng BTXM với những đoạn dốc lớn $\geq 4\%$ và phù hợp với địa chất.

- Các đoạn nền đào đá bố trí rãnh tam giác (0,4x1,2) m.

- Xây dựng hoàn trả mương thủy lợi (BxH=0,8x0,8m) tại đoạn làm mới từ Bản Bo đến Đông Pao.

* Thoát nước mái ta luy

- Bậc thêm mái ta luy: với nền đường đào sâu, địa chất đất cấp 3, cấp 4; đá cấp 4 phong hóa mạnh: thiết kế dốc vào trong 15%, gia cố bề mặt bằng BTXM.

- Rãnh đỉnh thiết kế bề rộng đáy tối thiểu B=0,5m cách mép ta luy tối thiểu 5m; gia cố bằng BTXM.

- Dốc nước và hệ thống thu nước thiết kế bằng BTXM, đảm bảo khả năng thoát nước.

Thiết kế công trình cầu vượt dòng:

- Tận dụng các cầu cũ đủ khẩu độ thoát nước và bề rộng khai thác ($B \geq 7m$), chỉ sửa chữa mặt cầu đảm bảo khai thác êm thuận.

- Xây dựng 09 cầu mới trên tuyến, cụ thể như sau:

TT	Tên Cầu	Lý trình	Sơ đồ nhịp (m)	Chiều dài cầu ước tính (m)	Kết cấu nhịp	Kết cấu phần dưới	Chiều rộng cầu (m)
1	Cầu Nậm Chồ (tuyến tránh Dương Quý)	Km30+906	3x33	110,81	Dầm I BTCTDUL	Mố trụ BTCT, cọc KN	9
2	Cầu Nậm Liệp (tuyến tránh Minh Lương)	Km44+790	1x24	34,10	Dầm I BTCTDUL	Mố BTCT, cọc KN	9
3	Cầu Tà Nắng 1	Km56+431	1x12	24,10	Dầm I BTCT	Mố BTCT, cọc KN	9

TT	Tên Cầu	Lý trình	Sơ đồ nhịp (m)	Chiều dài cầu ước tính (m)	Kết cấu nhịp	Kết cấu phần dưới	Chiều rộng cầu (m)
4	Cầu Tà Nắng 2	Km56+602	1x12	21,12	Dầm I BTCT	Mố BTCT, cọc KN	10,5
5	Cầu Trắng	Km58+997	1x24	40,26	Dầm I BTCTDƯỠ	Mố BTCT, cọc KN	10,5
6	Cầu Nậm Đích	Km117+670	1x33	43.1	Dầm I BTCTDƯỠ	Mố BTCT, cọc KN	9,0
7	Cầu Nậm Mu	Km119+873	8x33	272,6	Dầm I BTCTDƯỠ	Mố trụ BTCT, cọc KN	9,0
8	Cầu Nậm Mu (Nậm Đích)	Km127+774	6x33	206,45	Dầm I BTCTDƯỠ	Mố trụ BTCT, cọc KN	9,0
9	Cầu Nậm Hon	Km133+868	3x33	108,3	Dầm I BTCTDƯỠ	Mố trụ BTCT, cọc KN	9,0

- Tần suất thiết kế: cầu nhỏ H_{4%}; cầu trung, lớn H_{1%};
- Cầu được thiết kế bằng BTCT thường và BTCT DƯỠ;
- Tiêu chuẩn thiết kế 22TCN 272-05;
- Tải trọng thiết kế: HL93, bộ hành 0,003Mpa;
- Chiều rộng cầu: Thiết kế phù hợp với bề rộng nền đường;
- Sử dụng kết cấu nhịp dầm I BTCT và BTCT DƯỠ;
- Dầm ngang, bản mặt cầu đổ tại chỗ bằng BTCT;
- Mố, trụ cầu đổ tại chỗ bằng BTCT 30Mpa;
- Móng mố, trụ đặt trên hệ cọc khoan nhồi;
- Lớp phủ mặt cầu bằng bê tông nhựa dày 7cm.
- Tay vịn lan can bằng thép mạ kẽm nhúng nóng;

i. Thiết kế công trình phòng hộ, kiên cố hóa nền đường và cầu vượt địa hình:

- Các công trình phòng hộ:

Tại các vị trí sườn dốc có độ dốc ngang lớn, địa chất không ổn định, nguy cơ sạt lở cao, nguy cơ đá rơi, đá lăn cao... xây dựng các công trình phòng hộ trên tuyến:

TT	Loại tường chắn	Khối lượng ước tính (m)	Ghi chú
1	Tường chắn rọ đá H=2.0m	4.810 m	
2	Tường chắn ta luy âm H≤ 4.0m	930 m	BTXM
3	Tường chắn ta luy âm H≤8.0m	746 m	BTXM
4	Bán hầm hở (Opening Tunnel with Rock Shed)	444 m	BTCT
5	Lưới thép gia cố cường độ cao	127,705 m ²	

- Công trình cầu vượt địa hình:

Tại đoạn tuyến đi mới (Bản Bo-Đông Pao: Km116+960 -Km128+150) đi qua

khe sâu, sát sườn núi rất dốc, một bên là vực suối và một bên là vách núi cao, việc xây dựng nền đường đắp khó khăn và tiềm ẩn nguy cơ sạt trượt lớn; xây dựng hai (02) cầu cạn, cụ thể:

STT	Tên Cầu	Lý trình	Sơ đồ nhịp (m)	L toàn cầu (m)	Kết cấu nhịp	Kết cấu phần dưới	Chiều rộng cầu (m)
1	Cầu Nà Kiêng	Km124+558	1x33	39,1	Dầm I BTCTDƯL	Mố trụ BTCT, cọc KN	9.0
2	Cầu Nà Tăm	Km127+065	3x33	111,3	Dầm I BTCTDƯL	Mố trụ BTCT, cọc KN	9.0

- Cầu được thiết kế bằng BTCT thường và BTCT DƯL;
- Tiêu chuẩn thiết kế 22TCN 272-05;
- Tải trọng thiết kế: HL93, bộ hành 0,003Mpa;
- Chiều rộng cầu: Thiết kế phù hợp với bề rộng nền đường;
- Sử dụng kết cấu nhịp dầm I BTCT DƯL;
- Dầm ngang, bản mặt cầu đổ tại chỗ bằng BTCT;
- Mố, trụ cầu đổ tại chỗ bằng BTCT 30Mpa;
- Móng mố, trụ đặt trên hệ cọc khoan nhồi;
- Lớp phủ mặt cầu bằng bê tông nhựa dày 7cm.
- Tay vịn lan can bằng thép mạ kẽm nhúng nóng;

j. Hệ thống ATGT:

- Hệ thống biển báo, vạch sơn, cọc tiêu, lan can phòng hộ: Hình dáng, quy cách, vị trí, kích thước, màu sắc,... của hệ thống này tuân theo Quy chuẩn kỹ thuật quốc gia về báo hiệu đường bộ QCVN 41:2016/BGTVT.

Tuyến 2: Tuyến nối Nghĩa Lộ (Yên Bái) với cao tốc Nội Bài - Lào Cai

1. Phạm vi dự án

- Điểm đầu dự án (Km0+0.00): Nút giao IC14 của đường cao tốc Nội Bài - Lào Cai (Km149+705 Cao tốc Nội Bài - Lào Cai) thuộc địa phận huyện Văn Yên, tỉnh Yên Bái.

- Điểm cuối dự án (Km54+069.24): Giao với QL32 tại Lý trình Km209+500 thuộc địa phận thị trấn Liên Sơn, huyện Văn Chấn, tỉnh Yên Bái.

- Tuyến đi qua địa phận của huyện Văn Yên, Văn Chấn và thị xã Nghĩa Lộ thuộc tỉnh Yên Bái.

Chiều dài tuyến thực tế khoảng 52,73 km, trong đó.

- Chiều dài nâng cấp cải tạo: 48,13 km.
- Chiều dài xây dựng mới: 4,6 km. (đi về phía bên phải ĐT.175 hiện hữu); trên tuyến có xây dựng 01 cầu An Lương mới với L =441.8 m.

2. Quy mô xây dựng

Tuyến đường được thiết kế với quy mô cấp IV miền núi theo TCVN 4054:2005, tốc độ thiết kế $V_{tk}=40\text{Km/h}$; cho phép “châm chước” về bình đồ, trắc dọc; $R_{\min}=30\text{m}$; $i_{\max}=11\%$.

3. Phương án xây dựng:

a. Hướng tuyến

Điểm đầu từ nút giao IC14 của đường cao tốc Nội Bài - Lào Cai, tuyến cơ bản đi trùng ĐT.175 phía bên Phải sông Ngòi Thia, đến Km35+500 thuộc thôn Khe Cam xã An Lương dịch tim tuyến đi về phía taluy dương so với tim đường cũ (tránh sạt lở phía ta luy âm), vượt sông Ngòi Thia tại cầu An Lương (Km38+752) và nhập lại đường ĐT.175 (Km40+085), tuyến tiếp tục đi trùng ĐT.175 phía bên Trái sông Ngòi Thia đến trùng vị trí cầu Sơn Lương (Km53+0.00, cầu cũ giữ nguyên) và đi về điểm cuối giao với QL.32 tại Km54+069 (Km209+500 – QL32) thuộc địa phận thị trấn Liên Sơn, huyện Văn Chấn, tỉnh Yên Bái.

b. Bình diện

Đoạn Km0+0.00 – Km15+0.00 tuyến cơ bản đi qua khu vực dân cư nên bình diện tuyến được thiết kế mở rộng đều về hai bên nhằm hạn chế tối đa GPMB và ảnh hưởng đến dân cư dọc hai bên.

Đoạn Km15+000 – Km35+500 tuyến cơ bản bám ĐT.175 đi bên phải sông Ngòi Thia, bình diện tuyến được thiết kế trên nguyên tắc mở rộng một bên về phía taluy dương nhằm tạo thuận lợi trong quá trình thi công, hạn chế ảnh hưởng việc xói taluy âm vào mùa mưa lũ.

Đoạn Km35+500 – Km40+085 (đoạn qua cầu An Lương) đi theo hướng cách đập thủy điện Thác Cá 1 về phía thượng lưu 257m.

Đoạn Km40+085 – Km54+069 tuyến cơ bản bám ĐT.175 đi bên trái sông Ngòi Thia, bình diện tuyến được thiết kế trên nguyên tắc mở rộng một bên về phía taluy dương nhằm tạo thuận lợi trong quá trình thi công, hạn chế ảnh hưởng việc xói taluy âm vào mùa mưa lũ.

c. Trắc dọc

Trắc dọc tuyến thiết kế đảm bảo:

- Tiêu chuẩn hình học đường cấp IV miền núi (châm trước độ dốc dọc $I_{\max}=11\%$), TCVN 4054-2205.
- Tàn suất thiết kế nền đường, cầu nhỏ và cống: $H_4\%$;
- Tàn suất thiết kế cầu trung và cầu lớn: $H_1\%$;
- Phối hợp tốt các yếu tố trên bình đồ;
- Cao độ các điểm khống chế;

d. Mặt cắt ngang

- Tuyến thiết kế cơ bản đi trùng tuyến TL.175 có quy mô hiện trạng tiêu chuẩn kỹ thuật cơ bản đạt tiêu chuẩn đường cấp V miền núi $B_{\text{mặt}}/B_{\text{nền}} = 3,0-3,5\text{m}/5-5,5\text{m}$. Để tăng khả năng thông hành và phù hợp quy mô quy hoạch, cải tạo nâng cấp đoạn tuyến thành đường cấp IV miền núi.

- Đối với đoạn thông thường:

+ Bề rộng nền: $B_n=7,5\text{m}$;

+ Bề rộng mặt: $B_m=2 \times 2,75=5,5\text{m}$;

+ Lề gia cố (cùng kết cấu với phần xe chạy): $B_{lgc}=2 \times 0,5=1,0\text{m}$;

- + Bề rộng lề đất: $B_{ld}=2 \times 0,5=1,0\text{m}$;
- Đối với đoạn đi qua khu vực đông dân cư:
- + Bề rộng nền: $B_n=7,5\text{m}$;
- + Bề rộng mặt: $B_m=2 \times 2,75=5,5\text{m}$;
- + Lề gia cố (cùng kết cấu với phần xe chạy): $B_{lgc}=2 \times 1,0=2,0\text{m}$;

e. Nền đường

* Nền đường đắp:

- Nền đường được đắp đất khai thác tại các mỏ vật liệu, độ chặt của nền đắp phải đảm bảo $CBR \geq 4$, độ chặt $K \geq 0,95$, Mái taluy đắp: 1/1.5
- Tại vị trí nền đắp ven sông suối: kê ốp mái bằng đá hộc xây vữa xi măng bảo vệ taluy, những đoạn có nguy cơ sụt lở, xói chân taluy gia cố bằng tường chắn BTXM.

Đối với những đoạn nền đường đắp cao, cụ thể như sau:

- + Chiều cao nền đắp $H \leq 6\text{m}$, thiết kế mái taluy dốc 1/1,5;
- + Chiều cao nền đắp $H > 6\text{m}$ thì cứ 6m cao để một cơ taluy, giữa mỗi cơ để một bậc thêm rộng 2m, dốc 6% ra ngoài, thiết kế mái taluy 1/1,5.

* Nền đường đào:

Đối với đáy nền đào phải xáo xới, sử dụng vật liệu đạt tiêu chuẩn kỹ thuật, đảm bảo 30cm dưới đáy móng đạt độ chặt $K \geq 0,98$; 50cm tiếp theo đạt độ chặt $K \geq 0,95$.

- Đào đất:

- + Khi $H < 8,0\text{m}$ taluy nền đào 1/1;
- + Khi $H \geq 8\text{m}$, taluy nền đào 1/1, bố trí thiết kế bậc thêm rộng 2,0m, dốc về phía trong taluy 15%.

- Đào đá (cấp 4):

- + $H < 10,0\text{m}$, taluy nền đào 1/0,5 - 1/0,75;
- + $H \geq 10,0\text{m}$, taluy nền đào 1/0,5 - 1/0,75, bố trí thiết kế bậc thêm rộng 2,0m, dốc về phía trong taluy 15%;

- Đào đá (cấp 2, cấp 3)

- + $H < 12,0\text{m}$, taluy 1/0,3 - 1/0,5;
- + $H \geq 12,0\text{m}$, taluy 1/0,3 - 1/0,5 bố trí thiết kế bậc thêm rộng 2,0m, dốc về phía ngoài taluy 4-6%.

f. Mặt đường

- Kết cấu áo đường: Mặt đường cấp cao A1, thiết kế mặt đường Bê tông nhựa nóng 2 lớp, với $E_{yc} \geq 130\text{Mpa}$.

g. Giao cắt

- Các nút giao được thiết kế cùng mức, đảm bảo êm thuận, tổ chức giao thông bằng vạch sơn và biển báo, kết cấu áo đường thiết kế như tuyến chính.
- Đường giao được vượt nổi phù hợp với điều kiện địa hình, đảm bảo an toàn, êm thuận.

- Giao cắt đường dân sinh: Trên tuyến có khoảng hơn 40 vị trí giao cắt đường giao dân sinh, được thiết kế vượt nổi phù hợp với hiện trạng, đảm bảo êm thuận và an toàn giao thông.

h. Thiết kế hệ thống thoát nước

* Hệ thống thoát nước ngang:

- Tần suất thiết kế cống thoát nước P=4%;
- Cống tròn:

+ Tải trọng thiết kế H30-XB80;

+ Số lượng: nối dài 35 cống, làm mới 73 cống.

- Cống hộp:

+ Tải trọng thiết kế HL93;

+ Số lượng: nối dài 17 cống, làm mới 41 cống.

* Hệ thống thoát nước dọc

- Các đoạn qua khu đông dân cư, bố trí hệ thống rãnh hộp kín bằng BTCT, có nắp đậy.

- Bố trí rãnh hình thang (0,4x0,4x0,4) bằng BTXM với những đoạn dốc lớn $i \geq 4\%$ và phù hợp với địa chất.

- Các đoạn nền đào đá bố trí rãnh tam giác (0,4x1,2) m.

* Thoát nước mái ta luy

- Bậc thêm mái ta luy: với nền đường đào sâu, địa chất đất cấp 3, cấp 4; đá cấp 4 phong hóa mạnh: thiết kế dốc vào trong 15%, gia cố bề mặt bằng BTXM.

- Rãnh đỉnh thiết kế bề rộng đáy tối thiểu B=0,5m cách mép ta luy tối thiểu 5m; gia cố bằng BTXM.

- Dốc nước và hệ thống thu nước thiết kế bằng BTXM, đảm bảo khả năng thoát nước.

Thiết kế công trình cầu vượt dòng:

Xây dựng 03 cầu mới trên tuyến, cụ thể như sau:

TT	Tên Cầu	Lý trình	Sơ đồ nhịp (m)	Chiều dài cầu ước tính (m)	Kết cấu nhịp	Kết cấu phần dưới	Chiều rộng cầu (m)
1	Cầu Km31+882 (tuyến vào đường cong)	Km31+882	1x20	38,1	Dầm I BTCTDUL	Mố BTCT, cọc KN	9,5
2	Cầu An Lương	Km38+752	13x33	441,8	Dầm I BTCTDUL	Mố trụ BTCT, cọc KN	7,5
3	Cầu Km40+085 (tuyến vào đường cong)	Km40+085	1x33	41,1	Dầm I BTCTDUL	Mố BTCT, cọc KN	9,5

- Cầu được thiết kế bằng BTCT thường và BTCT DUL;
- Tiêu chuẩn thiết kế 22TCN 272-05;
- Tải trọng thiết kế: HL93, bộ hành 0,003Mpa;
- Chiều rộng cầu: Thiết kế phù hợp với bề rộng nền đường;
- Sử dụng kết cấu nhịp dầm I BTCT DUL;
- Dầm ngang, bản mặt cầu đổ tại chỗ bằng BTCT;
- Mố, trụ cầu đổ tại chỗ bằng BTCT 30Mpa;
- Móng mố, trụ đặt trên hệ cọc khoan nhồi;
- Lớp phủ mặt cầu bằng bê tông nhựa dày 7cm.
- Tay vịn lan can bằng thép mạ kẽm nhúng nóng;

i. Thiết kế công trình phòng hộ và kiên cố hóa nền đường

Tại các vị trí sườn dốc có độ dốc ngang lớn, địa chất không ổn định, nguy cơ sạt lở cao, nguy cơ đá rơi, đá lăn cao... xây dựng các công trình phòng hộ trên tuyến:

Thống kê công trình gia cố phòng hộ:

TT	Loại tường chắn	Khối lượng ước tính (m)	Ghi chú
1	Tường chắn ta luy âm H≤4.0m	539.27	BTXM,
2	Tường chắn ta luy âm H≤8.0m	1048.24	BTXM
3	Bán hầm hở (Opening Tunnel with Rock Shed)	216	BTCT

j. Hệ thống ATGT

- Hệ thống biển báo, vạch sơn, cọc tiêu, lan can phòng hộ: Hình dáng, quy cách, vị trí, kích thước, màu sắc,... của hệ thống này tuân theo Quy chuẩn kỹ thuật quốc gia về báo hiệu đường bộ QCVN 41:2016/BGTVT.

5. Tổ chức tư vấn lập dự án:

- Tư vấn Hỗ trợ kỹ thuật lập Dự án: EGIS International
- Tư vấn khảo sát, lập và hoàn thiện báo cáo nghiên cứu khả thi: Liên danh Tổng công ty Tư vấn thiết kế Giao thông vận tải - CTCP và Công ty Cổ phần Tư vấn Phú Thái (Liên danh Tedi - Phú Thái).

6. Giám đốc và Chủ nhiệm lập dự án

Giám đốc Dự án HTKT: Vincent Dubois.

Chủ nhiệm lập Dự án: Kỹ sư Nguyễn Ngọc Tiên.

7. Địa điểm xây dựng: Tỉnh Lai Châu, Lào Cai và Yên Bái;

8. Diện tích thu hồi đất:

Khoảng 77,69 ha bao gồm đất thổ cư, đất lâm nghiệp và đất nông nghiệp trồng cây hàng năm và lâu năm.

9. Cấp công trình:

Tuyến 1: Tuyến nối Lai Châu với cao tốc Nội Bài - Lào Cai

- Loại công trình: Công trình giao thông;
- Cấp công trình: Cấp II;
- Cấp hạng đường: Cấp III miền núi.

Tuyến 2: Tuyến nối Nghĩa Lộ với cao tốc Nội Bài - Lào Cai

- Loại công trình: Công trình giao thông;
- Cấp công trình: Cấp III;
- Cấp hạng đường: Cấp IV miền núi.

10. Tiêu chuẩn, quy chuẩn áp dụng:

Theo Khung tiêu chuẩn áp dụng cho Dự án kết nối giao thông các tỉnh miền núi phía Bắc được Bộ trưởng Bộ GTVT phê duyệt tại Quyết định số 1861/QĐ-GTVT ngày 20/8/2018.

11. Số bước thiết kế:

Các bước thiết kế tiếp theo: 2 bước (Thiết kế kỹ thuật và thiết kế bản vẽ thi công).

12. Phương án giải phóng mặt bằng và tái định cư:

- Phạm vi giải phóng mặt bằng (GPMB) và giới hạn hành lang an toàn đường bộ thực hiện theo quy định tại Nghị định 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; Nghị định số 100/2013/NĐ-CP ngày 03/9/2013 và Nghị định số 64/2016/NĐ-CP ngày 01/7/2016

của Chính phủ về việc sửa đổi, bổ sung một số điều của Nghị định 11/2010/NĐ-CP; Nghị định số 47/2014/NĐ-CP ngày 15/5/2014 của Chính phủ quy định về bồi thường, hỗ trợ, tái định cư khi Nhà nước thu hồi đất.

- Phạm vi giải phóng mặt bằng: là phạm vi xây dựng công trình và được tính từ chỉ giới xây dựng của đường theo quy hoạch được cấp có thẩm quyền phê duyệt. Trong phạm vi giữa 2 cọc GPMB, toàn bộ đất đai sẽ được thu hồi, các công trình nhà cửa, các công trình ngầm, vật kiến trúc và cây cối hoa màu sẽ phải di chuyển để xây dựng công trình.

- Khung chính sách về bồi thường GPMB, hỗ trợ tái định cư của Dự án: Bộ GTVT đã hoàn thiện Khung chính sách về bồi thường, hỗ trợ, tái định cư và phát triển dân tộc thiểu số theo văn bản thẩm tra số 4654/BTNMT-TCQLĐĐ ngày 30/8/2018.

- Phương án tổ chức thực hiện: Công tác GPMB được tách thành tiểu dự án riêng do UBND các tỉnh Lai Châu, Lào Cai, Yên Bái triển khai thực hiện.

- UBND các tỉnh quyết định Chủ đầu tư Tiểu dự án GPMB và Tái định cư theo khung chính sách GPMB và phù hợp với quy định của Việt Nam và nhà tài trợ.

- Nguồn kinh phí: Vốn NSNN đối ứng dự án.

13. Phòng chống cháy nổ:

Thực hiện công tác rà phá bom mìn, vật nổ trong phạm vi chịu ảnh hưởng thi công của dự án; đồng thời có biện pháp bố trí phòng chống cháy nổ trong quá trình thi công và vận hành dự án theo quy định liên quan hiện hành.

14. Phương án bảo vệ môi trường:

Phương án bảo vệ môi trường thực hiện theo Quyết định số 2276/QĐ-BTNMT ngày 18/7/2018 của Bộ Tài nguyên và Môi trường.

15. Tổng mức đầu tư:

Tổng mức đầu tư dự án là: **5.339,591 tỷ đồng, tương đương 235,328 triệu USD** (tỷ giá: 1 USD = 22.690 VNĐ), gồm:

- Vốn vay ADB: 187,278 triệu USD.
- Vốn viện trợ không hoàn lại của Chính phủ Úc là: 4,481 triệu USD.
- Vốn đối ứng của Chính phủ Việt Nam: 43,569 triệu USD, cụ thể:

TT	Nội dung chi phí	Triệu USD	Quy đổi (Triệu VNĐ)
1	Chi phí bồi thường GPMB, hỗ trợ tái định cư (nếu có)	13,750	311.991
2	Chi phí xây dựng	160,087	3.632.369
3	Chi phí quản lý dự án	1,842	41.803
4	Chi phí tư vấn đầu tư xây dựng	13,862	314.528
5	Chi phí khác	11,486	260.610
6	Chi phí dự phòng	34,301	778.290
Tổng cộng		235,328	5.339.591

Trong Tổng mức đầu tư dự kiến nêu trên chưa bao gồm chi phí Lãi vay trong quá trình xây dựng, ước tính giá trị là 8,4 triệu USD (xác định bằng lãi suất 2%/năm và dự báo tiền độ giải ngân trong vòng 5 năm thực hiện dự án).

16. Nguồn vốn đầu tư:

- Vốn vay từ nguồn Quỹ Phát triển châu Á (ADF) của ADB: 187,278 triệu USD để thực hiện các công tác: Xây dựng (bao gồm chi phí hạng mục chung, chi phí thiết kế bản vẽ thi công), Tư vấn Giám sát, Tư vấn kiểm toán của Nhà tài trợ và các khoản dự phòng tương ứng.

- Vốn viện trợ không hoàn lại của Chính phủ Úc: 4,481 triệu USD để thực hiện công tác Tư vấn Thiết kế kỹ thuật, Lập Dự toán và Hỗ trợ đấu thầu.

- Vốn đối ứng: 43,569 triệu USD, để thực hiện các công tác: Bồi thường giải phóng mặt bằng & hỗ trợ tái định cư (nếu có), thuế VAT và các loại thuế khác; Chi phí quản lý dự án; Tư vấn đầu tư xây dựng công trình: Chi phí khảo sát, lập BCNCKT, Thăm tra BCNCKT, Lập báo cáo đánh giá tác động môi trường, Thăm tra Thiết kế kỹ thuật - Dự toán, Kiểm định chất lượng công trình, Thăm tra ATGT, Chính lý hồ sơ lưu trữ lịch sử quốc gia, Giám sát môi trường, Giám sát xã hội độc lập về phát triển dân tộc thiểu số và tái định cư; Chi phí khác bao gồm: Chi phí cắm cọc GPMB, Chi phí rà phá bom mìn vật nổ, Chi phí bảo hiểm, Chi phí thẩm định dự án và thiết kế cơ sở, lệ phí thẩm định ĐTM, phí thẩm định TKKT và dự toán, Kiểm toán quyết toán dự án hoàn thành, Chi phí thăm tra phê duyệt quyết toán vốn đầu tư và các khoản dự phòng tương ứng.

17. Cơ chế tài chính trong nước:

- Vốn vay ADB và vốn viện trợ không hoàn lại của Chính phủ Úc: Ngân sách Nhà nước cấp phát.

- Vốn đối ứng: Do ngân sách Trung ương đảm bảo, được bố trí trong dự toán ngân sách hàng năm của Bộ Giao thông vận tải.

18. Hình thức quản lý dự án:

- Chủ đầu tư: Bộ Giao thông vận tải.

- Cơ quan quản lý thực hiện: Ban Quản lý dự án 2.

19. Thời gian thực hiện: 05 năm kể từ khi Hiệp định tài trợ có hiệu lực (2019 – 2024).

20. Các nội dung khác: Trong bước tiếp theo, Ban QLDA2 tiếp thu các ý kiến đã nêu trong Báo cáo thẩm định số 1086/KHĐT-TĐ ngày 13/9/2018 của Vụ KHĐT để triển khai theo quy định.

Điều 2. Tổ chức thực hiện:

- Quyết định này có hiệu lực kể từ ngày ký và chỉ có giá trị để tiến hành đàm phán Hiệp định khoản vay.

- Sau khi Hiệp định Tài trợ có hiệu lực và Dự án được Quốc hội thông qua bổ sung vào kế hoạch đầu tư công trung hạn giai đoạn 2016 - 2020, Bộ GTVT sẽ phối hợp với Bộ Tài chính, Bộ Kế hoạch và Đầu tư và các Bộ ngành liên quan hoàn thiện các thủ tục đầu tư theo quy định để triển khai thực hiện các bước tiếp theo.

Điều 3. Trách nhiệm các cơ quan liên quan:

Thủ trưởng các đơn vị: Vụ KHĐT, Vụ Tài chính, Cục QLXD & CL CTGT, Vụ Kết cấu hạ tầng giao thông, Tổng cục đường bộ Việt Nam, Ban QLDA2 và các tổ chức, cá nhân có liên quan chịu trách nhiệm thi hành Quyết định này./.

Nơi nhận:

- Như Điều 3
- Bộ trưởng (để b/c);
- Các Bộ: KH&ĐT; Tài chính;
- UBND Tỉnh Lai Châu, Lào Cai, Yên Bái;
- Kho bạc nhà nước TW, địa phương;
- Lưu: VT, KHĐT (06 bản).

KT. BỘ TRƯỞNG
THỨ TRƯỞNG



Nguyễn Văn Công