

Số: /BC-BQLGT

Vĩnh Long, ngày tháng 01 năm 2026

BÁO CÁO

Đề xuất chủ trương đầu tư dự án Nâng cấp, cải tạo ĐT.905 và xây dựng mới đoạn kết nối với Quốc lộ 1 (ĐT.905B)

Kính gửi: Sở Tài chính tỉnh Vĩnh Long.

Căn cứ Luật Đầu tư công ngày 29/11/2024;

Căn cứ Luật Xây dựng ngày 18/6/2014;

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

Căn cứ Nghị định số 85/2025/NĐ-CP ngày 08/4/2025 của Chính phủ Quy định chi tiết thi hành một số điều của Luật Đầu tư công;

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 35/2023/NĐ-CP ngày 20/6/2023 của Chính phủ về 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 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 Quyết định số 378/QĐ-UBND ngày 28/02/2018 của Ủy ban nhân dân tỉnh Vĩnh Long về việc phê duyệt quy hoạch xây dựng vùng tỉnh Vĩnh Long đến năm 2030 tầm nhìn đến 2050;

Căn cứ Quyết định số 2511/QĐ-UBND ngày 14/11/2018 của Ủy ban nhân dân tỉnh Vĩnh Long về việc phê duyệt điều chỉnh quy hoạch phát triển mạng lưới giao thông vận tải tỉnh Vĩnh Long đến năm 2020 và định hướng đến năm 2030;

Căn cứ Quyết định số 1824/QĐ-TTg ngày 25/12/2018 của Thủ tướng Chính phủ về việc điều chỉnh quy hoạch tổng thể phát triển kinh tế - xã hội tỉnh Vĩnh Long đến năm 2020 tầm nhìn đến năm 2030;

Căn cứ Quyết định số 1759/QĐ-TTg ngày 31/12/2023 của Thủ tướng Chính phủ phê duyệt Quy hoạch tỉnh Vĩnh Long thời kỳ 2021-2030, tầm nhìn đến năm 2050;

Căn cứ Quyết định số 89/QĐ-TTg ngày 14/01/2025 của Thủ tướng Chính phủ Quyết định Ban hành Kế hoạch thực hiện Quy hoạch tỉnh Vĩnh Long thời kỳ 2021 – 2030, tầm nhìn đến năm 2050;

Căn cứ Quyết định số 1437/QĐ-UBND ngày 30/6/2025 của Ủy ban nhân dân tỉnh Vĩnh Long về việc cho phép lập báo cáo đề xuất chủ trương đầu tư và triển khai

thực hiện nhiệm vụ chuẩn bị đầu tư các dự án thuộc lĩnh vực giao thông giai đoạn 2026-2030;

Ban Quản lý dự án giao thông tỉnh Vĩnh Long kính trình Sở Tài chính tỉnh Vĩnh Long Báo cáo đề xuất chủ trương đầu tư dự án Nâng cấp, cải tạo ĐT.905 và xây dựng mới đoạn kết nối với Quốc lộ 1 (ĐT.905B) với các nội dung chính sau:

I. THÔNG TIN CHUNG DỰ ÁN

1. Tên dự án: Nâng cấp, cải tạo ĐT.905 và xây dựng mới đoạn kết nối với Quốc lộ 1 (ĐT.905B).

2. Dự án nhóm: Nhóm B.

3. Cấp quyết định đầu tư dự án: Ủy ban nhân dân tỉnh Vĩnh Long.

4. Đơn vị chuẩn bị dự án: Ban Quản lý dự án giao thông tỉnh Vĩnh Long

5. Địa điểm thực hiện dự án: Xã Song Phú và xã Tam Bình, tỉnh Vĩnh Long.

6. Nguồn vốn đầu tư: Nguồn ngân sách tỉnh và các nguồn vốn hợp pháp khác.

7. Tiến độ thực hiện: Năm 2026 – 2030 (Thời gian bố trí vốn thực hiện dự án nhóm B là 4 năm 2027 - 2030).

- Thời gian chuẩn bị đầu tư dự án: Năm 2026 – 2027.

- Thời gian thực hiện và kết thúc đầu tư dự án: Năm 2027 – 2030.

8. Các thông tin khác (nếu có): Không

II. NỘI DUNG CHỦ YẾU CỦA DỰ ÁN

1. Sự cần thiết đầu tư, đánh giá về sự phù hợp với quy hoạch

1.1. Sự cần thiết phải đầu tư

- Dự án Nâng cấp, cải tạo ĐT.905 và xây dựng mới đoạn kết nối với Quốc lộ 1 (ĐT.905B) bao gồm 2 tuyến, trong đó tuyến số 1 (tuyến chính) có điểm đầu tại lý trình Km2057+380 - QL.1 (trái tuyến), điểm cuối tại km13+751 ĐT.905 (mô 1 cầu Mỹ Phú 1- kết nối với dự án cầu Tam Bình và đường kết nối từ đường tỉnh 905 đến đường tỉnh 901), chiều dài tuyến số 1 khoảng 13,751km; tuyến số 2 có điểm đầu tại lý trình Km2054+911 - QL.1 (trái tuyến), điểm cuối kết nối với ĐT.905, chiều dài tuyến số 2 khoảng 2,850km, tổng chiều dài hai tuyến khoảng 16,601km. Đây là đường trục chính nối các trung tâm kinh tế, chính trị, văn hoá lớn của các xã (xã Song Phú, xã Tam Bình, xã Trà Côn, xã Ngãi Tứ, xã Cái Ngang, xã Hòa Bình,) có vai trò quan trọng trong việc phát triển kinh tế xã hội, đảm bảo an ninh quốc phòng của khu vực. Đây cũng là trục đường dẫn kết nối trực tiếp với dự án cầu Tam Bình. Hiện trạng tuyến đường tỉnh 905 có mặt đường láng nhựa nhỏ hẹp (mặt đường chỉ rộng khoảng 5,2m÷5,5m nền đường 6,0m÷6,5m), mặt đường hiện hữu đã xuống cấp nhiều đoạn xuất hiện hư hỏng mặt đường như bong bật, ổ gà, ổ voi, ... tiềm ẩn tai nạn giao thông gây nguy hiểm cho các phương tiện tham gia giao thông, tuyến đường còn nhiều đoạn có cao độ nền thấp thường xuyên bị ngập ảnh hưởng đến nhu cầu vận chuyển và đi lại

của người dân trong khu vực. Trên tuyến có 7 cầu bê tông cốt thép (*tuyến số 1 gồm 6 cầu + tuyến số 2 có 1 cầu*) mặt cầu chỉ rộng 5,5m chưa đảm bảo cho 2 làn xe ngược chiều cùng lưu thông qua cầu (chỉ đảm bảo cho 1 làn xe lưu thông hạn chế qua cầu) tải trọng khai thác hạn chế, các cầu đang khai thác với tải trọng 15 tấn do đó trực đường hiện hữu rất hạn chế các phương tiện cơ giới lưu thông qua lại, hạ tầng kỹ thuật chưa được đầu tư xây dựng hoàn chỉnh, chưa đáp ứng được nhu cầu giao thông sau khi cầu Tam Bình thông xe đưa vào khai thác.

- Do vậy để kết nối hoàn thiện giao thông giữa xã trong khu vực và đáp ứng nhu cầu vận tải ngày càng tăng cao, nâng cao chất lượng khai thác, ngăn chặn sự xuống cấp của mặt đường hiện hữu, giảm ùn tắc và tai nạn giao thông trên tuyến, góp phần từng bước hoàn chỉnh hệ thống giao thông theo quy hoạch phát triển GTVT đường bộ thời kỳ 2021-2030, tầm nhìn đến năm 2050 đã được Thủ tướng Chính phủ phê duyệt tại Quyết định số 1759/QĐ-TTg ngày 31/12/2023, phù hợp với chiến lược phát triển hạ tầng giao thông quốc gia, đảm bảo kết nối hiệu quả với các tuyến giao thông (QL.1, ĐT.904, ĐT.909, cầu Tam Bình,...) trong khu vực.

- Với sự phát triển kinh tế, văn hóa, xã hội của khu vực ngày càng nhanh, nhu cầu giao thông vận tải với khối lượng ngày càng lớn và yêu cầu tốc độ lưu thông ngày càng cao. Việc đầu tư dự án Nâng cấp, cải tạo ĐT.905 và xây dựng mới đoạn kết nối với Quốc lộ 1 (ĐT.905B) là phù hợp với quy hoạch định hướng phát triển của giao thông khu vực, góp phần thu hút lưu lượng giao thông, nâng cao hiệu quả đầu tư của các dự án đã và đang triển khai. Đồng thời tuyến cũng sẽ góp phần hoàn chỉnh mạng lưới giao thông, tạo điều kiện thúc đẩy kinh tế, văn hóa, xã hội khu vực và đảm bảo an ninh quốc phòng khu vực.

Từ những phân tích nêu trên cho thấy việc đầu tư Dự án Nâng cấp, cải tạo ĐT.905 và xây dựng mới đoạn kết nối với Quốc lộ 1 (ĐT.905B) là hết sức cần thiết và cấp bách không chỉ khắc phục các hạn chế về hạ tầng hiện tại mà còn mang lại hiệu quả toàn diện trên các mặt kinh tế, xã hội, văn hóa, an ninh quốc phòng, dân sinh và môi trường. Dự án sẽ góp phần thúc đẩy phát triển bền vững, nâng cao chất lượng sống cho người dân, và tăng cường vị thế, vai trò của tỉnh Vĩnh Long trong khu vực.

Khi dự án hoàn thành, cùng với đường tỉnh 904, đường tỉnh 909, cầu Tam Bình,...sẽ là tuyến kết nối thuận lợi giữa các xã vùng xa với trung tâm kinh tế văn hóa của Tỉnh. Góp phần hoàn thiện mạng lưới giao thông khu vực, hoàn thiện tuyến đường ven sông Cổ chiền. Qua đó, giúp mở rộng không gian, tăng khả năng liên kết vùng, mở ra những cơ hội mới về giao thương hàng hóa với các tỉnh lân cận,... tạo tiền đề để địa phương đẩy nhanh tốc độ phát triển kinh tế - xã hội.

1.2. Đánh giá về sự phù hợp với quy hoạch: Dự án Nâng cấp, cải tạo ĐT.905 và xây dựng mới đoạn kết nối với Quốc lộ 1 (ĐT.905B) cơ bản phù hợp quy hoạch cụ thể như sau:

- Quy hoạch tỉnh: Dự án phù hợp với quy hoạch tỉnh Vĩnh Long thời kỳ 2021-2030, tầm nhìn đến năm 2050 (tại Quyết định số 1759/QĐ-TTg ngày 31/12/2023 của Thủ tướng Chính phủ).

- Quy hoạch xây dựng: Dự án phù hợp với Quyết định số 2511/QĐ-UBND ngày 14/11/2018 của Ủy ban nhân dân tỉnh Vĩnh Long về việc phê duyệt điều chỉnh quy hoạch phát triển mạng lưới giao thông vận tải tỉnh Vĩnh Long đến năm 2020 và định hướng đến năm 2030.

2. Mục tiêu đầu tư, phương án tuyến, quy mô, địa điểm và hình thức đầu tư

2.1. Mục tiêu đầu tư

- **Mục tiêu chung:** Việc đầu tư xây dựng dự án Nâng cấp, cải tạo ĐT.905 và xây dựng mới đoạn kết nối với Quốc lộ 1 (ĐT.905B) nhằm nâng cao năng lực hoạt động của tuyến đường, góp phần đảm bảo giao thông đồng bộ toàn tuyến, vận chuyển hàng hóa dễ dàng và thuận lợi, tạo điều kiện thúc đẩy phát triển kinh tế - xã hội ở địa phương, đảm bảo an ninh quốc phòng của khu vực và chủ động trong sản xuất nông nghiệp.

- **Mục tiêu cụ thể:** Những hiệu quả mang lại khi đầu tư Dự án Nâng cấp, cải tạo ĐT.905 và xây dựng mới đoạn kết nối với Quốc lộ 1 (ĐT.905B).có thể được tóm tắt như sau:

+ Về kinh tế:

- Tăng cường kết nối và vận chuyển hàng hóa: Đường tỉnh 905 là tuyến giao thông huyết mạch nối các khu vực kinh tế trọng điểm của các xã (*xã Song Phú, xã Tam Bình, xã Trà Côn, xã Ngãi Tứ, xã Cái Ngang, xã Hòa Bình, ...*). Việc nâng cấp, cải tạo ĐT.905 và xây dựng mới đoạn kết nối với Quốc lộ 1 (ĐT.905B) sẽ giảm thời gian vận chuyển, tiết kiệm chi phí logistics, đặc biệt cho các ngành nông nghiệp (trái cây, lúa gạo) và công nghiệp.

- Thu hút đầu tư: Hạ tầng giao thông đồng bộ sẽ tạo điều kiện thuận lợi để thu hút đầu tư vào các khu công nghiệp và cụm công nghiệp tại các địa phương.

- Thúc đẩy thương mại và dịch vụ: Phát triển thương mại, dịch vụ và du lịch nhờ khả năng kết nối tốt hơn, tạo thêm việc làm và tăng thu nhập cho người dân.

+ Về xã hội:

- Nâng cao chất lượng sống: Cải tạo các cầu yếu và mở rộng các đoạn đường hẹp sẽ giảm ùn tắc, tai nạn giao thông, cải thiện an toàn và tiện nghi cho người dân khi lưu thông.

- Tăng cường kết nối cộng đồng: Tuyến đường nâng cấp sẽ giúp người dân tại các khu vực nông thôn tiếp cận dễ dàng hơn với các dịch vụ y tế, giáo dục và thương mại tại các trung tâm đô thị.

- Thúc đẩy bình đẳng vùng miền: Việc cải thiện hạ tầng giao thông sẽ thu hẹp khoảng cách phát triển giữa các khu vực trong tỉnh, đặc biệt là các xã (*xã Song Phú, xã Tam Bình, xã Trà Côn, xã Ngãi Tư, xã Cái Ngang, xã Hòa Bình,...*)

+ Về văn hoá:

- Phát triển du lịch văn hóa: Đường tỉnh 905 đi qua nhiều địa phương có giá trị văn hóa đặc sắc với các di tích, lễ hội truyền thống. Hạ tầng giao thông cải thiện sẽ thu hút du khách, quảng bá văn hóa địa phương, và thúc đẩy các hoạt động giao lưu văn hóa liên vùng.

- Bảo tồn di sản: Việc nâng cấp, cải tạo ĐT.905 và xây dựng mới đoạn kết nối với Quốc lộ 1 (ĐT.905B) được thực hiện đồng bộ sẽ giảm thiểu tác động tiêu cực đến các khu vực có giá trị văn hóa, đồng thời tạo điều kiện để bảo tồn và phát huy các di sản văn hóa tại địa phương.

+ Về an ninh quốc phòng:

- Tăng cường khả năng cơ động: Đường tỉnh 905 là tuyến đường chiến lược kết nối các tỉnh Đồng bằng sông Cửu Long, việc nâng cấp sẽ đảm bảo khả năng cơ động nhanh của lực lượng quốc phòng và an ninh, đặc biệt trong các tình huống khẩn cấp.

- Hỗ trợ kiểm soát an ninh khu vực: Hạ tầng giao thông hiện đại hóa sẽ tạo điều kiện thuận lợi cho công tác tuần tra, kiểm soát, và ứng phó với các vấn đề an ninh tại các địa phương.

- Đáp ứng yêu cầu phát triển vùng: Dự án phù hợp với chiến lược phát triển an ninh quốc phòng khu vực Đồng bằng sông Cửu Long, đảm bảo kết nối với các tuyến quốc lộ khác và các khu vực quân sự trọng điểm

+ Về dân sinh:

- Cải thiện điều kiện đi lại: Việc cải tạo, nâng cấp tuyến đường sẽ tạo điều kiện thuận lợi cho người dân di chuyển, đặc biệt tại các khu vực đông dân cư.

- Giảm tai nạn giao thông: Các cầu yếu, các đoạn đường hẹp, hư hỏng, xuống cấp hiện nay tiềm ẩn nguy cơ tai nạn. Nâng cấp hạ tầng sẽ giảm thiểu rủi ro, đảm bảo an toàn cho người dân.

- Tăng cơ hội việc làm: Quá trình thi công dự án sẽ tạo việc làm trực tiếp cho lao động địa phương, đồng thời thúc đẩy các ngành nghề liên quan như dịch vụ vận tải, thương mại sau khi dự án hoàn thành.

+ Về môi trường

- Giảm thiểu tác động môi trường: Việc nâng cấp, cải tạo ĐT.905, xây dựng mới đoạn kết nối với Quốc lộ 1 (ĐT.905B) và cải tạo hệ thống thoát nước sẽ giảm hu

hông do mưa lũ, ngập úng, đặc biệt trong bối cảnh biến đổi khí hậu tại Đồng bằng sông Cửu Long.

- Tăng cường khả năng thích ứng: Hạ tầng giao thông bền vững hơn sẽ giảm thiểu tác động của xói mòn, sụt lún đất, đảm bảo tính ổn định lâu dài của tuyến đường.
- Giảm khí thải: Việc giảm ùn tắc và tối ưu hóa vận chuyển sẽ giảm tiêu thụ nhiên liệu, từ đó giảm lượng khí thải từ phương tiện giao thông, góp phần bảo vệ môi trường.

2.2. Phương án đề xuất, quy mô đầu tư

– Ngoài ra dự án còn được đầu tư vỉa hè, cây xanh, điện chiếu sáng, cống thoát nước đoạn qua khu đông dân cư, công nghệ thuật, công trình ngầm và hệ thống an toàn giao thông theo quy định.

Trên tiêu chí tuân thủ theo Quy hoạch của tỉnh Vĩnh Long (Quy hoạch tỉnh Vĩnh Long thời kỳ 2021-2030, tầm nhìn đến năm 2050 được duyệt tại Quyết định số 1759/QĐ-TTg ngày 31/12/2023; Quy hoạch phát triển mạng lưới giao thông vận tải tỉnh Vĩnh Long đến năm 2020 và định hướng đến năm 2030 được duyệt tại Quyết định số 2511/QĐ-UBND ngày 14/11/2018) và nhằm tránh ảnh hưởng khu dân cư hiện hữu, đơn vị lập đề xuất chủ trương đầu tư dự án đưa ra 2 phương án tuyến cụ thể như sau:

- Phương án 1: Hướng tuyến tuân thủ theo Quy hoạch tỉnh Vĩnh Long;
- Phương án 2: Điều chỉnh hướng tuyến để tránh ảnh hưởng khu dân cư hiện hữu (khu dân cư trong phạm vi từ cầu Rạch Rừng đến cầu Lô Mười).

2.2.1 Phương án 1: Hướng tuyến tuân thủ theo Quy hoạch tỉnh Vĩnh Long

– Hướng tuyến của Phương án 1: Tuân thủ hoàn toàn theo Quy hoạch của tỉnh Vĩnh Long (Quy hoạch tỉnh Vĩnh Long thời kỳ 2021-2030, tầm nhìn đến năm 2050 được duyệt tại Quyết định số 1759/QĐ-TTg ngày 31/12/2023; Quy hoạch phát triển mạng lưới giao thông vận tải tỉnh Vĩnh Long đến năm 2020 và định hướng đến năm 2030 được duyệt tại Quyết định số 2511/QĐ-UBND ngày 14/11/2018).

– Phạm vi đầu tư của phương án: Phương án 1 gồm có 02 tuyến đường giao thông, cụ thể:

+ Tuyến số 1:

- Điểm đầu: Giao với QL.1 tại lý trình khoảng Km2057+380 (trái tuyến) thuộc xã Song Phú, tỉnh Vĩnh Long.
- Điểm cuối: Tại Km13+751 ĐT.905 (Kết nối với dự án cầu Tam Bình và đường kết nối từ đường tỉnh 905 đến đường tỉnh 901), thuộc xã Tam Bình, tỉnh Vĩnh Long.
- Chiều dài tuyến: Khoảng 13,751km (bao gồm cả chiều dài các cầu trên tuyến).

+ Tuyến số 2:

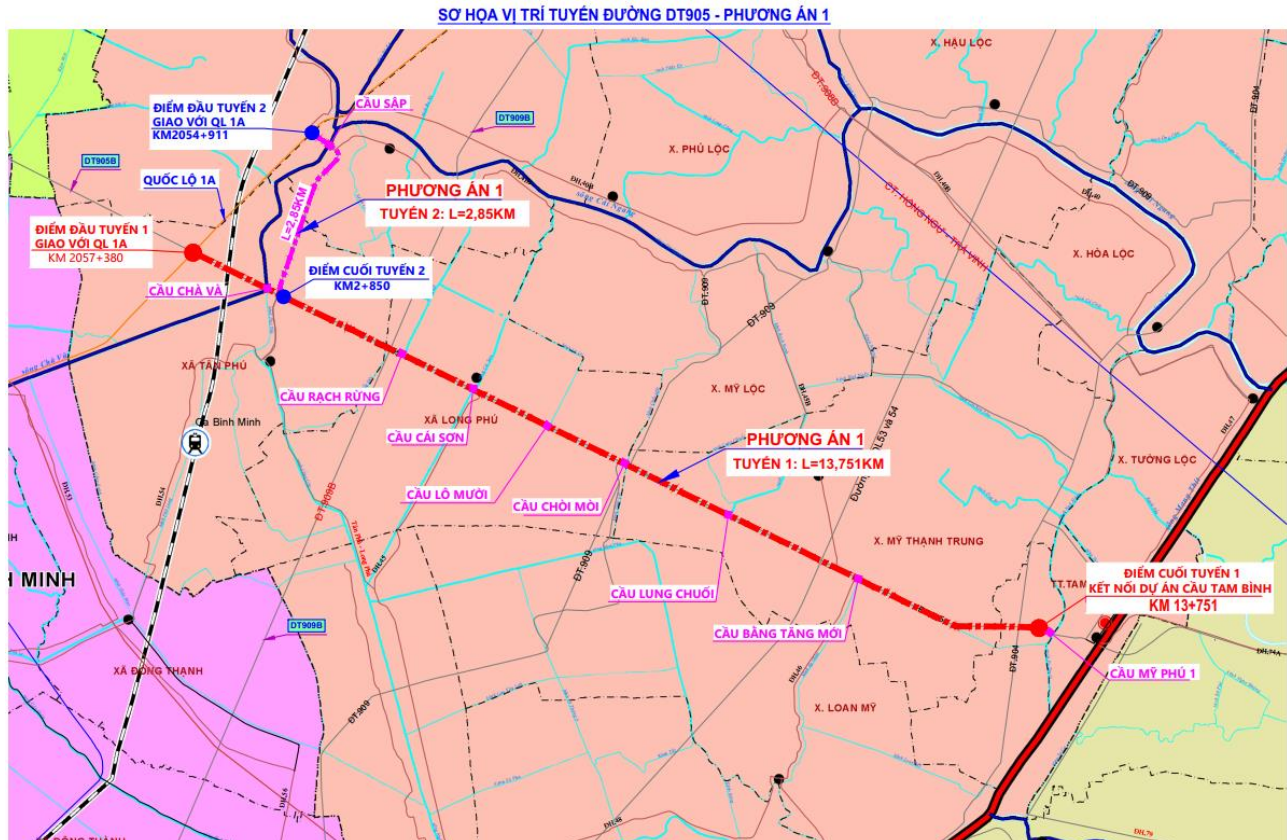
- Điểm đầu: Giao với QL.1 tại lý trình Km2054+911 thuộc xã Song Phú, tỉnh Vĩnh Long.

- Điểm cuối: Kết nối với ĐT.905 hiện hữu.

- Chiều dài tuyến: Khoảng 2,850km (bao gồm cả chiều dài cầu trên tuyến).

+ Tổng chiều dài tuyến theo phương án 1: Khoảng 16,601km (bao gồm cả chiều dài các cầu trên tuyến).

+ Tổng thể hướng tuyến phương án 1 đi qua 2 xã của tỉnh Vĩnh Long: xã Song Phú và xã Tam Bình.



Sơ họa mặt bằng tuyến ĐT.905 - Phương án 1.

- Quy mô đầu tư của phương án 1:

+ Đối với Tuyến số 1:

- Xây dựng mới khoảng 1,450km đường giao thông (đoạn kết nối với QL.1 – ĐT.905B) theo quy mô đường cấp III đồng bằng $B_{nền}=12m$ (phần xe chạy 11m + lề đất mỗi bên $2 \times 0.5m$) và xây dựng mới 01 cầu Chà Và trên tuyến đảm bảo bề rộng tối thiểu 2 làn xe chạy, tải trọng khai thác HL93.

- Đầu tư nâng cấp, cải tạo khoảng 12,301km đường ĐT 905 hiện hữu đạt mặt cắt ngang theo quy mô đường cấp III đồng bằng $B_{nền}=12m$ (phần xe chạy 11m + lề đất mỗi bên $2 \times 0.5m$) đối với đoạn ngoài đô thị và $B_{nền}=14m$ (phần xe chạy 9m + vỉa hè 2 bên, mỗi bên rộng $2,5m \times 2m$) đối với đoạn qua khu dân cư và đầu tư nâng cấp, mở rộng 06 cầu trên tuyến đảm bảo bề rộng tối thiểu 2 làn xe chạy, tải trọng khai thác HL93.

Tổng hợp quy mô các đoạn nâng cấp mở rộng như sau

TT	Hạng mục	Mặt cắt ngang hiện hữu	Mặt cắt ngang đầu tư
1	Đường giao thông	Bmặt=5,20m; Bnền =6,50m	<p>- Đoạn ngoài khu dân cư hiện hữu: B mặt=11m; Bnền=12,0m. GPMB được tính từ chân taluy ra mỗi bên 2m với bề rộng trung bình khoảng 22m.</p> <p>- Đoạn qua khu dân cư: B mặt = 9m, B nền= 14m, GPMB theo lộ giới rộng 14m</p>
2	Cầu trên tuyến	B mặt = 5,5m; tải trọng khai thác 15 tấn.	Xây dựng mới 1 cầu + nâng cấp, cải tạo 6 cầu: đảm bảo bề rộng phần xe chạy B mặt = 8m; tải trọng khai thác HL93.

▪ Mặt cắt ngang đường giao thông (đoạn thông thường):

- | | | | | |
|--------------------------|---|---------|---|------|
| • Mặt đường phần xe chạy | : | 2x3,5m | = | 7,0m |
| • Lề gia cố | | 2x2,00m | = | 4,0m |
| • Lề đất | : | 2x0,50m | = | 1,0m |

Tổng cộng	:			12,0m
-----------	---	--	--	--------------

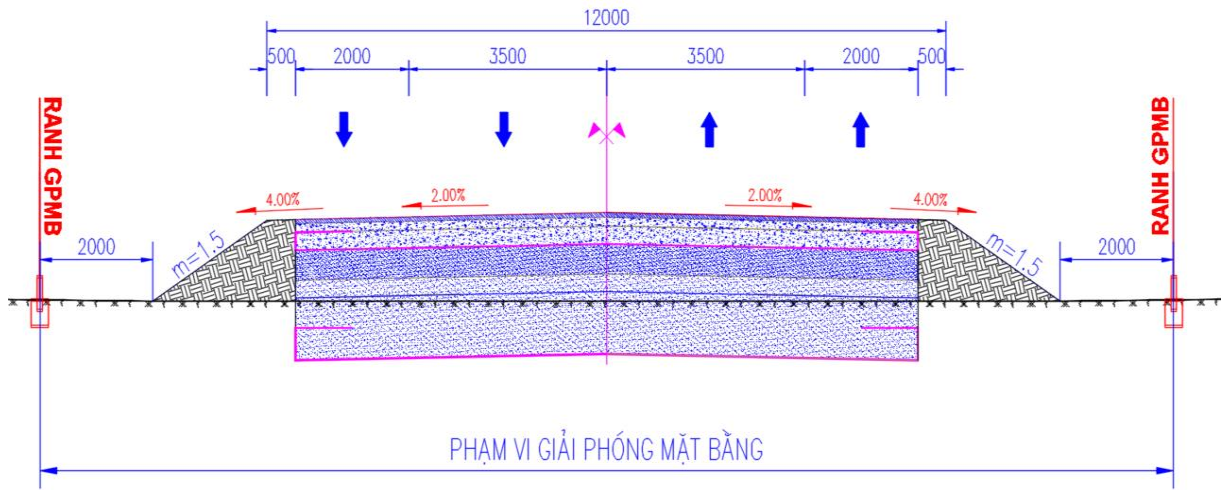
▪ Mặt cắt ngang đường giao thông (đoạn qua khu dân cư):

- | | | | | |
|--------------------------|---|---------|---|------|
| • Mặt đường phần xe chạy | : | 2x4,5m | = | 9,0m |
| • Vĩa hè mỗi bên | | 2x2,50m | = | 5,0m |

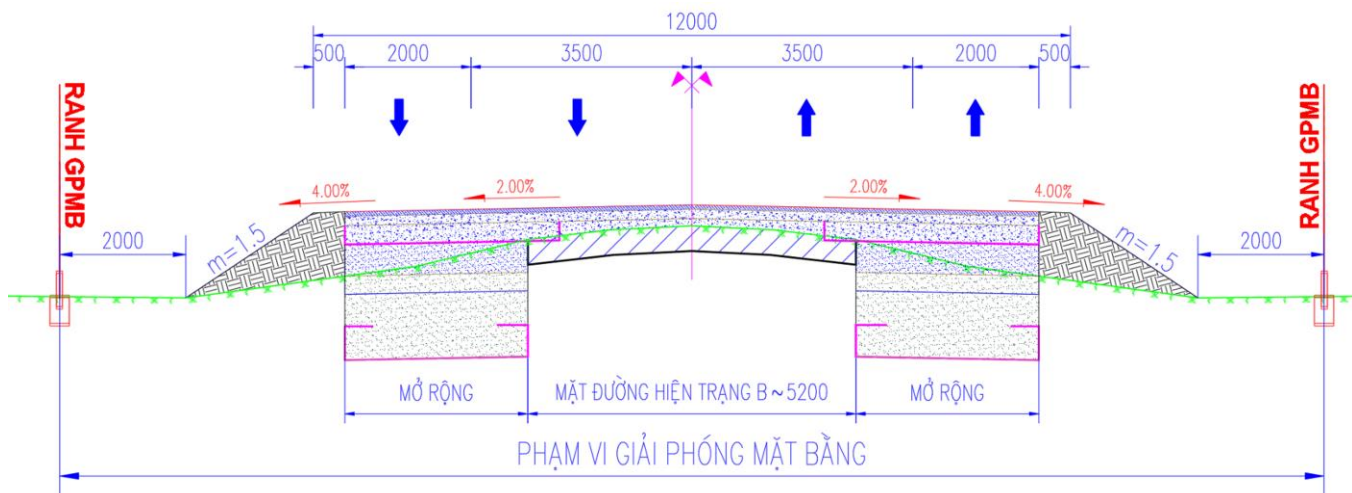
Tổng cộng	:			14,0m
-----------	---	--	--	--------------

▪ Độ dốc ngang:

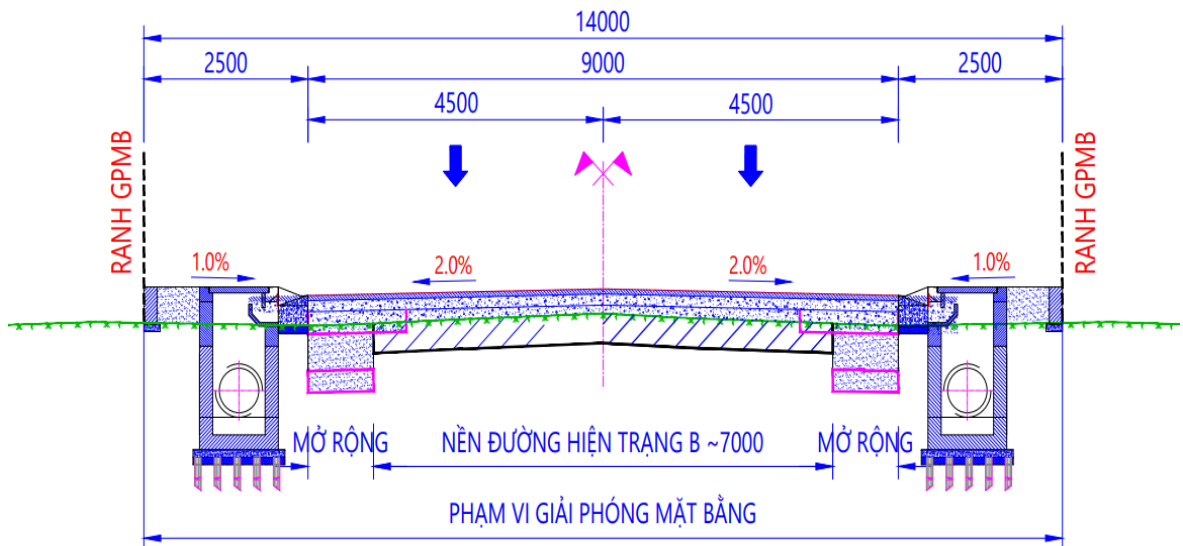
- Độ dốc ngang mặt đường 2%.
- Độ dốc ngang lề đất 4%, đoạn khu đông dân cư, trung tâm hành chính xã bố trí bó vỉa, vỉa hè, chiếu sáng, hệ thống cống dọc.



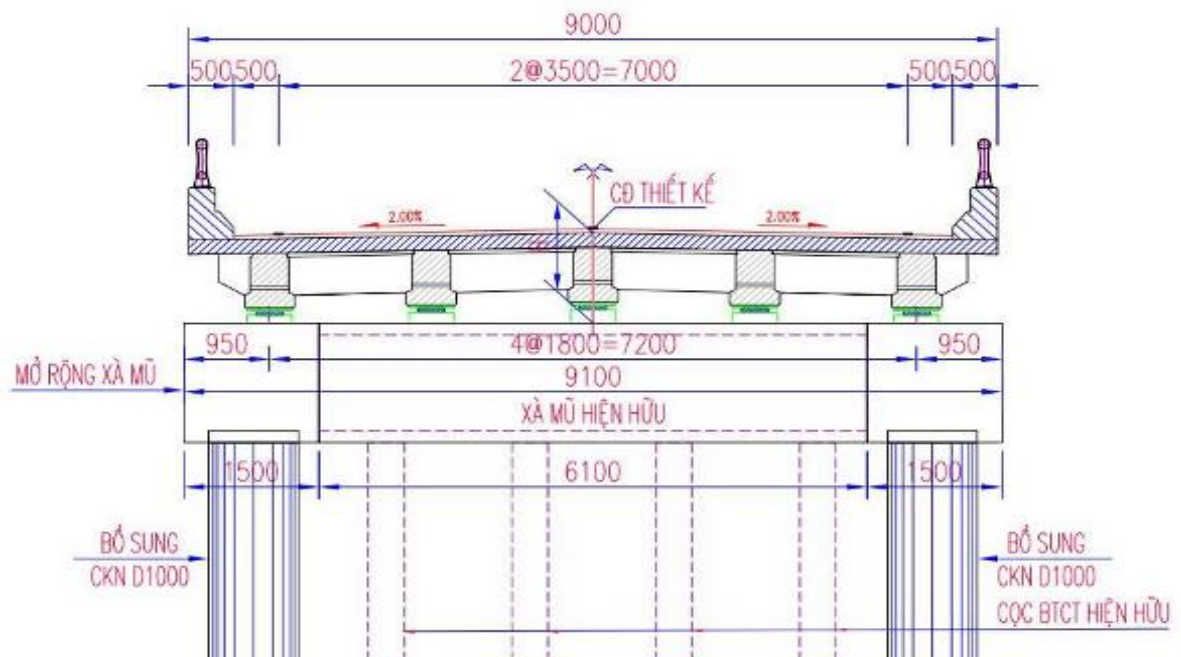
Mặt cắt ngang đường giao thông - đoạn thông thường (tuyến xây mới)



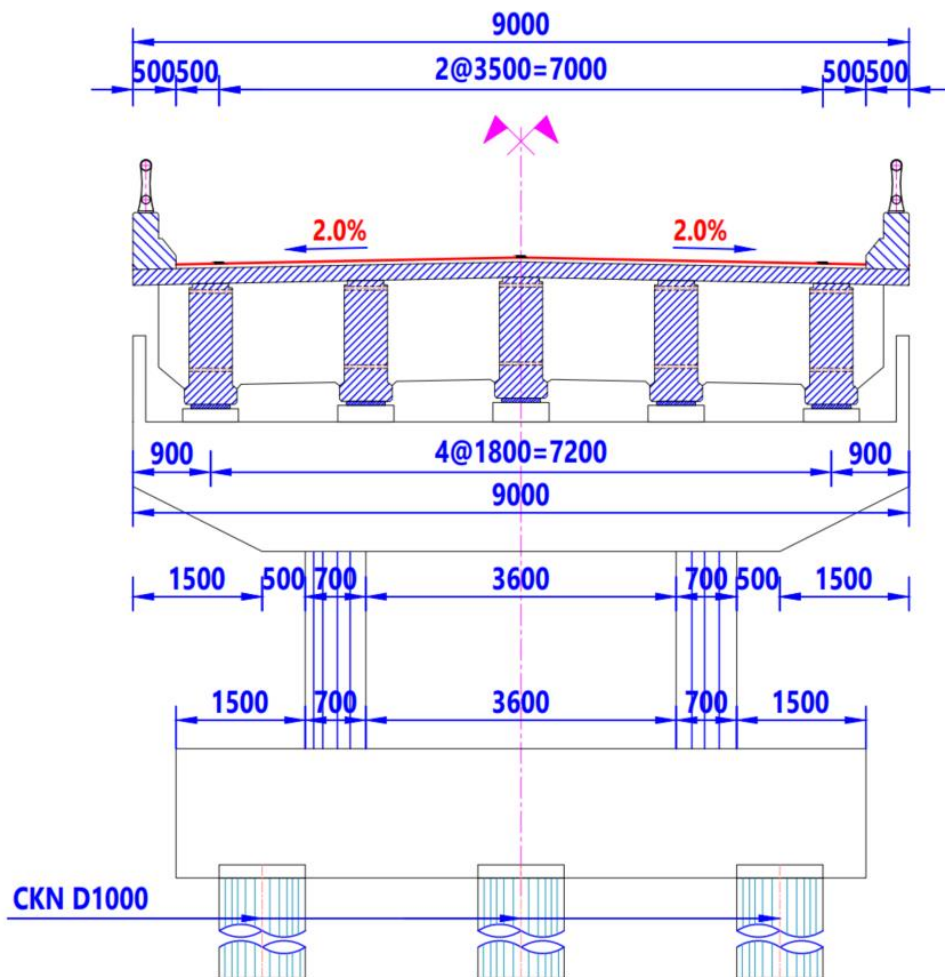
Mặt cắt ngang đường giao thông - đoạn thông thường (mở rộng)



Mặt cắt ngang đoạn qua khu dân cư (Từ cầu Rạch Rừng đến cầu Lô Mươi)



Mặt cắt ngang các cầu trên tuyến sau khi nâng cấp, mở rộng



Mặt cắt ngang cầu xây mới

+ Đối với Tuyến số 2: Thực hiện nâng cấp, mở rộng khoảng 2,85km đường giao thông bám theo tim tuyến hiện trạng đảm bảo bề rộng 2 làn xe

▪ Mặt cắt ngang đường giao thông (đoạn thông thường):

• Mật đường phân xe chạy	:	2x3,5m	=	7,0m
• Lê đất	:	2x1,00m	=	2,0m

Tổng cộng : **9,0m**

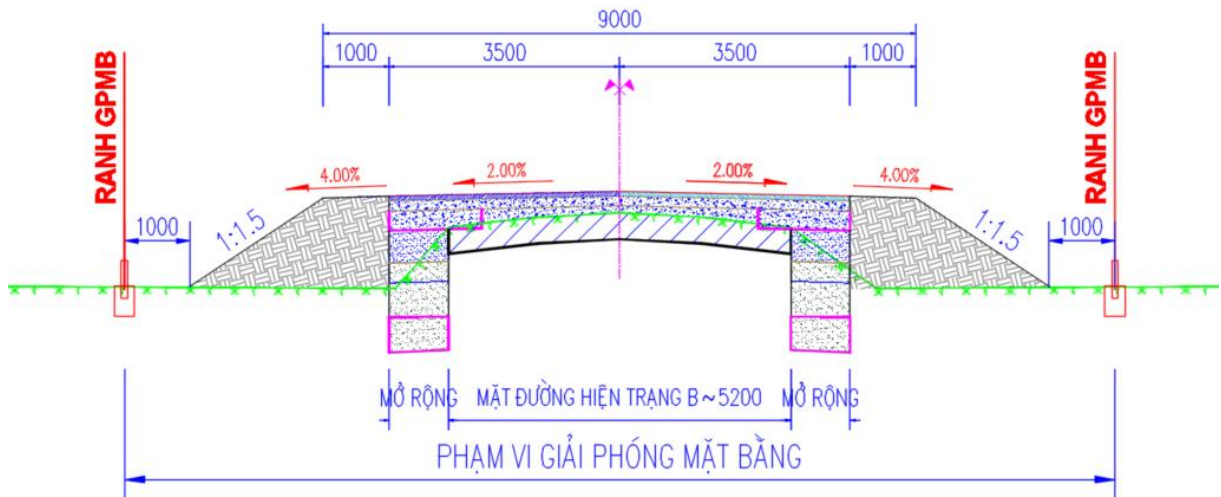
▪ Mặt cắt ngang đường giao thông (đoạn qua khu dân cư):

• Mật đường phân xe chạy	:	2x3,5m	=	7,0m
• Vía hè mỗi bên	:	2x2,50m	=	5,0m

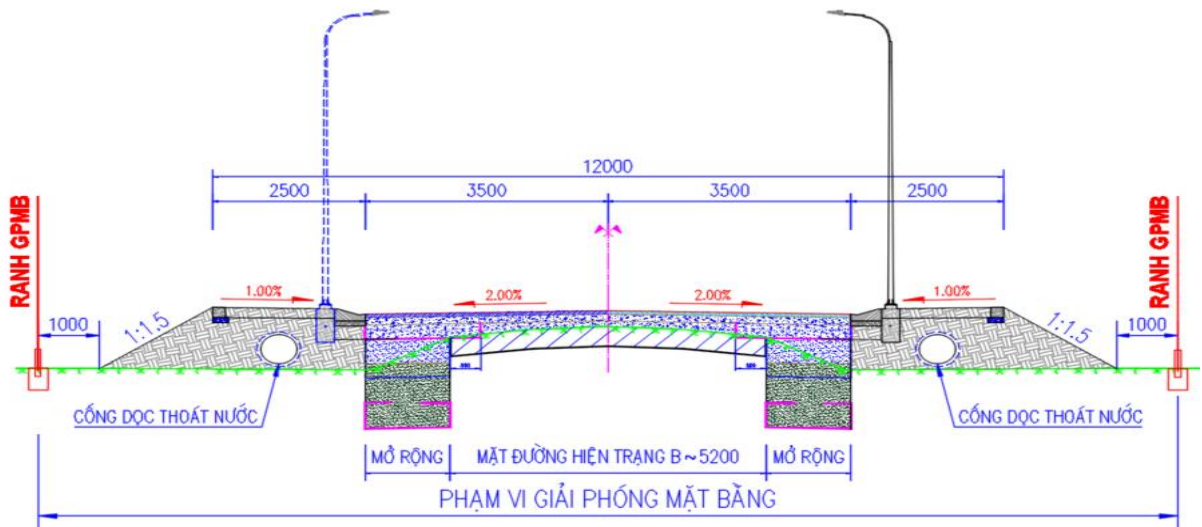
Tổng cộng : **12,0m**

▪ Độ dốc ngang:

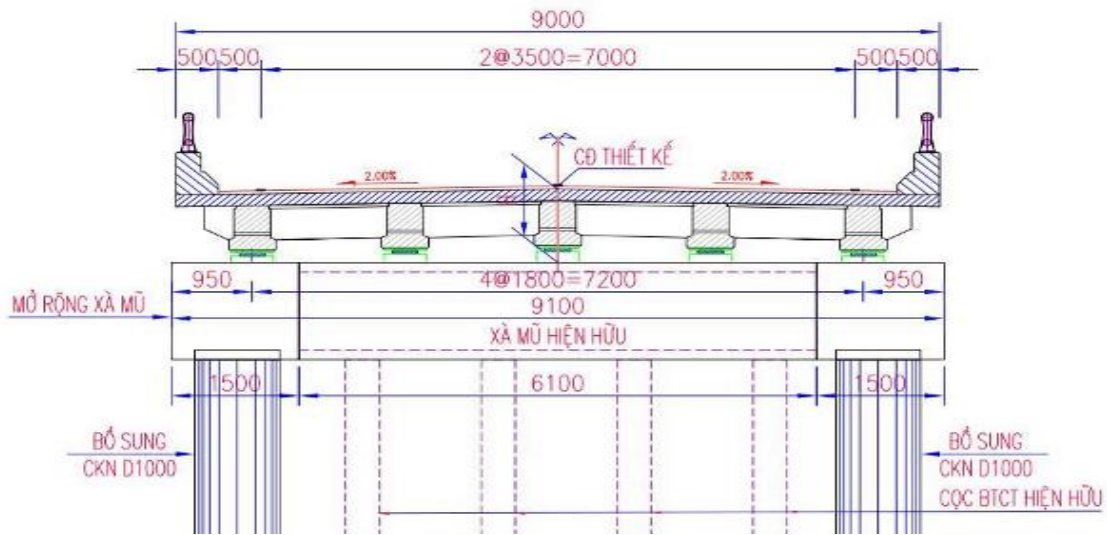
- Độ dốc ngang mặt đường 2%.
- Độ dốc ngang lề đất 4%, đoạn khu đông dân cư, trung tâm hành chính xã bố trí bố vĩa, vĩa hè, chiếu sáng, hệ thống cống dọc.



Mặt cắt ngang đường giao thông - đoạn thông thường (mở rộng)



Mặt cắt ngang đường giao thông - đoạn qua khu dân cư



Mặt cắt ngang cầu trên tuyến sau khi nâng cấp, mở rộng

+ Ngoài ra còn được đầu tư vỉa hè, cây xanh, điện chiếu sáng, cống thoát nước đoạn qua khu đông dân cư, công kỹ thuật, công trình ngầm và hệ thống an toàn giao thông theo quy định.

2.2.2 Phương án 2: Điều chỉnh hướng tuyến để tránh ảnh hưởng khu dân cư hiện hữu (khu dân cư trong phạm vi từ cầu Rạch Rừng đến cầu Lô Mười)

- Hướng tuyến của Phương án 2:

+ Đoạn từ Điểm đầu dự án Km0+000 đến Km0+500 (cầu Sập), L=0,50km và đoạn từ Km7+400 (cầu Chòi Mòi) đến cuối tuyến, L=6,2km: Hướng tuyến tuân thủ hoàn toàn theo Quy hoạch của tỉnh Vĩnh Long (Quy hoạch tỉnh Vĩnh Long thời kỳ 2021-2030, tầm nhìn đến năm 2050 được duyệt tại Quyết định số 1759/QĐ-TTg ngày 31/12/2023; Quy hoạch phát triển mạng lưới giao thông vận tải tỉnh Vĩnh Long đến năm 2020 và định hướng đến năm 2030 được duyệt tại Quyết định số 2511/QĐ-UBND ngày 14/11/2018).

+ Đoạn còn lại (từ Km0+500 đến Km7+400, L=6,9km): Hướng tuyến được điều chỉnh so với Quy hoạch tỉnh Vĩnh Long nhằm tránh khu dân cư trong phạm vi từ cầu Rạch Rừng đến cầu Lô Mười. Hướng tuyến phóng mới hoàn toàn chủ yếu qua đất trống (đất cây hàng năm và cây lâu năm chủ yếu trồng lúa và cây ăn trái).

- Phạm vi đầu tư của phương án: Phương án 2 gồm có 02 tuyến đường giao thông, cụ thể:

+ Tuyến số 1:

- Điểm đầu: Giao với QL.1 tại lý trình khoảng Km2054+911 (trái tuyến) thuộc xã Song Phú, tỉnh Vĩnh Long.

- Điểm cuối: Tại Km13+599,04 ĐT.905 (Kết nối với dự án cầu Tam Bình và đường kết nối từ đường tỉnh 905 đến đường tỉnh 901), thuộc xã Tam Bình, tỉnh Vĩnh Long.

- Chiều dài tuyến: Khoảng 13,60km (bao gồm cả chiều dài các cầu trên tuyến).

+ Tuyến số 2:

TT	Hạng mục	Mặt cắt ngang hiện hữu	Mặt cắt ngang đầu tư
		=6,50m	hiện hữu: B mặt=11m; B nền=12,0m. GPMB được tính từ chân taluy ra mỗi bên 2m với bề rộng trung bình khoảng 22m. - Đoạn qua khu dân cư: B mặt = 9m, B nền= 14m, GPMB theo lộ giới rộng 14m
2	Cầu trên tuyến	B mặt = 5,5m; tải trọng khai thác 15 tấn.	Xây dựng mới 1 cầu + nâng cấp, cải tạo 6 cầu: đảm bảo bề rộng phần xe chạy B mặt = 8m; tải trọng khai thác HL93.

▪ Mặt cắt ngang đường giao thông (đoạn thông thường):

- Mặt đường phần xe chạy : 2x3,5m = 7,0m
- Lề gia cố 2x2,00m = 4,0m
- Lề đất : 2x0,50m = 1,0m

Tổng cộng : **12,0m**

▪ Mặt cắt ngang đường giao thông (đoạn qua khu dân cư):

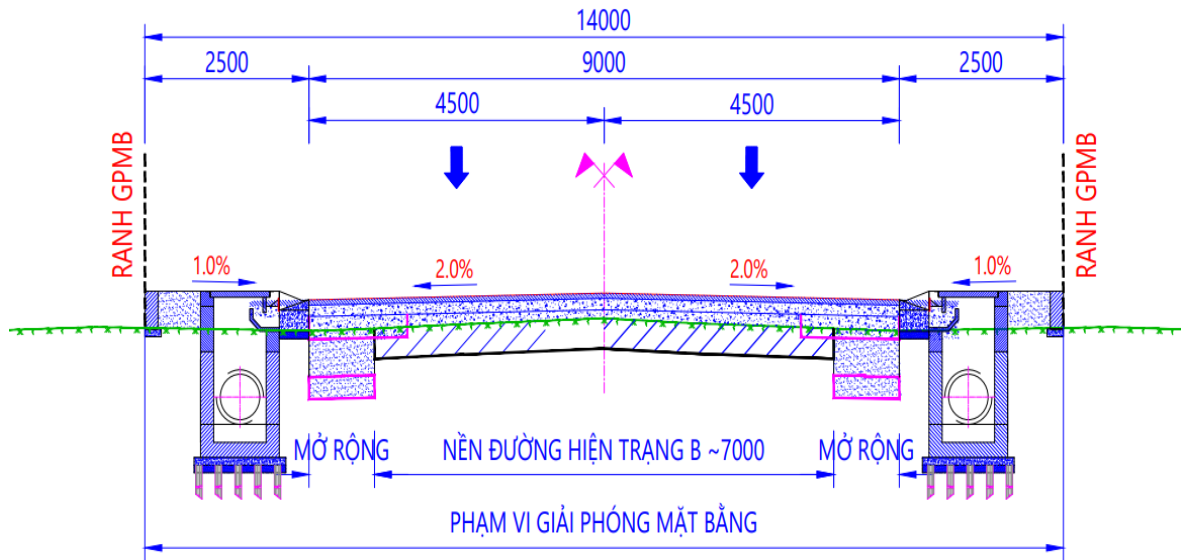
- Mặt đường phần xe chạy : 2x4,5m = 9,0m
- Vía hè mỗi bên 2x2,50m = 5,0m

Tổng cộng : **14,0m**

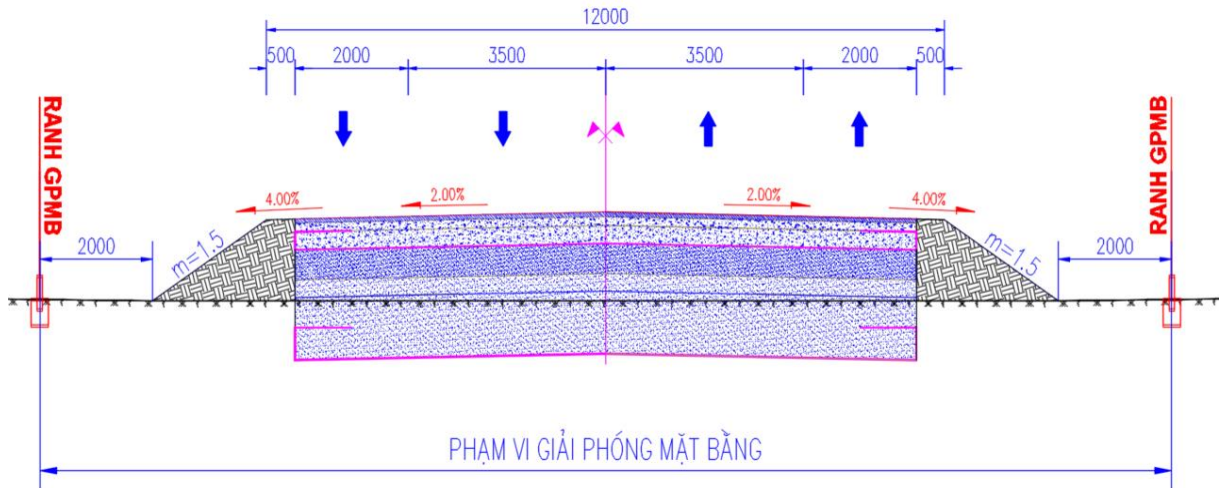
▪ Độ dốc ngang:

- Độ dốc ngang mặt đường 2%.
- Độ dốc ngang lề đất 4%, đoạn khu đông dân cư, trung tâm hành chính xã

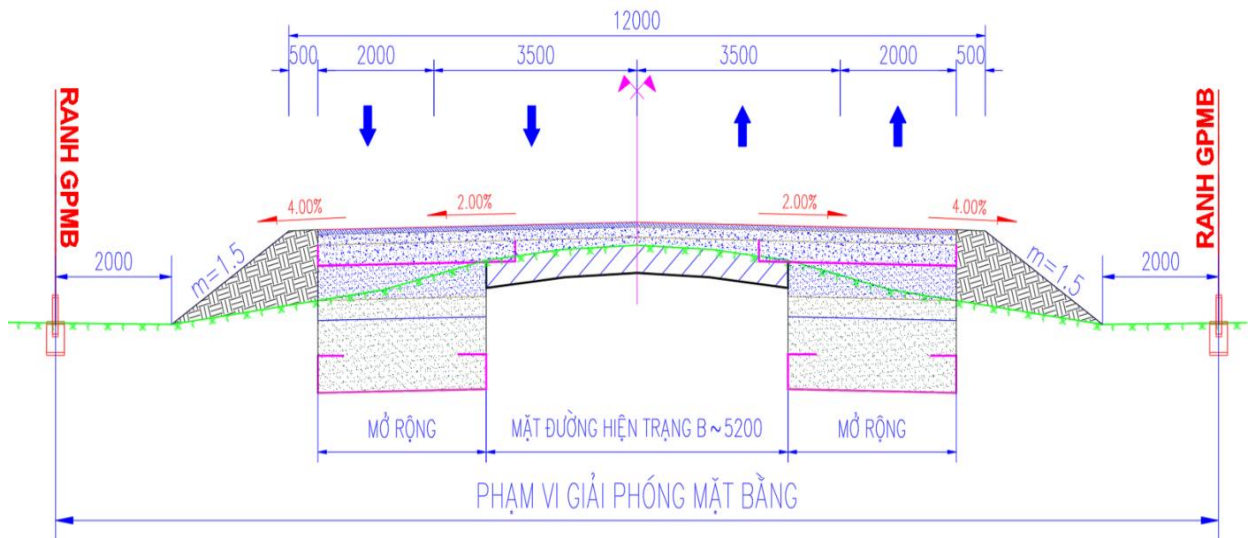
bố trí bố vĩa, vỉa hè, chiếu sáng, hệ thống cống dọc.



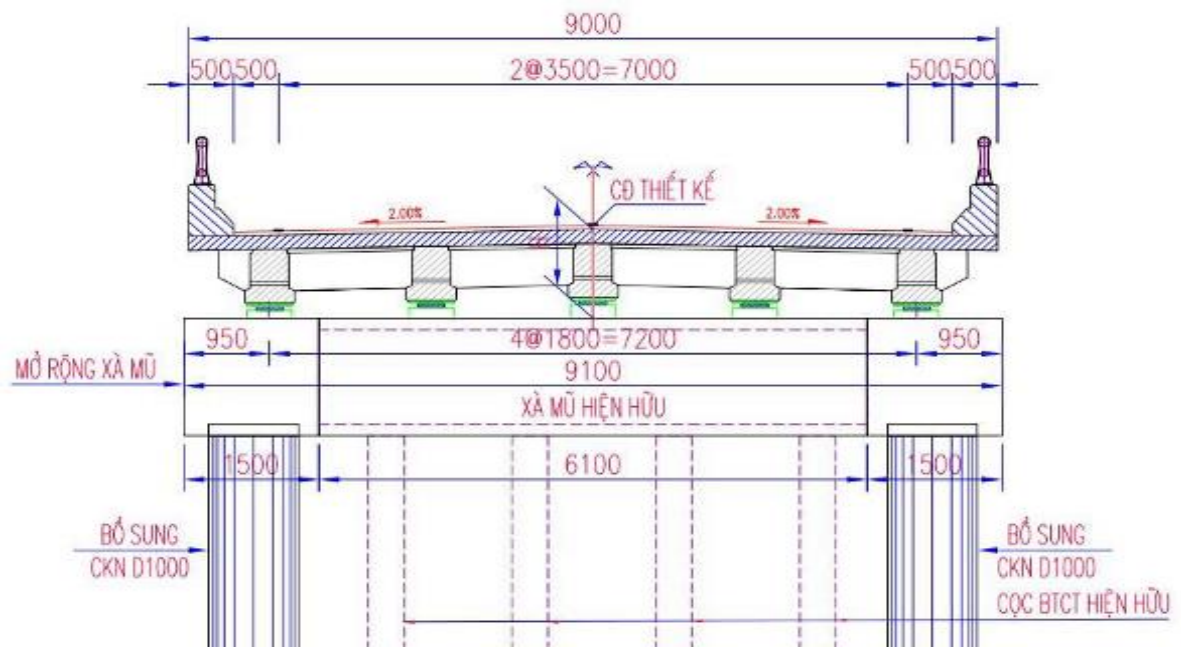
Mặt cắt ngang đoạn qua các khu dân cư



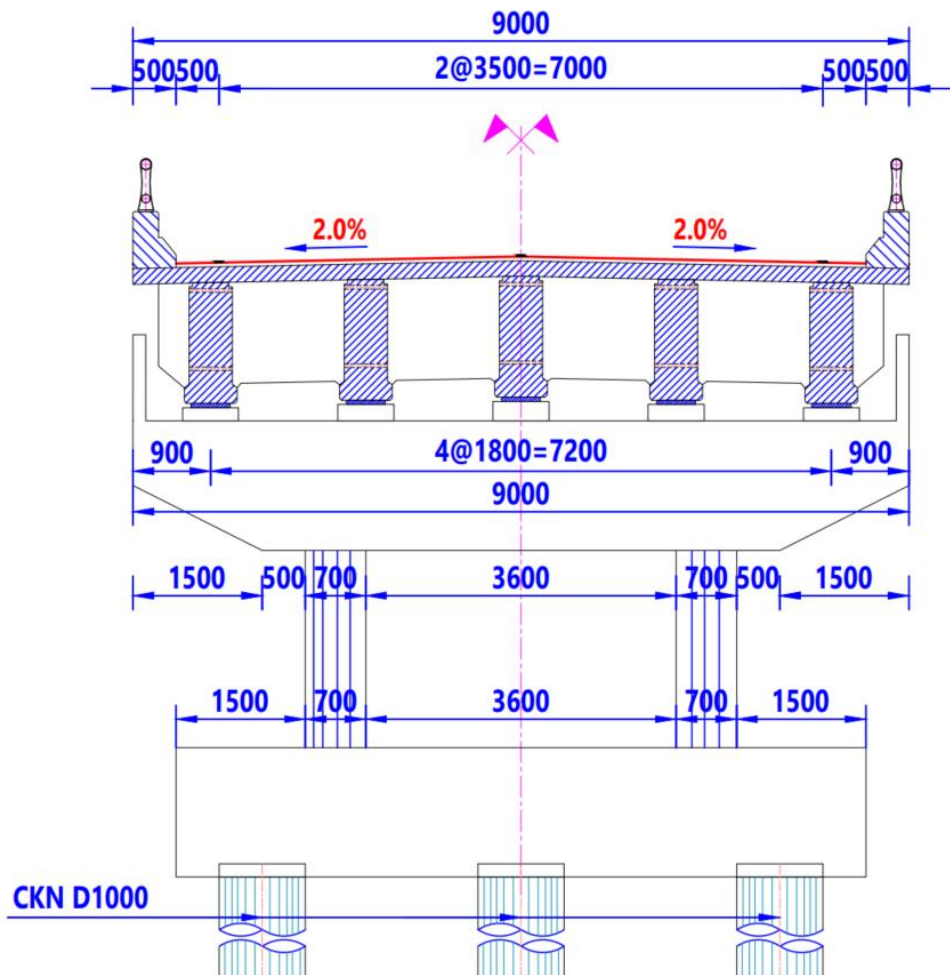
Mặt cắt ngang đường giao thông - đoạn thông thường (tuyến xây mới)



Mặt cắt ngang đường giao thông - đoạn thông thường (mở rộng)



Mặt cắt ngang các cầu trên tuyến sau khi nâng cấp, mở rộng



Mặt cắt ngang cầu xây mới

+ Đối với Tuyến số 2: Thực hiện nâng cấp, mở rộng khoảng 8,47km đường giao thông bám theo tim tuyến hiện trạng đảm bảo bề rộng 2 làn xe

▪ Mặt cắt ngang đường giao thông (đoạn thông thường):

• Mặt đường phân xe chạy	:	2x3,5m	=	7,0m
• Lề đất	:	2x1,00m	=	2,0m

Tổng cộng : **9,0m**

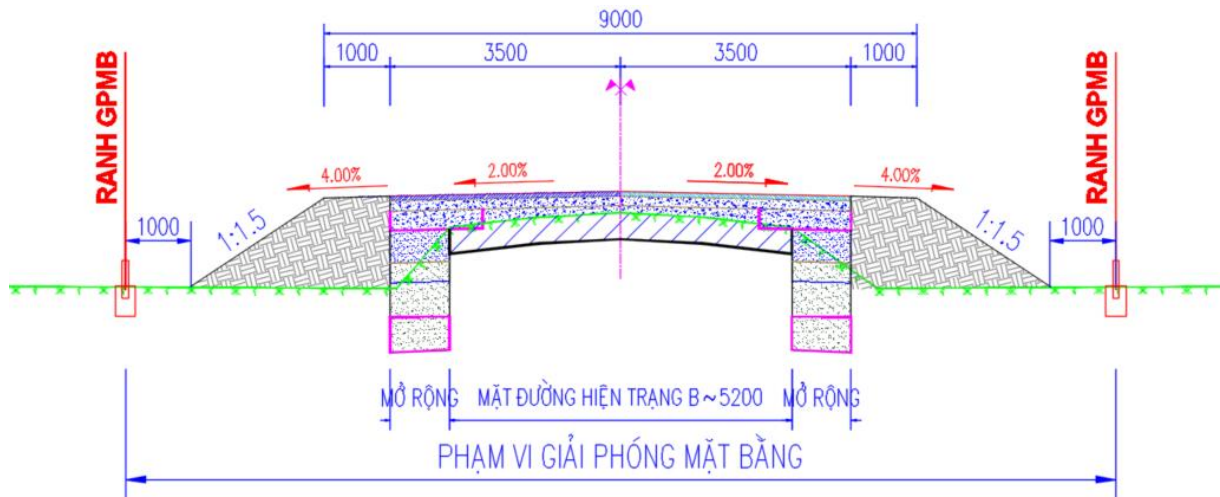
▪ Mặt cắt ngang đường giao thông (đoạn qua khu dân cư):

• Mặt đường phân xe chạy	:	2x3,5m	=	7,0m
• Vĩa hè mỗi bên	:	2x2,50m	=	5,0m

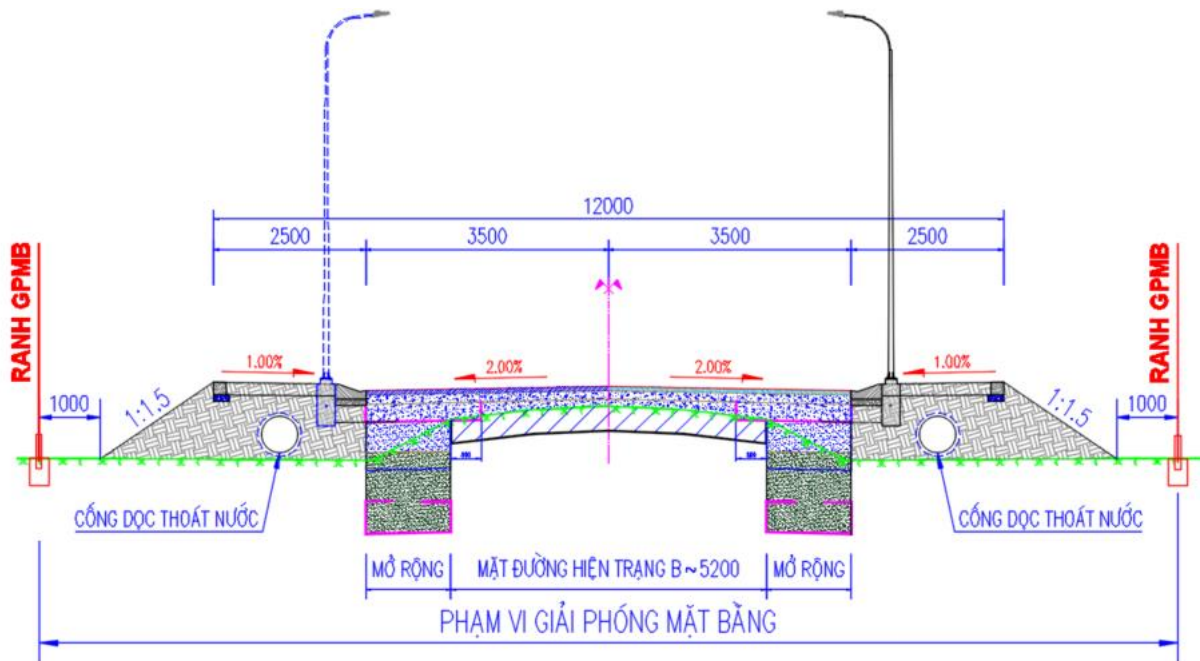
Tổng cộng : **12,0m**

▪ Độ dốc ngang:

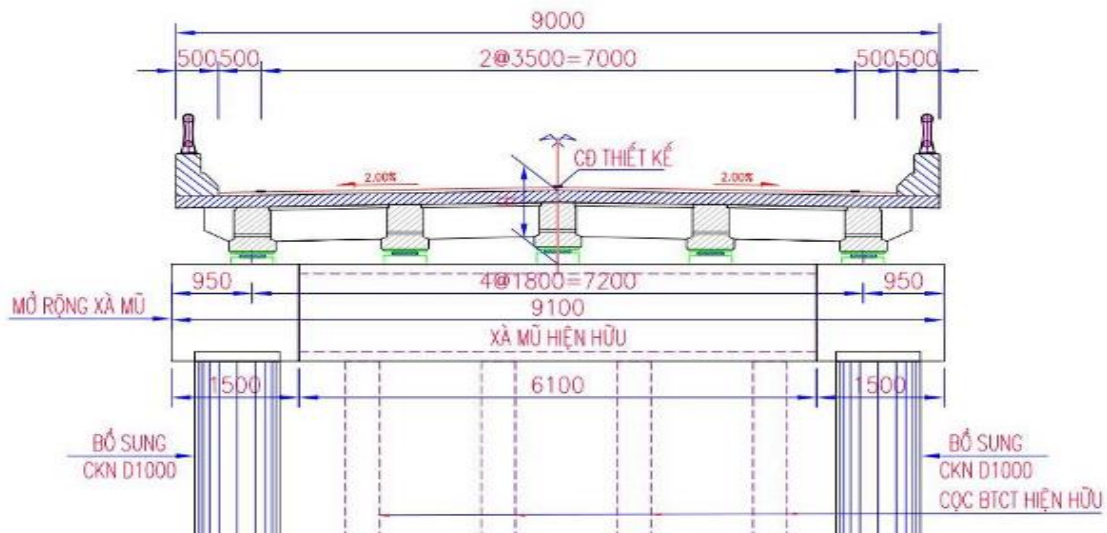
- Độ dốc ngang mặt đường 2%.
- Độ dốc ngang lề đất 4%, đoạn khu đông dân cư, trung tâm hành chính xã bố trí bố vĩa, vĩa hè, chiếu sáng, hệ thống cống dọc.



Mặt cắt ngang đường giao thông - đoạn thông thường (mở rộng)



Mặt cắt ngang đường giao thông - đoạn qua khu dân cư



Mặt cắt ngang cầu trên tuyến sau khi nâng cấp, mở rộng

+ Ngoài ra còn được đầu tư vỉa hè, cây xanh, điện chiếu sáng, cống thoát nước đoạn qua khu đông dân cư, công kỹ thuật, công trình ngầm và hệ thống an toàn giao thông theo quy định.

2.2.3 Tổng mức đầu tư các phương án:

TT	Hạng mục chi phí	Ký hiệu	Kinh phí (VNĐ)		
(1)	(2)	(3)	Phương án 2 (4)	Phương án 1 (5)	So sánh (4) -(5)
1	Chi phí bồi thường, hỗ trợ và tái định cư	G ^{BT, TDC}	794.360.996.000	592.721.002.000	+201.639.994.000

TT	Hạng mục chi phí	Ký hiệu	Kinh phí (VNĐ)		
			Phương án 2 (4)	Phương án 1 (5)	So sánh (4) -(5)
(1)	(2)	(3)			
2	Chi phí xây dựng	G ^{XD}	1.215.751.859.720	826.614.147.944	+389.137.711.776
2.1	Hạng mục cầu	Gxd1	373.667.890.720	243.891.627.944	+129.776.262.776
2.2	Hạng mục giao thông	Gxd2	717.606.584.000	464.393.060.000	+253.213.524.000
2.3	Hạng mục thoát nước ngang	Gxd3	6.367.573.000	4.450.209.000	+1.917.364.000
2.4	Hạng mục thoát nước dọc	Gxd4	83.439.812.000	83.014.251.000	+425.561.000
2.5	Hạng mục cây xanh, chiếu sáng	Gxd5	34.670.000.000	30.865.000.000	+3.805.000.000
3	Chi phí quản lý dự án	G ^{QLDA}	11.848.054.487	9.077.726.279	+2.770.328.208
4	Chi phí tư vấn đầu tư xây dựng	G ^{TV}	56.214.480.535	45.380.429.974	+10.834.050.561
5	Chi phí khác	G ^K	13.483.904.807	10.931.529.235	+2.552.375.572
6	Chi phí dự phòng	G ^{DP}	274.876.265.384	188.947.851.195	+85.928.414.189
*	Tổng cộng : (1)+(2)+...+(6)	TDT	2.366.535.560.933	1.673.672.686.627	+692.862.874.306

2.2.4 Khối lượng GPMB sơ bộ các phương án

Loại	Diện tích (m ²)	
	Phương án 1	Phương án 2
Diện tích đất ở tại nông thôn	88.280	101.845
Diện tích đất chuyên trồng lúa nước	26.527	119.316
Diện tích đất trồng cây lâu năm	20.222	19.089
Diện tích đất kênh, đường giao thông	181.507	175.151
Số hộ bị ảnh hưởng	1.234	1.194
Tổng cộng:	316.535 m² (31,65ha)	415.401 m² (41,54ha)

2.2.2.5 So sánh ưu nhược điểm các phương án:

TT	Nội dung	Phương án 1 (Hướng tuyến tuân thủ theo QH tỉnh Vĩnh Long đã duyệt)	Phương án 2 (Hướng tuyến điều chỉnh để hạn chế ảnh hưởng khu vực đông dân cư)
1	Sự phù hợp hướng tuyến Quy hoạch tỉnh Vĩnh Long	Phù hợp	Chưa phù hợp (6,9km/13,60km sai khác với quy hoạch cần phải lập điều chỉnh quy hoạch trước khi phê duyệt dự án).
2	Điều chỉnh quy hoạch	Không có điều chỉnh quy hoạch do hướng tuyến tuân thủ theo QH tỉnh Vĩnh Long đã duyệt	Đoạn từ lý trình Km0+500 đến Km7+400, L=6,9km: chưa có quy hoạch, phải thực hiện điều chỉnh bổ sung quy hoạch.
3	Chiều dài tuyến, hướng tuyến	16,601km (Tuyến ngắn nhất và thẳng)	22,07km (Tuyến dài hơn phương án 1, trên tuyến có nhiều đường cong nằm chuyển hướng, hướng tuyến bất lợi hơn so với phương án 1)
4	Diện tích sử dụng đất	31,65ha (diện tích đất thu hồi nhỏ nhất)	41,54ha (diện tích thu hồi đất lớn hơn phương án 1)
5	Xử lý nền đất với cho đoạn tuyến xây dựng mới	Chiều dài tuyến phóng mới nhỏ khoảng 1,45km (đoạn kết nối với QL.1 -ĐT.905B) => chi phí xử lý nền thấp hơn phương án 2.	Chiều dài tuyến phải xử lý nền dài 6,90km do hướng tuyến điều chỉnh né khu dân cư hiện trạng => chi phí xử lý nền lớn hơn phương án 1.
6	Đầu tư xây dựng mới cầu	Đầu tư xây dựng mới 1 cầu.	Đầu tư xây dựng mới 5 cầu.
7	Tiến độ lập dự án	Nhanh do: Tiến độ nhanh hơn phương án 2 do không cần điều chỉnh quy hoạch.	Chậm do: Cần điều chỉnh quy hoạch tỉnh Vĩnh Long nên thời gian lập dự án kéo dài hơn so với phương án 1.
8	Tổng mức đầu tư	TMĐT nhỏ nhất Tổng mức đầu tư nhỏ hơn	TMĐT lớn hơn phương án 1

TT	Nội dung	Phương án 1 (Hướng tuyến tuân thủ theo QH tỉnh Vĩnh Long đã duyệt)	Phương án 2 (Hướng tuyến điều chỉnh để hạn chế ảnh hưởng khu vực đông dân cư)
		phương án 2 (do chi phí xây dựng phần xử lý nền, hạng mục cầu, GPMB nhỏ hơn phương án 2)	TMĐT lớn hơn phương án 1 (do GPMB, xử lý nền, xây dựng mới các cầu nhiều hơn phương án 1).
9	Ảnh hưởng diện tích đất trồng lúa nước	2,65 ha (ảnh hưởng ít)	11,93ha (ảnh hưởng nhiều hơn phương án 1)
10	Ảnh hưởng đến dân cư dọc 2 bên tuyến	Ảnh hưởng nhiều hơn so với phương án 2, cụ thể: 1.234 căn bị ảnh hưởng.	Ít ảnh hưởng so với phương án 1, cụ thể: 1.194 căn bị ảnh hưởng.

Từ các phân tích và lý do trên, **Phương án 1** mặc dù có ảnh hưởng đến nhà dân dọc 2 bên tuyến tuy nhiên có nhiều ưu điểm vượt trội so với phương án 2: vừa phù hợp với định hướng quy hoạch, chiều dài tuyến ngắn, thẳng nhất, vừa có tổng mức đầu tư thấp nhất, vừa có diện tích đất thu hồi ít nhất, vừa có tiến độ dự án nhanh nhất do không cần điều chỉnh quy hoạch,... vừa đảm bảo tải trọng khai thác đồng bộ toàn tuyến không hạn chế phương tiện lưu thông, đảm bảo năng lực thông hành khi cầu Tam Bình đưa vào khai thác, chỉ ảnh hưởng dân cư 2 bên dự án giai đoạn đầu (chỉ thực hiện GPMB 1 lần). Từ các phân tích và lý do trên, kiến nghị **chọn Phương án 1 làm phương án đầu tư.**

2.2.3 Giải pháp thiết kế

– Dự án bao gồm 02 tuyến, trong đó tuyến số 1 (tuyến chính) có điểm đầu tại lý trình Km2057+380 - QL.1 (trái tuyến), điểm cuối tại km13+751 ĐT.905 (Mô 1 cầu Mỹ Phú 1- Kết nối với dự án cầu Tam Bình và đường kết nối từ đường tỉnh 905 đến đường tỉnh 901), chiều dài tuyến số 1 khoảng 13,751km, Tuyến số 2 có điểm đầu tại lý trình Km2054+911 - QL.1 (trái tuyến), điểm cuối kết nối với ĐT.905, chiều dài tuyến số 2 khoảng 2,850km, tổng chiều dài hai tuyến khoảng 16,601km.

– Phần đường: Gồm có 02 tuyến đường giao thông cụ thể như sau:

+ Tuyến số 1 (tuyến chính): Đường cấp III đồng bằng, chiều dài tuyến khoảng 13,751km.

+ Tuyến số 2: Đường cấp IV đồng bằng, chiều dài tuyến khoảng 2,850km.

+ Tải trọng thiết kế xe trục đơn 10 tấn.

+ Vận tốc thiết kế:

- 80km/h (đối với tuyến số 1 – tuyến chính).

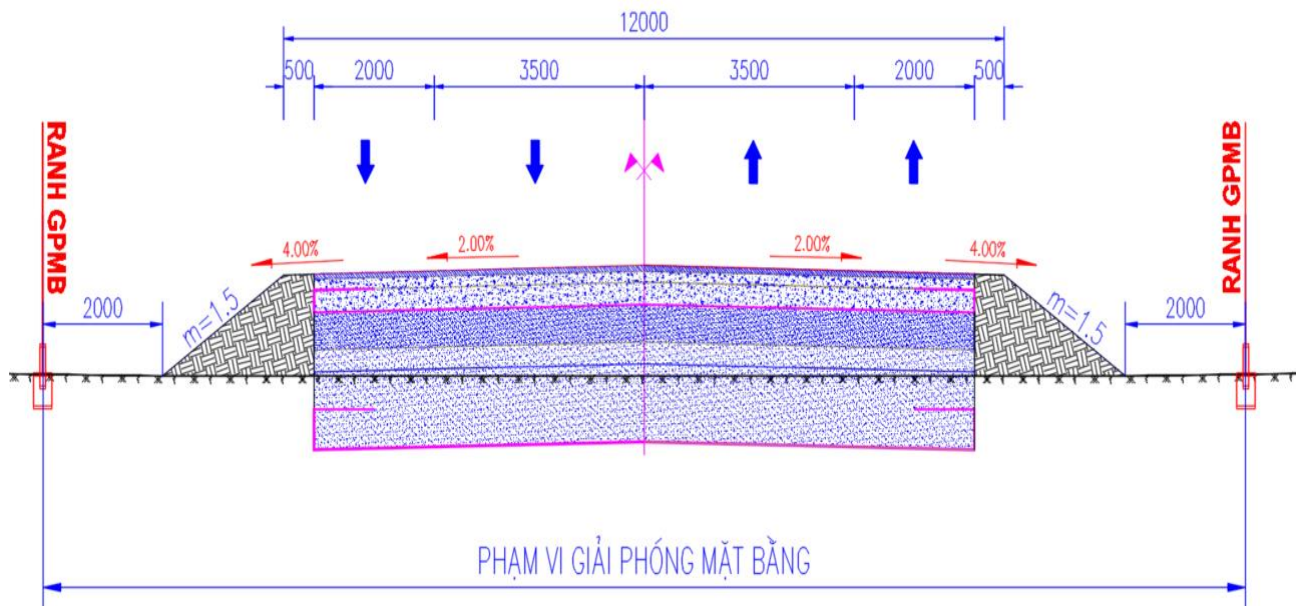
▪ 60km/h (đối với tuyến số 2 – tuyến nhánh). (Riêng một số vị trí đường hiện hữu có đường cong nằm do hạn chế mặt bằng, thiết kế với $V_{tk} = 40\text{km/h}$).

+ Loại mặt đường: Mặt đường cấp cao A1 (thảm BTN nóng), thời hạn thiết kế: 10 năm.

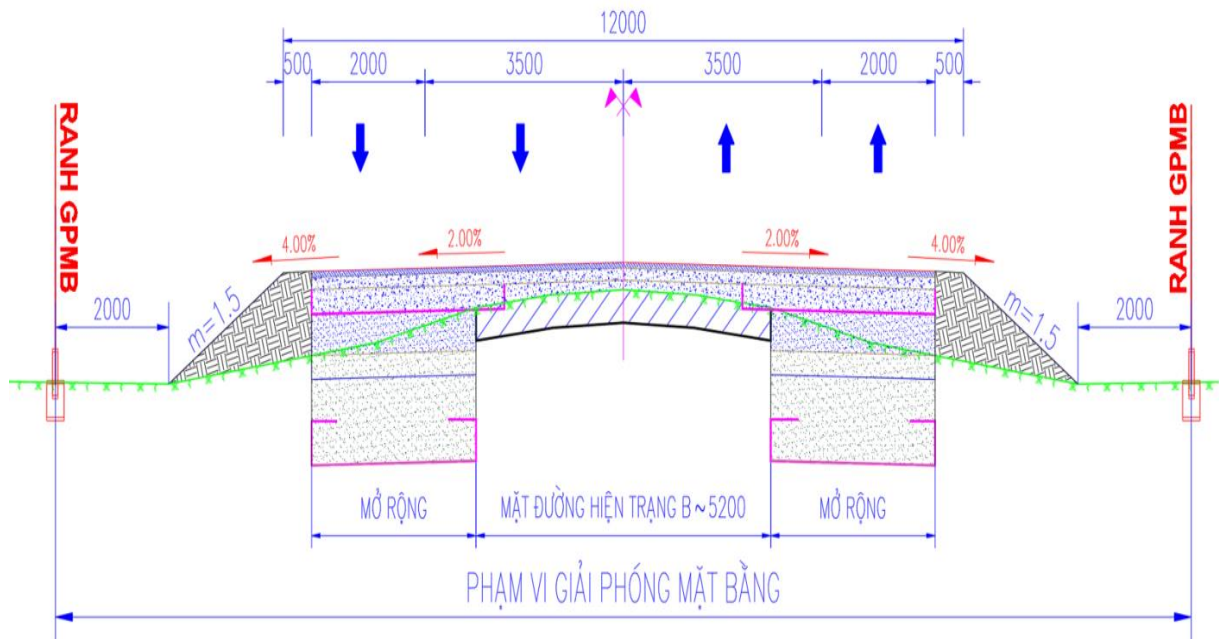
+ Tải trọng trục tính toán: Trục đơn 100kN, áp lực bánh xe tính toán 0,6MPa.

+ Mô đun đàn hồi yêu cầu tối thiểu: $E_{yc} \geq 140\text{MPa}$.

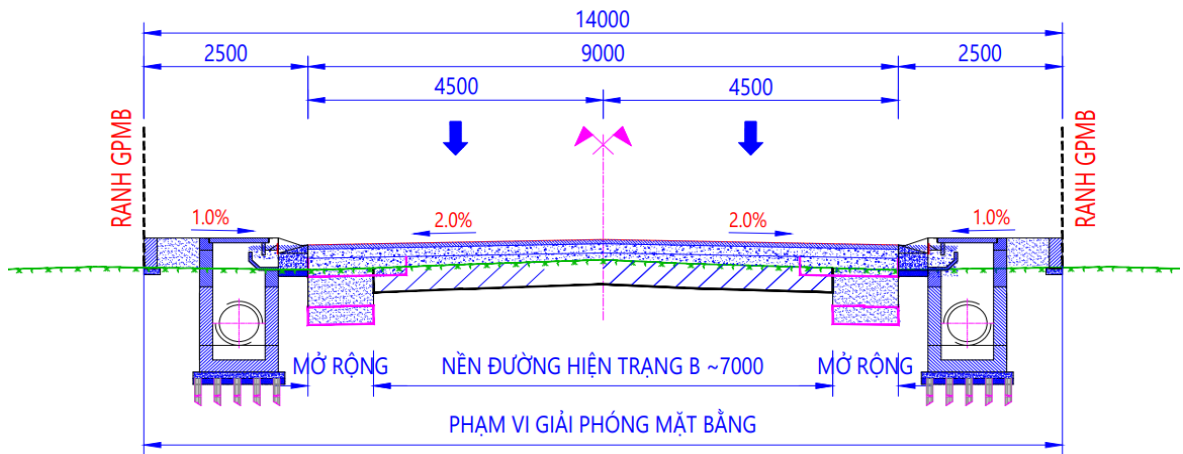
+ Mặt cắt ngang tuyến số 1: Mặt cắt ngang rộng $B=12,0\text{m}$ (gồm: Mặt đường bê tông nhựa nóng rộng 11,0m, lề đường mỗi bên rộng 0,50m). Riêng đối với các đoạn qua khu dân cư hiện hữu mặt cắt ngang rộng $B=14\text{m}$ (gồm: Mặt đường bê tông nhựa nóng rộng 9,0m, vỉa hè mỗi bên rộng 2,50m).



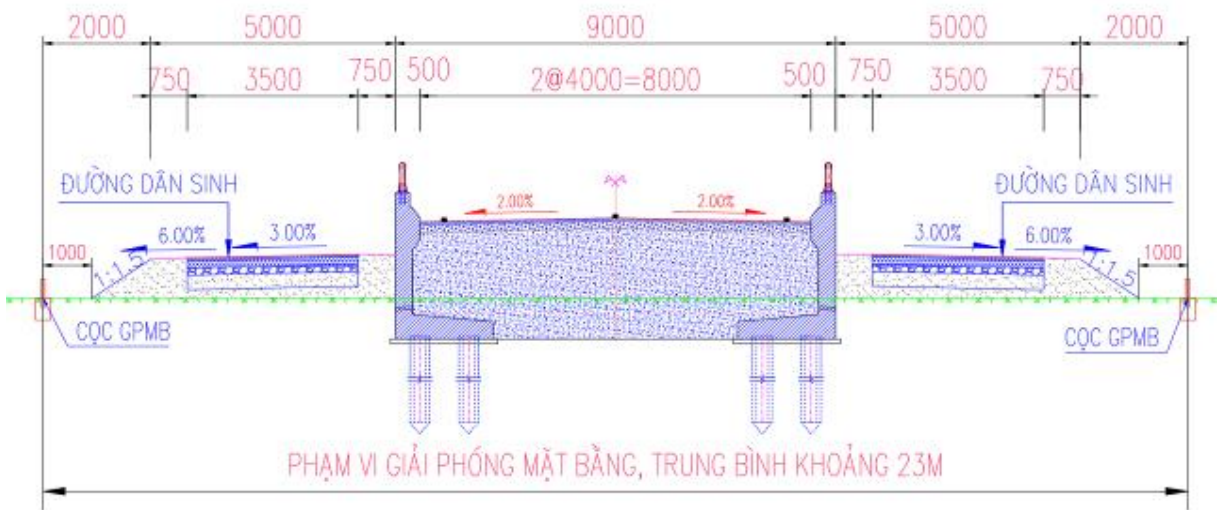
Mặt cắt ngang đường giao thông - đoạn thông thường (tuyến xây mới)



Mặt cắt ngang đường giao thông - đoạn thông thường (mở rộng)

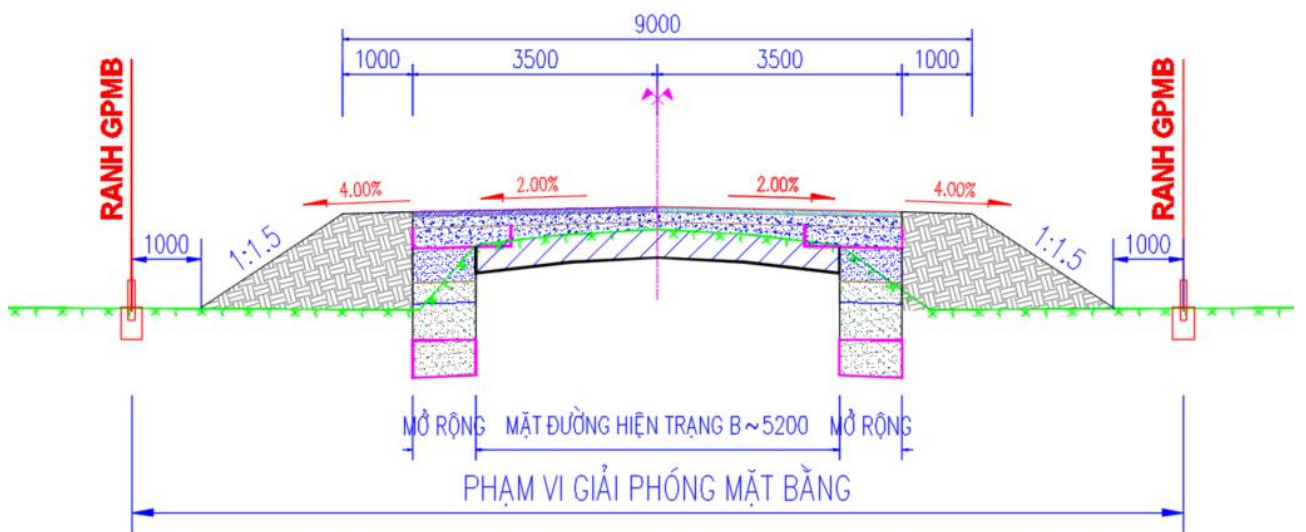


Mặt cắt ngang đoạn qua khu dân cư (Từ cầu Rạch Rừng đến cầu Lô Mươi)

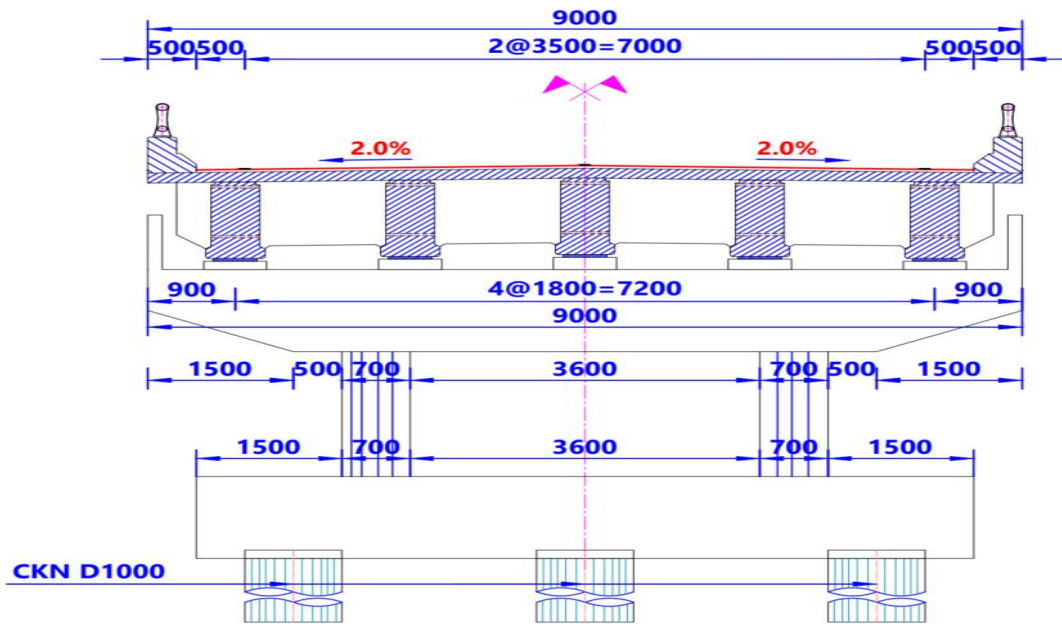


Mặt cắt ngang đường đầu cầu

+ Mặt cắt ngang tuyến số 2: Mặt cắt ngang rộng B=9,0m (gồm: Mặt đường bê tông nhựa nóng rộng 7,0m, lề đường mỗi bên rộng 1,0m); Riêng đối với các đoạn qua khu dân cư hiện hữu mặt cắt ngang rộng B=12m (gồm: Mặt đường bê tông nhựa nóng rộng 7,0m, vỉa hè mỗi bên rộng 2,50m).



Mặt cắt ngang đường giao thông - đoạn thông thường (mở rộng)



Mặt cắt ngang cầu xây mới

- Phần công thoát nước:

+ Xây dựng mới và nối thêm các cống ngang đường hiện trạng phù hợp với phần đường mở rộng, khẩu độ cống $\text{Ø}300\text{:}\text{Ø}1000$ và cống hộp $\text{B}\times\text{H}=2\text{m}\times 2\text{m}$ (các cống xây dựng mới trong trường hợp cống cũ không còn đảm bảo khả năng chịu tải sau khi nâng cấp cải tạo tuyến đường).

+ Xây dựng hệ thống cống dọc cho các đoạn qua khu vực đông dân cư, khu hành chính các xã.

+ Tải trọng tính toán cống H30 (cống dưới lòng đường), H10 (cống dưới vỉa hè, lề đường).

- Ngoài ra dự án còn được đầu tư vỉa hè, cây xanh, điện chiếu sáng, cống thoát nước đoạn qua khu đông dân cư, công kỹ thuật, công trình ngầm và hệ thống an toàn giao thông, ... theo quy định.

2.3 Địa điểm đầu tư: Xã Song Phú và xã Tam Bình, tỉnh Vĩnh Long.

2.4 Phạm vi đầu tư

- Dự án gồm có 02 tuyến đường giao thông, cụ thể như sau:

+ Tuyến số 1:

▪ Điểm đầu: Giao với QL.1 tại lý trình khoảng Km2057+380 (trái tuyến) thuộc xã Song Phú, tỉnh Vĩnh Long.

▪ Điểm cuối: Tại Km13+751 ĐT.905 (Kết nối với dự án cầu Tam Bình và đường kết nối từ đường tỉnh 905 đến đường tỉnh 901), thuộc xã Tam Bình, tỉnh Vĩnh Long.

▪ Chiều dài tuyến: Khoảng 13,751km (bao gồm cả chiều dài các cầu trên tuyến).

+ Tuyến số 2:

- Điểm đầu: Giao với QL.1 tại lý trình Km2054+911 thuộc xã Song Phú, tỉnh Vĩnh Long.

- Điểm cuối: Kết nối với ĐT.905.

- Chiều dài tuyến: Khoảng 2,850km (bao gồm cả chiều dài cầu trên tuyến).

- Tổng chiều dài hai tuyến: Khoảng 16,601km (bao gồm cả chiều dài các cầu trên tuyến).

- Tổng nhu cầu sử dụng đất: Tổng diện tích đất sử dụng khoảng **31,65ha**.

3. Dự kiến tổng mức đầu tư và nguồn vốn đầu tư:

3.1. Dự kiến tổng mức đầu tư:

DVT: Đồng

STT	Khoản mục chi phí	Tổng cộng
I	Chi phí bồi thường, hỗ trợ và tái định cư	592.721.002.000
II	Chi phí xây dựng	826.614.147.944
III	Chi phí quản lý dự án	9.077.726.279
IV	Chi phí tư vấn đầu tư xây dựng	45.380.429.974
V	Chi phí khác	10.931.529.235
VI	Chi phí dự phòng	188.947.851.195
	Tổng cộng	1.673.672.686.627

3.2. Nguồn vốn đầu tư: Nguồn ngân sách tỉnh.

4. Nhóm dự án: Nhóm B.

5. Dự kiến thời gian thực hiện/tiến độ thực hiện dự án:

- Tiến độ thực hiện: Năm 2026 – 2030 (Thời gian bố trí vốn thực hiện dự án nhóm B là 4 năm 2027 - 2030).

- Thời gian chuẩn bị đầu tư dự án: Năm 2026 - 2027.

- Thời gian thực hiện và kết thúc đầu tư dự án: Năm 2027 - 2030.

6. Diện tích sử dụng đất: Tổng diện tích sử dụng đất khoảng 31,65 ha.

7. Xác định sơ bộ chi phí liên quan trong quá trình thực hiện và chi phí vận hành dự án sau khi hoàn thành:

7.1. Sơ bộ chi phí liên quan trong quá trình thực hiện dự án:

- Các chi phí liên quan trong quá trình thực hiện dự án gồm: Chi quản lý dự án, chi phí tư vấn, chi phí khác, chi phí dự phòng (dự phòng khối lượng và trượt giá) được tính toán theo hướng dẫn tại Thông tư 12/2021/TT-BXD ngày 31/8/2021 của Bộ Xây dựng về hướng dẫn và quản lý chi phí đầu tư xây dựng công trình.

7.2 Chi phí vận hành và duy tu bảo trì sau khi hoàn thành dự án

- Sau khi hoàn thành và đưa vào khai thác, dự án sẽ phát sinh các chi phí thường xuyên để đảm bảo duy trì hoạt động ổn định, hiệu quả :

- Chi phí bảo trì thường xuyên, sửa chữa định kỳ

+ Đối với hạng mục đường, chi phí sửa chữa định kỳ được xác định theo tỷ lệ % chi phí xây dựng kết cấu mặt đường bê tông nhựa. Công tác này nhằm thực hiện sửa chữa một phần và phần lớn kết cấu mặt đường với định kỳ tương ứng với kết cấu mặt cần bảo trì.

+ Đối với công trình cầu: công việc bảo trì được xem xét là công tác sửa chữa một phần hoặc phần lớn kết cấu mặt đường trong phạm vi cầu (nhịp và mố cầu) với định kỳ tương ứng với kết cấu mặt cần bảo trì, ngoài ra đối với sửa chữa định kỳ 15 năm bao gồm việc thay thế khe co giãn và làm lại phần lớn lớp phòng nước mặt cầu. Chi phí này được xác định tương tự chi phí sửa chữa đường bộ.

+ Một số công tác bảo trì trong thời điểm thực hiện công tác trung, đại tu có thể không thực hiện (trong phạm vi quý/tháng,...) như: vệ sinh mặt đường, vệ sinh, bảo dưỡng khe co giãn, do đó chi phí bảo trì của các công tác này được giảm trừ một phần (01 quý trong 01 năm).

+ Chi phí các khoản mục nêu trên được tính toán theo hướng dẫn tại Thông tư 37/2018/TT-GTVT ngày 06/7/2018 và các quy định hiện hành của Nhà nước. Tỷ lệ xác định tại Phụ lục I, Thông tư 14/2021/TT-BXD ngày 08/9/2021 của Bộ Xây dựng về hướng dẫn xác định chi phí bảo trì công trình xây dựng.

+ Chi phí thay thế thiết bị: chi phí thay thế thiết bị các loại thiết bị được xác định dựa trên mức chi phí đầu tư ban đầu của các loại thiết bị cần phải đầu tư thay thế dựa trên ấn phẩm của hệ thống các thiết bị. Thời gian tuổi thọ của các loại thiết bị được xác định trên ấn phẩm của hệ thống các thiết bị do nhà sản xuất cung cấp.

+ Cơ quan được giao quản lý, vận hành, khai thác tuyến đường sẽ chịu trách nhiệm xử lý các chi phí nêu trên.

8. Phân tích, đánh giá tác động về môi trường và xã hội:

- Về môi trường: Khi triển khai thi công dự án sẽ phát sinh khói bụi do vận chuyển vật liệu, nước thải san lấp, sinh hoạt, chất rắn thải từ rác thải xây dựng và rác thải của hộ dân và công nhân, ảnh hưởng tiếng ồn, rung động do vận chuyển và thi công. Để khắc phục những tác động trên trong quá trình thi công nhà thầu phải che chắn các phương tiện vận chuyển vật liệu, tăng cường tưới nước, xây dựng khu nhà tắm giặt cho công nhân, bố trí các sọt để thu gom rác thải của hộ dân và công nhân, hạn chế vận chuyển vật liệu và thi công trong thời gian nghỉ ngơi.

- Về xã hội: Một số hộ dân có thể bị ảnh hưởng giải phóng mặt bằng phải di dời, Chủ đầu tư có trách nhiệm phối hợp với các đơn vị liên quan thực hiện công tác bồi thường, hỗ trợ và tái định cư cho các hộ dân đảm bảo đầy đủ các chính sách theo quy định hiện hành. Ngoài ra khi thi công có khả năng sẽ gây ùn tắc giao thông thủy, bộ cục bộ, tai nạn lao động, kéo theo các tệ nạn xã hội cũng có nguy cơ xảy ra, vì vậy

khi thi công nhà thầu phải trang bị bảo hộ lao động, lắp đặt các biển báo hạn chế tốc độ, biển báo thi công và phải đăng ký tạm trú tạm vắng cho công nhân theo đúng quy định. Chủ đầu tư có trách nhiệm thuê đơn vị điều tiết giao thông thủy trong thời gian thi công.

9. Hiệu quả đầu tư của dự án:

- Khi dự án Nâng cấp, cải tạo ĐT.905 và xây dựng mới đoạn kết nối với Quốc lộ 1 (ĐT.905B) hoàn thành sẽ góp phần từng bước hoàn thiện mạng lưới giao thông, để đảm bảo cho các phương tiện giao thông đường bộ trên tuyến được lưu thông thuận lợi, nâng cao chất lượng khai thác và đảm bảo an toàn giao thông, phục vụ nhu cầu vận chuyển hàng hóa và hành khách, tạo điều kiện thúc đẩy phát triển kinh tế xã hội của địa phương và đảm bảo an ninh quốc phòng của khu vực.

- Tiết kiệm chi phí thời gian vận chuyển hàng hóa và hành khách: Chủng loại, tốc độ lưu thông của phương tiện tăng lên dẫn đến thời gian vận tải giảm nên quỹ thời gian tiết kiệm sẽ làm tăng các sản phẩm kinh tế cho xã hội

10. Giải pháp tổ chức thực hiện dự án:

- Bố trí đảm bảo đủ vốn để thực hiện dự án theo đúng tiến độ.

- Phối hợp với các ngành, địa phương liên quan thực hiện tốt công tác triển khai thực hiện dự án và tổ chức tốt công tác bồi thường, hỗ trợ và tái định cư các hộ bị ảnh hưởng đến mặt bằng thi công.

- Tổ chức lựa chọn nhà thầu đáp ứng đủ năng lực thi công dự án theo đúng Luật đấu thầu.

- Thực hiện thi công xây lắp, công tác theo dõi, giám sát, nghiệm thu thanh quyết toán vốn đúng theo quy định hiện hành.

Trên đây là báo cáo đề xuất chủ trương đầu tư dự án Nâng cấp, cải tạo ĐT.905 và xây dựng mới đoạn kết nối với Quốc lộ 1 (ĐT.905B).

Ban Quản lý dự án giao thông tỉnh Vĩnh Long kính trình Sở Tài chính xem xét, thống nhất trình Ủy ban nhân dân tỉnh Vĩnh Long quyết định chủ trương đầu tư dự án Nâng cấp, cải tạo ĐT.905 và xây dựng mới đoạn kết nối với Quốc lộ 1 (ĐT.905B)/.

Nơi nhận:

- Như trên;
- UBND tỉnh Vĩnh Long (b/c);
- Ban Giám đốc;
- Phòng KTTĐ (t/h);
- Lưu VT, Phòng KTTĐ, Phong.

**KT. GIÁM ĐỐC
PHÓ GIÁM ĐỐC**

Phan Chí Cường