



**ỦY BAN NHÂN DÂN
TỈNH GIA LAI**

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

Số: 2927/QĐ-UBND

Gia Lai, ngày 04 tháng 12 năm 2025

QUYẾT ĐỊNH

**Về việc phê duyệt Dự án đầu tư xây dựng
Dự án thành phần 3: đoạn tuyến từ Km90+000-Km125+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 của Quốc hội;

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 2682/QĐ-UBND ngày 20/11/2025 của UBND tỉnh về việc 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;

Căn cứ Quyết định số 2898/QĐ-UBND ngày 03/12/2025 của UBND tỉnh về việc phê duyệt kết quả thẩm định Báo cáo đánh giá tác động môi trường Dự án thành phần 3 đoạn tuyến từ Km90+000 - Km125+000 thuộc Dự án đầu tư xây dựng đường bộ cao tốc Quy Nhơn -Pleiku của Ban Quản lý các dự án đầu tư xây dựng tỉnh Gia Lai;

Theo đề nghị của Sở Xây dựng tại Văn bản số 273/TTr-SXD ngày 03/12/2025, Văn bản số 4222/SXD-GT ngày 27/11/2025 và đề nghị của Ban Quản lý các dự án đầu tư xây dựng tỉnh tại Văn bản số 73/TTr-BQLDA ngày 03/12/2025,

QUYẾT ĐỊNH:

Điều 1. Phê duyệt Dự án thành phần 3: đoạn tuyến từ Km90+000-Km125+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 3: đoạn tuyến từ Km90+000-Km125+000 thuộc Dự án đầu tư xây dựng đường bộ cao tốc Quy Nhơn - Pleiku.

2. Địa điểm xây dựng: Các xã Lơ Pang, Mang Yang, Kdang, Đak Đoa, Ia Băng và phường Hội Phú, tỉnh Gia Lai.

3. Mã số thông tin công trình: 8162936.

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

5. Tên chủ đầu tư: Ban Quản lý các dự án đầu tư xây dựng tỉnh Gia Lai.

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 Trường Sơn - Công Ty TNHH Tư Vấn Thiết Kế Công Nghệ Thông Minh.

- 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: Km90+000 thuộc địa phận xã Lơ Pang, tỉnh Gia Lai (giáp nối với Dự án thành phần 2: đoạn tuyến từ Km22+000 – Km90+000).

- Điểm cuối: Km124+851,06 thuộc địa phận phường Hội Phú, tỉnh Gia Lai (giao với đường Hồ Chí Minh tại lý trình Km1606+770).

- Tổng chiều dài tuyến: 34,85km, đi qua địa phận các xã: Lơ Pang, Mang Yang, Kdang, Đak Đoa, Ia Băng và phường Hội Phú.

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 $V=100\text{km/h}$ 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 $E_{yc} \geq 161\text{Mpa}-178\text{Mpa}$ 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 DUỖ 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, cống $P = 1\%$.

- 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 Km90+000 tiếp nối với Dự án thành phần 2, thuộc địa phận xã Lơ Pang, tuyến đi về phía Tây Nam theo hướng chảy của sông Ayun đến giao cắt với ĐT.666, vị trí giao cắt nằm ở phía Nam của trung tâm xã Mang Yang, cách cầu Đờ Gơ trên ĐT.666 khoảng 130m theo hướng đi về phía QL19. Sau đó, tuyến tiếp tục đi về phía Tây Nam, qua vùng bình nguyên tương đối bằng phẳng của xã Mang Yang, xã KDang và xã Đak Đoa, phạm vi ảnh hưởng chủ yếu là đất trồng cây công nghiệp (cà phê, cao su), tuyến giao cắt với đường dẫn về trung tâm xã Đak Đoa tại khoảng Km110+960;

+ Tuyến tiếp tục đi về hướng Tây, Tây Bắc qua khu vực khai thác điện gió của Công ty cổ phần Phong điện Ia Pét Đak Đoa số 1 và số 2 trên địa phận của xã Ia Băng;

+ Đoạn cuối tuyến kết nối với đường Hồ Chí Minh tại ngã ba La Sơn, nút giao hiện hữu giữa đường liên huyện Pleiku – Đak Đoa – Chư sê với đường Hồ Chí Minh tại lý trình Km1606+770/ĐHCM, thuộc phường Hội Phú, tỉnh Gia Lai.

- 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 mồ mả 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 tỉnh lộ, đường địa phương 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: $B_{\text{mặt}} = 3,75\text{m} \times 2 \times 2 \text{ bên} = 15\text{m}$;

+ 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: $B_{\text{ldkc}} = 2 \times 3\text{m} = 6\text{m}$

+ 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 tối thiểu bằng 5, đối với 30cm phần nền đất trên cùng dưới đáy áo đường đạt độ chặt $K \geq 0,98$ đảm bảo sức chịu tải CBR tối thiểu bằng 8; mái taluy nền đắp $m=1/2$. Trường hợp nền đắp cao hơn 8m thì giạt cấp, chiều cao mỗi cấp là 6m, bề rộng cơ 2m, độ dốc 10% ra phía ngoài. 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 tối thiểu bằng 8 và tối thiểu bằng 5 đối với phạm vi chiều sâu đến 100cm; 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 là 8m, bề rộng 2m, có độ dốc 15% nghiêng về phía bên trong mái taluy.

- Gia cố mái taluy nền đường:

+ Mái taluy nền đường đắp thông thường trồng cỏ bảo vệ. Tại các vị trí đắp cao gia cố mái bằng tấm bê tông đúc sẵn kích thước $40 \times 40 \times 6\text{cm}$ có ô trồng cỏ đường kính 26cm, chân khay bằng bê tông.

+ Nền đường đào sâu: Sử dụng các giải pháp để gia cố như: khung sườn BTCT kết hợp tấm ốp hờ, trồng cỏ, khung sườn BTCT kết hợp phun phủ bề mặt

hoặc hệ lưới thép, thảm chống xói,...

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 CPDD gia cố xi măng 4% dày 15cm;
- + Lớp CPDD loại I dày 34cm;
- + Lớp đất K98 đầm chặt (đầm nén cải tiến) dày 30cm.

- Phạm vi mặt đường phần 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 CPDD 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: Mặt đường cấp cao A1, lớp mặt bê tông nhựa, đảm bảo mô đun đàn hồi yêu cầu $E_{yc} \geq 161 - 178\text{MPa}$ theo tính toán dự báo lưu lượng cho từng nút giao.

- 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 ĐT.666 tại Km98+500: Kết nối liên thông với tuyến ĐT.666 với hình thái nút giao dạng Trumpet đơn.

+ Nút giao Đak Đoa tại Km110+970: Kết nối liên thông với tuyến đường liên huyện, có hình thái nút giao dạng bán hoa thị.

+ Nút giao cuối tuyến tại Km124+854: Kết nối liên thông với tuyến đường Hồ Chí Minh/Km1606+770, được thiết kế xây dựng dạng ngã ba cùng mức giản đơn, phân luồng giao thông bằng hệ thống vạch sơn, biển báo và đảo giao thông.

- Giao cắt trực thông

+ Cầu vượt đường cao tốc: Toàn tuyến xây dựng 12 cầu trên các tuyến đường ngang của địa phương vượt qua đường cao tốc và 03 cầu vượt ngang trên nhánh nút giao liên thông theo tiêu chuẩn TCVN 11823:2017. Cầu vĩnh cửu, kết cấu BTCT dự ứng lực và BTCT, dầm Super T.

(Chi tiết có phụ lục kèm theo)

+ Hàm chui dân sinh: Toàn tuyến thiết kế xây dựng 05 hàm chui có khẩu độ $B \times H = 6,5\text{m} \times 4,5\text{m}$, 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 18 cầu theo tiêu chuẩn TCVN 11823:2017, kết cấu BTCT dự ứng lực và BTCT, móng bằng hệ cọc khoan nhồi hoặc móng nông trên nền đá.

(Chi tiết có phụ lục kèm theo)

i. Công trình cống thoát nước

- Cống thoát nước trên tuyến chính: Thiết kế xây dựng 18 cống tròn BTCT có đường kính tối thiểu $D=150\text{cm}$ và 14 cống hộp các loại có khẩu độ tối thiểu $n \times (B \times H) = 150\text{cm} \times 150\text{cm}$ bằng BTCT.

- Cống thoát nước trên các tuyến đường gom, đường ngang, đường giao dân sinh: Thiết kế xây dựng 31 cống các loại gồm: 08 cống tròn có đường kính tối thiểu $D=150\text{cm}$ và 23 cống hộp các loại có khẩu độ tối thiểu $n \times (B \times H) = 150\text{cm} \times 150\text{cm}$ bằng BTCT.

k. 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.

l. Hệ thống mương dẫn dòng hạ lưu cống về cửa xả: Xây dựng mương dẫn dạng hình thang, có kích thước phù hợp đảm bảo thu, thoát nước, một số đoạn kết hợp cống ngầm để dẫn nước từ hạ lưu các cống về cửa xả phù hợp.

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

- Không bố trí thoát nước mặt đường trên tuyến (các đường cong nằm trên tuyến có bán kính lớn hơn 4000m, không bố trí siêu cao).

- 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 $B \times H = 40\text{cm} \times 15\text{cm}$ được bố trí cách khoảng từ 25-50m theo tuyến.

n. 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.

o. 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.

p. 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.

q. 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, hộ 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.

r. 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.

s. 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 (bể 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. Về bồi thường, hỗ trợ và tái định cư:

- Phạm vi giải phóng mặt bằng dự án được xác định theo Nghị định số 165/2024/NĐ-CP ngày 26/12/2024 của Chính phủ. Tổng diện tích thu hồi đất khoảng 478,54ha.

- 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 04 khu tái định cư phục vụ bồi thường, hỗ trợ và tái định cư. Cụ thể: 01 khu tái định cư tại Khu OQH 15, thôn Tân Phú, xã Mang Yang và 03 khu tái định cư đoạn qua địa bàn xã Ia Băng.

- 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 Quản lý các dự án đầu tư xây dựng tỉnh, UBND phường Hội Phú; các xã: Lơ Pang, Mang Yang, Kdang, Đak Đoa, Ia Băng, 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 tiểu dự án hoặc các tiểu dự án đối với công tác di dời công trình điện có điện áp từ 110kV 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 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. Diện tích đất sử dụng: Khoảng 478,54ha (đã bao gồm 04 khu tái định cư, bãi đổ thải vật liệu không thích hợp, mỏ vật liệu xây dựng thông thường).

16. Tổng mức đầu tư xây dựng; giá trị các khoản mục chi phí trong tổng mức đầu tư xây dựng: 9.169.000.000.000 đồng (Chín nghìn, một trăm sáu mươi chín tỷ đồng). Trong đó:

- Chi phí bồi thường, hỗ trợ và tái định cư:	1.717.440.754.000	đồng
- Chi phí xây dựng:	5.771.814.812.000	đồng
- Chi phí thiết bị:	82.208.712.000	đồng
- Chi phí quản lý dự án:	32.615.918.000	đồng
- Chi phí tư vấn đầu tư xây dựng:	188.123.301.000	đồng
- Chi phí khác:	258.208.981.000	đồng
- Chi phí dự phòng:	1.118.587.522.000	đồng

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

18. Nguồn vốn đầu tư: Nguồn 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

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

20. Các nội dung liên quan khác: Giao Ban Quản lý các dự án đầu tư xây dựng tỉnh chịu trách nhiệm:

- Tổ chức thực hiện các nội dung nêu tại kết quả thẩm định số 4222/SXD-GT ngày 27/11/2025 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 2898/QĐ-UBND ngày 03/12/2025 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 các dự án đầu tư xây dựng 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 các dự án đầu tư xây dựng tỉnh, Giám đốc Kho bạc Nhà nước Khu vực XV, Chủ tịch UBND các xã, phường: Lơ Pang, Mang Yang, Kdang, Đak Đoa, Ia Băng, Hội 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 XD;
- Lưu: VT, X2.

**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 2927/QĐ-UBND ngày 04/12/2025 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	Cầu Đăk Ayun 1	Km91+000,00	15x38,2	610,40	24,75	Dầm Super T
2	Cầu Đăk Yă	Km92+552,50	4x38,2	169,40	24,75	Dầm Super T
3	Cầu Đăk Pơ Kan	Km94+480,00	7x38,2	290,10	24,75	Dầm Super T
4	Cầu Đăk Djrăng	Km96+050,29	1x38,2	52,30	24,75	Dầm Super T
5	Cầu Plei Gôl	Km97+214,20	7x38,2	298,40	24,75	Dầm Super T
6	Cầu Đăk Ayun 2	Km99+570,00	5x38,2 + 3x33,2 + 13x38,2	840,70	24,75	Dầm Super T
7	Cầu Đăk Rok	Km101+310,37	9x38,2	371,05	24,75	Dầm Super T
8	Cầu Đăk H'nol	Km103+540,00	7x38,2	290,40	24,75	Dầm Super T
9	Cầu Trang 1	Km107+700,00	4x38,2	170,40	24,75	Dầm Super T
10	Cầu Trang 2	Km108+260,00	4x38,2	170,40	24,75	Dầm Super T
11	Cầu A Dơk 1	Km109+540,00	8x38,2	330,40	24,75	Dầm Super T
12	Cầu A Dơk 2	Km113+0,00	12x38,2	490,40	24,75	Dầm Super T
13	Cầu Blo 1	Km116+0,00	12x38,2	490,40	24,75	Dầm Super T
14	Cầu Blo 2	Km117+140,28	2x38,2	90,40	24,75	Dầm Super T
15	Cầu Ia Mũ	Km119+680,00	3x38,2	132,01	24,75	Dầm Super T
16	Cầu Châm Bôm	Km122+100,00	13x38,2	530,40	24,75	Dầm Super T
17	Cầu Ia Băng 1	Km123+270,19	5x38,2	210,40	24,75	Dầm

TT	Tên cầu	Lý trình	Sơ đồ nhịp nxLo (m)	Chiều dài cầu (m)	Bề rộng cầu (m)	Kết cấu nhịp
						Super T
18	Cầu Ia Băng 2	Km123+900,00	3x38,2	130,40	24,75	Dầm Super T
II Cầu vượt ngang và cầu trên các nhánh nút giao						
1	Cầu vượt Km93+469	Km93+469,22	3x33	105,30	9,00	Dầm I
2	Cầu vượt Km95+340	Km95+340,56	1x38,2	53,30	9,00	Dầm Super T
3	Cầu vượt Km96+287	Km96+286,72	1x21+1x33	66,15	9,00	Dầm I
4	Cầu vượt Km97+720	Km97+719,72	1x38,2	51,30	7,50	Dầm Super T
5	Cầu vượt nút giao ĐT.666	Km98+500,00	1x38,2	57,30	13,50	Dầm Super T
6	Cầu nhánh N1 nút giao ĐT.666	Km0+300,00	3x38,2	134,40	13,50	Dầm Super T
7	Cầu vượt Km98+978	Km98+978,40	1x21+2x33	95,30	7,50	Dầm Super T
8	Cầu vượt Km100+740	Km100+740,00	1x38,2	54,33	9,00	Dầm Super T
9	Cầu vượt Km106+258,26	Km106+258,26	1x38,2	54,33	12,00	Dầm Super T
10	Cầu vượt Km107+070	Km107+070,00	1x38,2	54,34	9,00	Dầm Super T
11	Cầu vượt nút giao Đăk Đoa	Km110+971,39	1x38,2	54,30	20,50	Dầm Super T
12	Cầu vượt Km111+780	Km111+780,00	1x38,2	54,30	9,00	Dầm Super T
13	Cầu vượt Km114+975	Km114+975,00	1x38,2	54,30	9,00	Dầm Super T
14	Cầu vượt Km117+760	Km117+760,00	4x38,2	164,20	12,00	Dầm Super T
15	Cầu vượt Km120+560	Km120+560,00	1x38,2	54,30	9,00	Dầm Super T