



**ỦY BAN NHÂN DÂN
TỈNH GIA LAI**

**CỘNG HÒA XÃ HỘI CHỦ NGHĨA VIỆT NAM
Độc lập - Tự do - Hạnh phúc**

Số: 2710/QĐ-UBND

Gia Lai, ngày 22 tháng 11 năm 2025

QUYẾT ĐỊNH

**Về việc phê duyệt Dự án đầu tư xây dựng
Dự án thành phần 1: đoạn tuyến từ Km0+000-Km22+000 thuộc
Dự án đầu tư xây dựng đường bộ cao tốc Quy Nhơn-Pleiku**

CHỦ TỊCH ỦY BAN NHÂN DÂN TỈNH

Căn cứ Luật Tổ chức chính quyền địa phương ngày 16/6/2025;
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; Luật số 90/2025/QH15;

Căn cứ Luật Đầu tư công số 58/2024/QH15, Luật Đấu thầu số 22/2023/QH15;

Căn cứ Nghị định số 175/2024/NĐ-CP ngày 30/12/2024 của Chính phủ quy định chi tiết một số điều và biện pháp thi hành Luật Xây dựng về quản lý hoạt động xây dựng;

Căn cứ Nghị định số 06/2021/NĐ-CP ngày 26/01/2021 của Chính phủ quy định chi tiết một số nội dung về quản lý chất lượng, thi công xây dựng và bảo trì công trình xây dựng;

Căn cứ Nghị định số 10/2021/NĐ-CP ngày 09/02/2021 của Chính phủ về quản lý chi phí đầu tư xây dựng;

Căn cứ Nghị định số 35/2023/NĐ-CP ngày 20/6/2023 của Chính phủ về việc sửa đổi, bổ sung một số điều của các Nghị định thuộc lĩnh vực quản lý nhà nước của Bộ Xây dựng;

Căn cứ Nghị định số 144/2025/NĐ-CP ngày 12/6/2025 của Chính phủ quy định về phân quyền, phân cấp trong lĩnh vực quản lý nhà nước của Bộ Xây dựng;

Căn cứ Nghị quyết số 219/2025/QH15 ngày 27/6/2025 của Quốc hội về việc chủ trương đầu tư Dự án đầu tư xây dựng đường bộ cao tốc Quy Nhơn-Pleiku;

Căn cứ Nghị quyết số 336/NQ-CP ngày 18/10/2025 của Chính phủ về việc triển khai Nghị quyết số 219/2025/QH15 ngày 27/6/2025 của Quốc hội về việc chủ trương đầu tư Dự án đầu tư xây dựng đường bộ cao tốc Quy Nhơn-Pleiku;

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; Quyết định số 12/QĐ-TTg ngày 03/01/2025 của Thủ tướng Chính phủ về việc phê duyệt điều chỉnh quy hoạch mạng lưới đường bộ thời kỳ 2021-2030, tầm nhìn đến năm 2050;

Căn cứ Quyết định số 2692/QĐ-UBND ngày 21/11/2025 của Chủ tịch UBND tỉnh về việc phê duyệt kết quả thẩm định Báo cáo đánh giá tác động môi

trường Dự án thành phần 1: đoạn tuyến từ Km0+000-Km22+000 thuộc Dự án đầu tư xây dựng đường bộ cao tốc Quy Nhơn-Pleiku;

Căn cứ Quyết định số 2682/QĐ-UBND ngày 20/11/2025 của Chủ tịch UBND tỉnh về việc phê duyệt phê duyệt Danh mục Tiêu chuẩn kỹ thuật áp dụng cho các Dự án thành phần thuộc Dự án đầu tư xây dựng đường bộ cao tốc Quy Nhơn-Pleiku;

Theo đề nghị của Sở Xây dựng tại Văn bản số 233/TTr-SXD ngày 21/11/2025, Văn bản số 3896/SXD-GT ngày 14/11/2025 và đề nghị của Ban Quản lý dự án các công trình Giao thông và Dân dụng tỉnh tại Văn bản số 3506/TTr-BQLDA ngày 21/11/2025,

QUYẾT ĐỊNH:

Điều 1. Phê duyệt Dự án thành phần 1: đoạn tuyến từ Km0+000-Km22+000 thuộc Dự án đầu tư xây dựng đường bộ cao tốc Quy Nhơn-Pleiku., với các nội dung chủ yếu như sau:

1. Tên dự án: Dự án thành phần 1: đoạn tuyến từ Km0+000-Km22+000 thuộc Dự án đầu tư xây dựng đường bộ cao tốc Quy Nhơn-Pleiku.

2. Địa điểm xây dựng: Các phường: An Nhơn Bắc, An Nhơn và các xã: Bình An, Bình Hiệp, Bình Phú, tỉnh Gia Lai.

3. Mã số thông tin công trình: 8163406.

4. Người quyết định đầu tư: Chủ tịch UBND tỉnh.

5. Tên chủ đầu tư: Ban QLDA các công trình Giao thông và DD tỉnh.

6. Nhà thầu khảo sát, lập Báo cáo NCKT đầu tư xây dựng; nhà thầu thẩm tra:

- Nhà thầu Tư vấn khảo sát, lập Báo cáo NCKT ĐTXD: Liên danh Công ty cổ phần tư vấn xây dựng công trình Thăng Long - Công ty cổ phần Tư vấn Thiết kế và Xây dựng Giao thông 4 - Công ty cổ phần IDECO Việt Nam - Công ty cổ phần tư vấn xây dựng công trình giao thông 5.

- Nhà thầu Tư vấn thẩm tra Báo cáo NCKT ĐTXD: Công ty Cổ phần Tư vấn đầu tư và Xây dựng công trình giao thông; Trung tâm Kỹ thuật Đường bộ 3.

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

- Dự án quan trọng quốc gia/các dự án thành phần được thực hiện tương tự như đối với dự án nhóm A, công trình giao thông đường bộ, cấp I.

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

8. Mục tiêu đầu tư xây dựng

Xây dựng tuyến đường bộ cao tốc Quy Nhơn-Pleiku hiện đại, đồng bộ nhằm đáp ứng nhu cầu vận tải, tạo động lực quan trọng cho chiến lược phát triển kinh tế-xã hội vùng Tây Nguyên, khu vực duyên hải Trung bộ; kết nối các cửa khẩu quốc tế, các đô thị và cảng biển lớn, Tây Nguyên với khu vực duyên hải Nam Trung Bộ, các hành lang Đông-Tây và các nước trong khu vực, gắn với bảo đảm quốc phòng, an ninh và hội nhập quốc tế, bảo vệ môi trường, ứng phó

với biến đổi khí hậu, thúc đẩy tiến trình công nghiệp hóa, hiện đại hóa đất nước, góp phần hiện thực hóa mục tiêu, nhiệm vụ theo Văn kiện Đại hội đại biểu toàn quốc lần thứ XIII và các nghị quyết của Đảng.

Hình thành trục ngang Đông-Tây kết nối vùng Tây Nguyên với Duyên hải Nam Trung bộ, kết nối hệ thống trục dọc (đường bộ cao tốc Bắc - Nam phía Đông, cao tốc Bắc - Nam phía Tây, đường Hồ Chí Minh, đường Trường Sơn Đông, Quốc lộ 1, đường bộ ven biển), phát huy hiệu quả các dự án đã và đang đầu tư, đáp ứng nhu cầu vận tải; tạo dư địa, động lực phát triển không gian vùng với hệ thống hạ tầng kỹ thuật, hạ tầng xã hội đồng bộ, hiện đại, kết nối các trung tâm kinh tế, cảng biển; nâng cao năng lực cạnh tranh, tạo động lực liên kết, thúc đẩy hợp tác và phát triển vùng; góp phần bảo đảm quốc phòng, an ninh, xóa đói giảm nghèo; từng bước thực hiện thắng lợi các mục tiêu, chiến lược phát triển kinh tế-xã hội theo Nghị quyết Đại hội XIII của Đảng.

9. Phạm vi đầu tư xây dựng

- Điểm đầu: Tại Quốc lộ 19B (khoảng lý trình Km39+200/Quốc lộ 19B) thuộc địa phận phường An Nhơn Bắc, tỉnh Gia Lai.

- Điểm cuối: Km22+000, phía Tây đường tránh thị trấn Phú Phong, thuộc xã Bình Phú, tỉnh Gia Lai.

- Tổng chiều dài dự án: khoảng 22Km đi qua địa phận các phường: An Nhơn Bắc và An Nhơn; các xã: Bình An, Bình Hiệp và Bình Phú, tỉnh Gia Lai.

10. Quy mô đầu tư xây dựng chủ yếu theo hồ sơ thiết kế:

a. Cấp đường

- Đường cao tốc: Thiết kế đường cao tốc đạt cấp 100, tương ứng với vận tốc thiết kế $V=100$ km/h theo QCVN 117:2024/BGTVT Quy chuẩn quốc gia về đường bộ cao tốc và TCVN 5729:2012 Đường ô tô cao tốc - Yêu cầu thiết kế.

- Đường gom: Theo quy mô đường giao thông nông thôn tối thiểu cấp A tiêu chuẩn TCVN10380:2014 phù hợp với quy hoạch, hiện trạng và thỏa thuận với địa phương; một số đoạn đi trùng đường hiện trạng, đường dân sinh xây dựng hoàn trả theo quy mô đường hiện tại.

b. Mặt cắt ngang

- Đường cao tốc: $B_{\text{nền}}=4 \times 3,75\text{m}$ (mặt đường) $+2 \times 0,75\text{m}$ (dải an toàn) $+0,75\text{m}$ (dải phân cách) $+2 \times 3,0\text{m}$ (làn dừng khẩn cấp) $+2 \times 0,75\text{m}$ (lề đường) $=24,75\text{m}$.

- Đường gom: Tối thiểu đường cấp A có bề rộng $B_{\text{nền}}/B_{\text{mặt}}=6,5\text{m}/5,5\text{m}$.

c. Mặt đường

- Phạm vi tuyến chính phần làn xe chạy: Mặt đường cấp cao A1, lớp mặt trên bằng hỗn hợp bê tông nhựa rỗng thoát nước đảm bảo độ nhám, chịu lực, đảm bảo cường độ mặt đường yêu cầu $E_{yc} \geq 204\text{Mpa}$.

- Các nhánh các nút giao liên thông: Mặt đường cấp cao A1, lớp mặt bê tông nhựa, đảm bảo mô đun đàn hồi yêu cầu $E_{yc} \geq 160\text{Mpa}-175\text{Mpa}$ theo tính toán dự báo lưu lượng cho từng nút giao.

- Đường ngang, đường gom, đường hoàn trả: Mặt đường bê tông nhựa hoặc bê tông xi măng phù hợp với hiện trạng.

d. Công trình cầu

- Công trình cầu thiết kế bằng BTCT và BTCT DU'L theo tiêu chuẩn TCVN 11823:2017 có khổ cầu phù hợp với khổ nền đường, bề rộng cầu $B_{\text{cầu}}=24,75\text{m}$.

- Tải trọng thiết kế: HL93; các tải trọng khác tuân thủ Tiêu chuẩn thiết kế cầu TCVN 11823-2017 và các tiêu chuẩn có liên quan.

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

g. Tần suất lũ thiết kế

- Đường cao tốc, công trình cầu, công P = 1,0%.

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

h. Công trình phục vụ khai thác: Áp dụng các công nghệ tiên tiến, hiện đại, bảo đảm yêu cầu an toàn, đồng bộ, chất lượng và hiệu quả. Thực hiện hình thức thu phí tự động không dừng trong khai thác, vận hành.

11. Giải pháp thiết kế chủ yếu theo hồ sơ thiết kế

a. Hướng tuyến, bình đồ

- Hướng tuyến tổng thể của Dự án phù hợp với Báo cáo NCTKT được Quốc hội quyết định chủ trương đầu tư tại Nghị quyết số 219/2025/QH15 và quy hoạch mạng lưới đường bộ thời kỳ 2021-2030, tầm nhìn đến năm 2050 đã được Thủ tướng Chính phủ phê duyệt tại Quyết định số 1454/QĐ-TTg ngày 01/9/2021 và Quyết định số 12/QĐ-TTg ngày 03/01/2025. Cụ thể hướng tuyến như sau:

+ Từ điểm đầu tại Km39+200/QL.19B phường An Nhơn Bắc nằm ở phía Nam sân bay Phù Cát và hướng về phía Tây, tuyến đến giao cắt với dự án thành phần đoạn Hoài Nhơn-Quy Nhơn (phạm vi Km56+540-Km56+820) Dự án Xây dựng công trình đường bộ cao tốc Bắc-Nam phía Đông giai đoạn 2021-2025 và đến giao cắt QL.19B tại Km7+074 địa bàn xã Bình Hiệp.

+ Tuyến tiếp tục đi về phía Tây cắt qua đường ĐT.638/Km8+430 cắt qua kênh Vân Phong (tại Km11+465), tiếp tục đi về phía Nam của khu quy hoạch cụm công nghiệp Gò Cây (tại Km14+950). Sau đó đi về phía hạ lưu đập dâng Văn Phong, vượt qua sông Kôn (tại Km19+288), rồi cắt qua QL.19 (tại Km20+707) và kết thúc tại Km22+000 (giáp vào điểm đầu Dự án thành phần 2: đoạn tuyến từ Km22+000-Km90+000).

- Bình đồ tuyến thiết kế đảm bảo các yêu cầu kỹ thuật của cấp đường, phù hợp với các quy hoạch có liên quan, ảnh hưởng tối thiểu khối lượng giải phóng mặt bằng, tránh các khu đông dân cư, khu du lịch và di tích lịch sử văn hóa đền chùa, miếu mạo, tránh các khu mỏ mỏ tập trung... đảm bảo chi phí hợp lý, hài hòa với cảnh quan trong khu vực.

b. Trắc dọc

- Đường cao tốc: Thiết kế đảm bảo tiêu chuẩn kỹ thuật của tuyến đường cao tốc, đáp ứng tính không yêu cầu tại các vị trí giao cắt với các quốc lộ, tỉnh lộ, đường địa phương, yêu cầu tính không đường cao tốc Bắc Nam đoạn Hoài

Nhon - Quy Nhơn, đảm bảo tính không đường sắt tốc độ cao và các điểm khống chế cao độ,... đảm bảo êm thuận trong quá trình vận hành, tối ưu khối lượng đào, đắp và các công trình phụ trợ khác, đảm bảo kinh tế - kỹ thuật, ổn định bền vững.

- Đường gom: Thiết kế đảm bảo tiêu chuẩn của cấp đường, phù hợp với cao độ hệ thống đường dân sinh hiện trạng, quy hoạch các khu dân cư lân cận, đảm bảo việc kết nối thuận lợi giữa các khu dân cư.

c. Mặt cắt ngang

- Đường cao tốc: Được thiết kế có bề rộng nền đường $B_{\text{nền}} = 24,75\text{m}$, trong đó:

- + Bề rộng mặt đường xe chạy: $B_{\text{mặt}} = 3,75\text{m} \times 2 \times 2 \text{ bên} = 15,0\text{m}$;
- + Bề rộng dải phân cách: $B_{\text{pc}} = 0,75\text{m}$;
- + Bề rộng dải an toàn: $B_{\text{at}} = 2 \times 0,75\text{m} = 1,5\text{m}$;
- + Bề rộng làn dừng xe khẩn cấp: $B_{\text{ldkc}} = 2 \times 3,0\text{m} = 6,0\text{m}$;
- + Bề rộng lề đường: $B_{\text{lề}} = 2 \times 0,75\text{m} = 1,5\text{m}$.

- Đường gom: Được thiết kế đảm bảo tối thiểu theo tiêu chuẩn đường giao thông nông thôn loại A có $B_{\text{nền}} = 6,5\text{m}$; $B_{\text{mặt}} = 5,5\text{m}$ (phù hợp với quy hoạch và thỏa thuận với địa phương).

d. Nền đường

- Nền đắp thông thường: Đắp bằng đất cấp phối đòi đạt độ chặt $K \geq 0,95$ đảm bảo sức chịu tải CBR theo tiêu chuẩn; mái taluy nền đắp $m=1/2$. Trường hợp nền đắp cao tiến hành giạt cấp, xây dựng bề rộng cơ và độ dốc ra phía ngoài phù hợp. Nền đường hai bên cống thoát nước ngang được đắp bằng vật liệu chọn lọc đạt độ chặt $K \geq 0,98$ (đầm nén cải tiến).

- Nền đường đào: Phạm vi 30cm lớp đáy móng đạt độ chặt $K \geq 0,98$ đảm bảo sức chịu tải CBR sức chịu tải CBR theo tiêu chuẩn; mái taluy nền đào thông thường lựa chọn $m=1/1,5$.

- Nền đường đào sâu: Đối với những đoạn có chiều sâu đào lớn, tiến hành đào giạt cấp cơ, tạo bậc thềm với khoảng chiều cao giữa các bậc thềm, bề rộng và độ dốc nghiêng về phía bên trong mái mái taluy phù hợp.

- Nền đất yếu: Được xử lý bằng giải pháp đào thay đất, trải vải địa kỹ thuật và xây dựng sàn giảm tải trong phạm vi đầu cầu đảm bảo ổn định.

- Gia cố mái taluy nền đường:

+ Mái taluy đối với khu vực ngập nước thường xuyên và ngập nước không thường xuyên được gia cố để đảm bảo ổn định, phía dưới là chân khay bằng bê tông. Mái taluy nền đường đắp thông thường trồng cỏ bảo vệ.

+ Nền đường đào sâu: Sử dụng các giải pháp để gia cố như: tường chắn BTCT đối với các đoạn có chiều cao mái taluy khoảng từ 6m-8m hoặc nền đường đào sâu giạt nhiều cơ gia cố bằng lưới thép xoắn kép tích hợp lưới địa kỹ thuật 3 trục gốc Polyme, kết hợp đinh neo để đảm bảo ổn định.

e. Mặt đường

- Phạm vi tuyến chính phần làn xe chạy: Xây dựng mặt đường cấp cao

A1, đảm bảo cường độ mặt đường yêu cầu $E_{yc} \geq 204\text{Mpa}$ với kết cấu (tính từ trên xuống) như sau:

- + Lớp bê tông nhựa rỗng thoát nước C12,5 dày 05cm;
- + Lớp bê tông nhựa C19 dày 07cm;
- + Lớp hỗn hợp nhựa bán rỗng HHBR 25 dày 10cm.
- + Lớp CPĐD gia cố xi măng 4% dày 15cm;
- + Lớp CPĐD loại I dày 34cm;
- + Lớp đất K98 đầm chặt (đầm nén cải tiến) dày 30cm.

- Phạm vi mặt đường phân làn dừng khẩn cấp với kết cấu (tính từ trên xuống) như sau:

- + Lớp bê tông nhựa C19 dày 07cm;
- + Lớp hỗn hợp nhựa bán rỗng HHBR 25 dày 10cm;
- + Lớp CPĐD loại I dày 49cm;
- + Lớp đất K98 đầm chặt (đầm nén cải tiến) dày 30cm.

- Mặt đường phạm vi tuyến nhánh nút giao, phạm vi nút giao với tuyến đường quy hoạch với kết cấu (tính từ trên xuống) như sau:

- + Lớp bê tông nhựa C16 dày 05cm;
- + Lớp bê tông nhựa C19 dày 07cm;
- + Lớp CPĐD gia cố xi măng 4% dày 12cm;
- + Lớp CPĐD loại I dày 18-25cm.

- Các tuyến đường nối, đường địa phương, đường gom xây dựng với kết cấu bằng bê tông nhựa, bê tông xi măng phù hợp với cấp đường và hiện trạng.

g. Thiết kế giao cắt

- Giao cắt liên thông: Toàn tuyến thiết kế 03 nút giao liên thông

+ Nút giao đầu tuyến tại Km0+000: Kết nối liên thông với tuyến QL.19B/Km39+000, được thiết kế xây dựng dạng đảo xuyên cùng mức giản đơn, phân luồng giao thông bằng hệ thống vạch sơn, biển báo và đảo giao thông.

+ Nút giao tại Km7+519: Kết nối liên thông với tuyến QL.19B với hình thái nút giao dạng Trumpet đơn để kết nối với tuyến đường bộ cao tốc Bắc-Nam phía Đông đang được đầu tư xây dựng.

+ Nút giao tại Km19+780: Kết nối liên thông với tuyến QL.19/Km46+679,36 và tuyến đường tránh phía Nam thị trấn Phú Phong, có hình thái nút giao dạng Trumpet đơn.

- Giao cắt trực thông

+ Cầu vượt đường cao tốc: Toàn tuyến xây dựng 02 cầu trên các tuyến đường ngang của địa phương vượt qua đường cao tốc theo tiêu chuẩn TCVN 11823:2017, cụ thể như sau:

.Cầu Thuận Đức tại Km1+761,63: Cầu vĩnh cửu, kết cấu BTCT dự ứng lực và BTCT, sơ đồ cầu gồm 01 nhịp giản đơn dài $L_0=38,2\text{m}$, dầm Super T, bề rộng cầu $B_{\text{cầu}}=18,0\text{m}$.

.Cầu trên tuyến đường tránh phía Nam thị trấn Phú Phong: Cầu vĩnh cửu,

dạng khung kết cấu BTCT, sơ đồ cầu $L_0=12,5m+29,0m+12,5m$, bề rộng cầu $B_{cầu}=12,0m$.

+ Hàm chui dân sinh: Toàn tuyến thiết kế xây dựng 15 hàm chui; trong đó, 12 hàm chui có khẩu độ $B \times H=7,5m \times 4,5m$; 01 hàm chui có khẩu độ $B \times H=5m \times 4,5m$ và 02 hàm chui có khẩu độ $B \times H=5m \times 3,5m$ với kết cấu bằng bê tông cốt thép tại các vị trí giao với đường ngang, đường dân sinh.

h. Công trình cầu: Toàn tuyến thiết kế xây dựng 28 cầu, trong đó: có 21 cầu trên đường cao tốc và 07 cầu trong phạm vi các nút giao theo tiêu chuẩn TCVN 11823:2017, kết cấu BTCT dự ứng lực và BTCT, móng bằng hệ cọc khoan nhồi.

(Chi tiết có Phụ lục kèm theo).

e. Công trình cống thoát nước

- Cống thoát nước trên tuyến chính: Thiết kế xây dựng 49 cống hộp các loại có khẩu độ tối thiểu $n \times (B \times H)=125cm \times 125cm$ bằng BTCT và 23 cống tròn BTCT có đường kính $D=125cm-150cm$.

- Cống trên các tuyến đường ngang, đường gom, đường giao dân sinh: Thiết kế xây dựng 42 cống hộp các loại có khẩu độ tối thiểu $n \times (B \times H)=75cm \times 75cm$ bằng BTCT và 29 cống tròn BTCT có đường kính $D=125cm$.

- Cống trong nhánh 03 nút giao liên thông: Thiết kế xây dựng 17 cống hộp các loại có khẩu độ tối thiểu $n \times (B \times H)=125cm \times 125cm$ bằng BTCT và 07 cống tròn BTCT có đường kính $D=125cm-150cm$.

g. Rãnh thoát nước trên tuyến: Xây dựng rãnh thoát nước dạng hình thang, có kích thước phù hợp đảm bảo thu, thoát nước, kết cấu rãnh bằng BTXM. Riêng đối với các đoạn qua khu dân cư hoặc đường giao có đầy tấm đan bằng BTCT.

h. Hệ thống thoát nước mặt đường, gờ chắn nước mặt đường

- Rãnh thoát nước đoạn tuyến có siêu cao được thiết kế dạng rãnh chữ U bằng BTCT được bố trí bên cạnh dải phân cách, kích thước rãnh $B \times H=30cm \times 40cm$, cách khoảng 300m bố trí hố thu để thu nước từ rãnh dọc và thoát ra khỏi nền mặt đường bằng cống ngang $D80cm$.

- Bố trí gờ chắn lề đường bằng BTXM đổ tại chỗ tại những vị trí nền đắp không có gia cố mái taluy, để dẫn nước mặt đường về vị trí dốc nước trên mái taluy dẫn thoát nước xuống chân taluy, dốc nước bằng BTXM kích thước $B \times H=40cm \times 15cm$ được bố trí cách khoảng từ 25-50m theo tuyến.

i. Hệ thống hoàn trả kênh, mương phục vụ sản xuất nông nghiệp: Thiết kế xây dựng hoàn trả kênh mương và cải mương bằng BTXM hoặc đào trần phù hợp với hiện trạng.

k. Tường chắn và tường chống ồn: Các đoạn đi qua khu vực đông dân cư, trường học, khu vực sản xuất...thiết kế xây dựng tường chắn và tường chống ồn dạng trọng lực bằng BTXM để hạn chế ảnh hưởng đến dân sinh.

l. Cống, hào kỹ thuật: Trên tuyến thiết kế xây dựng các hệ thống cống, hào kỹ thuật để bố trí hệ thống hạ tầng kỹ thuật.

m. Hệ thống an toàn giao thông: Xây dựng dải phân cách giữa bằng BTCT và tấm chống chói; bố trí hệ thống rào chắn, vạch sơn, cọc tiêu, biển báo, hệ lan nửa cứng...theo đúng quy định của Quy chuẩn kỹ thuật quốc gia về báo hiệu đường bộ QCVN 41-2024/BGTVT đảm bảo các yêu cầu an toàn giao thông.

n. Hệ thống điện chiếu sáng: Thiết kế xây dựng hệ thống điện chiếu sáng tại các khu vực nút giao liên thông, công trình cầu lớn. Tại các khu vực hầm chui dân sinh bố trí hệ thống chiếu sáng bằng thiết bị sử dụng năng lượng mặt trời.

o. Các công trình phục vụ vận hành, khai thác

- Hệ thống thu phí: Hệ thống thu phí được bố trí trên tuyến chính vị trí đầu tuyến và trên nhánh các nút giao liên thông; công trạm thu phí bố trí các cửa thu phí tự động (ETC), hai cửa bên ngoài cùng thu phí hỗn hợp (tự động và một dừng) dành cho xe quá khổ, quá tải và các xe gặp sự cố; thiết kế thiết bị thu phí không dừng.

- Hệ thống ITS: Dự án đầu tư xây dựng một số hạng mục hạ tầng ITS (bê cấp, ống bảo vệ cáp, hệ thống móng cột biển báo giao thông điện tử,...). Hệ thống thiết bị được đầu tư, lắp đặt đảm bảo đồng bộ giữa các dự án thành phần.

- Hệ thống cân tải trọng xe được xây dựng theo hướng dẫn ban hành tại Quyết định số 3592/QĐ-TCĐBVN ngày 31/12/2017 của Tổng cục Đường bộ Việt Nam (nay là Cục Đường bộ Việt Nam).

12. Phương án bồi thường, hỗ trợ và tái định cư

- Phạm vi giải phóng mặt bằng dự án được xác định theo các Nghị định số 165/2024/NĐ-CP ngày 26/12/2024 của Chính phủ. Tổng diện tích thu hồi đất khoảng 348,42ha.

- Thực hiện di dời hạ tầng kỹ thuật bị ảnh hưởng (như: hệ thống điện cao thế, trung thế và hạ thế; nước; cáp quang,...); đầu tư xây dựng 06 khu tái định cư phục vụ bồi thường, hỗ trợ và tái định cư. Cụ thể: Khu tái định cư Trà Sơn, Khu tái định cư Kiên Long, Khu tái định cư Thuận Đức, phường An Nhơn; Khu tái định cư Thuận Hòa, xã Bình Hiệp; Khu tái định cư Trường Định 2, xã Bình An; Khu tái định cư Phú Lạc, xã Bình An.

- Chi phí bồi thường giải phóng mặt bằng và xây dựng các khu tái định cư; di dời hạ tầng kỹ thuật, sử dụng nguồn vốn từ chi phí bồi thường, hỗ trợ tái định cư của dự án.

- Tổ chức thực hiện: Các đơn vị liên quan tổ chức thực hiện theo quy định tại Nghị định số 88/2024/NĐ-CP ngày 15/7/2024 của Chính phủ quy định về bồi thường, hỗ trợ, tái định cư khi Nhà nước thu hồi đất và Quyết định số 27/2025/QĐ-UBND ngày 07/10/2025 của UBND tỉnh Gia Lai về bồi thường, hỗ trợ và tái định cư khi Nhà nước thu hồi đất trên địa bàn tỉnh, như sau:

+ Ban QLDA các công trình Giao thông và Dân dụng tỉnh, UBND các phường: An Nhơn Bắc và An Nhơn; các xã: Bình An, Bình Hiệp và Bình Phú, tỉnh Gia Lai thực hiện công tác bồi thường, hỗ trợ, tái định cư theo văn bản số 3546/UBND-XDCT ngày 16/9/2025 của UBND tỉnh.

+ Tập đoàn Điện lực Việt Nam tổ chức thực hiện tiêu dự án hoặc các tiêu dự án đối với công tác di dời công trình điện có điện áp từ 110 kV trở lên được quy định tại điểm a khoản 6 Điều 3 Nghị quyết số 219/2025/QH15 và tại điểm g khoản 4 Điều 1 Nghị quyết số 336/NQ-CP ngày 18/10/2025 của Chính phủ.

13. Mốc lộ giới: Xây dựng cọc Mốc lộ giới bằng BTCT để quản lý hành lang an toàn đường bộ.

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

- Số bước thiết kế: Thiết kế ba bước (Thiết kế cơ sở, Thiết kế kỹ thuật và Thiết kế bản vẽ thi công).

- Danh mục tiêu chuẩn chủ yếu được lựa chọn: Theo Quyết định số 2682/QĐ-UBND ngày 20/11/2025 của UBND tỉnh về việc phê duyệt phê duyệt Danh mục Tiêu chuẩn kỹ thuật áp dụng cho các Dự án thành phần thuộc Dự án đầu tư xây dựng đường bộ cao tốc Quy Nhơn-Pleiku.

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

16. Diện tích đất sử dụng: Khoảng 348,42 ha (đã bao gồm 06 khu tái định cư, bãi đổ thải vật liệu không thích hợp, mỏ vật liệu xây dựng thông thường).

17. Tổng mức đầu tư xây dựng; giá trị các khoản mục chi phí trong tổng mức đầu tư xây dựng: 6.989.000.000.000 đồng (Sáu nghìn, chín trăm tám mươi chín tỷ đồng). Trong đó:

- Chi phí bồi thường, hỗ trợ và tái định cư:	1.577.778.751.000	đồng;
- Chi phí xây dựng:	4.482.460.484.000	đồng;
- Chi phí thiết bị:	66.291.655.000	đồng;
- Chi phí quản lý dự án:	28.681.950.000	đồng;
- Chi phí tư vấn đầu tư xây dựng:	165.324.701.000	đồng;
- Chi phí khác:	105.468.447.000	đồng;
- Chi phí dự phòng:	562.994.012.000	đồng.

18. Thời gian thực hiện dự án: Năm 2025 - 2029.

19. Nguồn vốn đầu tư: Vốn ngân sách nhà nước bố trí từ nguồn tăng thu, tiết kiệm chi ngân sách nhà nước năm 2024, nguồn ngân sách Trung ương và nguồn ngân sách địa phương giai đoạn 2021-2025 và giai đoạn 2026-2030

20. Hình thức tổ chức quản lý dự án được áp dụng: Ban Quản lý dự án đầu tư xây dựng chuyên ngành (Chủ đầu tư trực tiếp quản lý dự án).

21. Các nội dung liên quan khác: Giao Ban QLDA các công trình Giao thông và Dân dụng tỉnh chịu trách nhiệm:

- Tổ chức thực hiện các nội dung nêu tại kết quả thẩm định số 3896/SXD-GT ngày 14/11/2025 của Sở Xây dựng và ý kiến của các sở, ngành địa phương liên quan.

- Tổ chức khảo sát chi tiết, thu thập các số liệu về địa hình, địa chất, thủy văn làm cơ sở để chuẩn xác các giải pháp thiết kế; rà soát, bổ sung tính toán thủy văn để xác định ảnh hưởng ngập úng và khả năng thoát lũ tổng thể trên

toàn tuyến và khu vực lân cận, đề xuất giải pháp xử lý cho phù hợp; xác định cụ thể phạm vi đường gom, đường công vụ... và các công trình phụ trợ thi công.

- Chuẩn xác nguồn cung cấp vật liệu, vị trí đổ vật liệu thừa trong quá trình thi công.

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

- Đối với công trình cầu: Trên cơ sở số liệu khảo sát địa hình, địa chất, thủy văn chi tiết, lựa chọn giải pháp móng, dầm, sơ đồ nhịp, vị trí công trình phù hợp và tính toán thiết kế đảm bảo đủ khả năng chịu lực và tối ưu về kinh tế-kỹ thuật.

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

- 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 Báo cáo đánh giá tác động môi trường đã được Chủ tịch UBND tỉnh phê duyệt tại Quyết định số 2692/QĐ-UBND ngày 21/11/2025 và các quy định của pháp luật về bảo vệ môi trường.

- Thực hiện đầy đủ các quy định tại Nghị định số 105/2025/NĐ-CP ngày 15/5/2025 quy định chi tiết một số điều và biện pháp thi hành Luật Phòng cháy, chữa cháy và cứu nạn, cứu hộ để tổ chức triển khai các biện pháp PCCC trong quá trình thi công theo quy định.

Điều 2. Ban Quản lý dự án các công trình Giao thông và Dân dụng tỉnh phối hợp với các đơn vị có liên quan triển khai thực hiện Quyết định này theo đúng quy định hiện hành.

Điều 3. Chánh văn phòng UBND tỉnh, Giám đốc các Sở: Tài chính, Xây dựng, Nông nghiệp và Môi trường, Giám đốc Ban Quản lý dự án các công trình Giao thông và Dân dụng tỉnh, Giám đốc Kho bạc Nhà nước Khu vực XV, Chủ tịch UBND các xã, phường: An Nhơn Bắc, An Nhơn, Bình An, Bình Hiệp, Bình Phú và Thủ trưởng các đơn vị liên quan chịu trách nhiệm thi hành Quyết định này kể từ ngày ký./.

Nơi nhận:

- Như Điều 3;
- CT UBND tỉnh;
- PCT Nguyễn Tự Công Hoàng;
- PVP TD;
- Lưu: VT, X2. *yt*



**KT. CHỦ TỊCH
PHÓ CHỦ TỊCH**

Nguyễn Tự Công Hoàng



PHỤ LỤC

Danh mục phương án xây dựng công trình cầu trên tuyến

(Kèm theo Quyết định số 2740 QĐ-UBND ngày 22/11/2025 của Chủ tịch UBND tỉnh)

TT	Tên cầu	Lý trình	Sơ đồ nhịp nxLo (m)	Chiều dài cầu (m)	Bề rộng cầu (m)	Kết cấu nhịp
I	Cầu trên tuyến chính					
1	An Nhơn	Km0+847,31	1x24,0	38,1	24,75	Dầm bản
2	An Nhơn 1	Km1+233,70	1x33,0	47,1	24,75	Dầm I
3	An Nhơn 2	Km2+396,44	2x39,1	91,712	24,75	Dầm SuperT
4	An Nhơn 3	Km3+124,82	1x33,0	47,1	24,75	Dầm I
5	An Nhơn 4	Km3+546,71	1x33,0	47,1	24,75	Dầm I
6	An Nhơn 5	Km4+548,35	21,75 + 2x22,5 + 21,75	101,6	24,75	Dầm bản
7	Tây Vinh	Km5+990,74	1x24,0	36,1	24,75	Dầm I
8	Cầu vượt cao tốc Bắc-Nam phía Đông	Km6+434,12	39,1 + 3x40,0+40,75 + 41,5 + 46 + 50,5 + 47,875 + 45,25 + 42,625 + 9x40 + 22,6 + 21,75	890,1	24,75	Dầm SuperT và dầm bản
9	Cầu vượt ĐT.638 (QH)	Km 8+800,00	1x24,0	40,1	24,75	Dầm I
10	Cầu Sông Lao	Km9+877,30	1x33,0	48,1	24,75	Dầm I
11	Cầu vượt ĐH Bình Tân	Km10+323,85	3x33,0	116,3	24,75	Dầm I
12	Cầu Sông Quéo	Km10+992,27	1x24+3x33	138,85	24,75	Dầm bản và dầm I
13	Cầu kênh Vân Phong	Km11+461,55	1x38,2	53,8	24,75	Dầm SuperT
14	Cầu vượt ĐH 27	Km13+429,11	1x33,0	47,1	24,75	Dầm I
15	Cầu vượt đường QH vào CCN Gò Cây 1	Km14+269,74	1x21,0	35,1	24,75	Dầm I
16	Cầu vượt đường QH vào CCN Gò	Km14+949,80	1x24,0	40,1	24,75	Dầm I

TT	Tên cầu	Lý trình	Sơ đồ nhịp nxLo (m)	Chiều dài cầu (m)	Bề rộng cầu (m)	Kết cấu nhịp
	Cây 2					
17	Cầu Bà Trung	Km16+740,00	1x18,0	29,2	24,75	Dầm I
18	Cầu Văn Phong 2	Km18+122,14	1x38,2	49,4	24,75	Dầm SuperT
19	Cầu Hà Nhe	Km18+513,81	2x33,0	81,2	24,75	Dầm I
20	Cầu Sông Kôn	Km19+514,84	39,1 + 2x35 + 9x40 + 35 + 5x40 + 45 + 2x50 + 45 + 5x40 + 39,1	1.144,4	24,75	Dầm SuperT
21	Cầu Hóc Thánh	Km21+047,54	1x18,0	29,1	27,5	Dầm I
II Cầu trên các nhánh giao						
1	Cầu nút giao vượt tuyến chính	Km7+519,67	39,1+3x40+39,1	210,4	13,5	Dầm SuperT
2	Cầu trên QL19B cải tuyến	Km0+646,61 (trong nhánh nút giao với QL19B)	2x24,75	65,218	24,5	Dầm bản
3	Cầu vượt nút giao QL19	Km20+812,33	5x40,0	209,4	13,5	Dầm SuperT
4	Cầu vượt đường ĐH.25	Km0+342,54 (nhánh A)	1x24,0	35,1	13,5	Dầm I
5	Cầu Km0+236,95 nhánh A nút giao	Km0+236,95 (nhánh A nút giao)	1x18,0	29,3	17,5	Dầm I
6	Cầu Km0+465,5 nhánh F nút giao	Km0+465,50 (nhánh A nút giao)	1x18,0	29,1	13,5	Dầm I
7	Cầu Bình Tường trên QL.19 (mở rộng)	Km46+529,69 QL.19	1x12,0	19,9	3,5 (mở rộng cầu hiện trạng)	Dầm thép liên hợp