

Số: 247 /TTr-BQLDA6

Hà Nội, ngày 16 tháng 9 năm 2021

TỜ TRÌNH

Thẩm định và phê duyệt Báo cáo đề xuất chủ trương đầu tư Dự án nâng cấp tuyến vận tải thủy sông Đuống (cầu đường sắt Đuống) dự kiến trong kế hoạch đầu tư công trung hạn giai đoạn 2021-2025

Kính gửi: Bộ Giao thông vận tải

- Căn cứ Luật Đầu tư công số 39/2019/QH14 ngày 13/6/2019;
- Căn cứ Luật Xây dựng số 50/2014/QH13 ngày 18/6/2014; Luật số 62/2020/QH14 ngày 17/6/2020 sửa đổi, bổ sung một số điều của Luật Xây dựng;
- Căn cứ Luật Bảo vệ môi trường số 72/2020/QH14;
- Căn cứ Luật Tài nguyên nước số 17/2012/QH13;
- Căn cứ Nghị định số 18/2015-NĐ-CP ngày 14/02/2015 của Chính phủ Quy định về quy hoạch bảo vệ môi trường, đánh giá chiến lược, đánh giá tác động môi trường và kế hoạch bảo vệ môi trường;
- Căn cứ Nghị định số 40/2020/NĐ-CP ngày 06/4/2020 của Chính phủ quy định chi tiết thi hành một số điều của Luật Đầu tư công;
- Căn cứ Nghị định số 15/2021/NĐ-CP ngày 03/3/2021 của Chính phủ về quy định chi tiết một số nội dung về quản lý dự án đầu tư 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 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 23/2020-NĐ-CP ngày 24/02/2020 của Chính phủ Quy định về quản lý cát, sỏi lòng sông và bảo vệ lòng, bờ, bãi sông;
- Căn cứ Nghị định số 54/2021/NĐ-CP ngày 21/5/2021 của Chính phủ quy định về đánh giá sơ bộ tác động môi trường;
- Căn cứ Quy chuẩn kỹ thuật Quốc gia QCVN 07-4:2016/BXD - Các công trình hạ tầng kỹ thuật - Công trình giao thông;
- Căn cứ Nghị định số 11/2010/NĐ-CP ngày 24/02/2010 của Chính phủ quy định về quản lý và bảo vệ kết cấu hạ tầng giao thông đường bộ và Nghị định số 100/2013/NĐ-CP ngày 03/9/2013 của Chính phủ quy định về sửa đổi, bổ sung một



số điều của Nghị định số 11/2010/NĐ-CP ngày 24/02/2010;

- Căn cứ Nghị định số 65/2018/NĐ-CP ngày 12/5/2018 của Chính phủ quy định chi tiết thi hành một số Điều của Luật Đường sắt;

- Căn cứ Nghị định số 56/2018/NĐ-CP ngày 16/4/2018 của Chính phủ quy định về quản lý và bảo vệ kết cấu hạ tầng đường sắt;

- Căn cứ Nghị định số 08/2021/NĐ-CP ngày 28/01/2021 của Chính phủ quy định về quản lý hoạt động đường thủy nội địa;

- Căn cứ Nghị định số 47/2014/NĐ-CP ngày 15/5/2014 của Chính phủ quy định về bồi thường, hỗ trợ, tái định cư khi nhà nước thu hồi đất; Nghị định số 01/2017/NĐ-CP ngày 06 tháng 01 năm 2017 của Chính phủ sửa đổi, bổ sung một số Nghị định quy định chi tiết thi hành Luật Đất đai; Nghị định số 06/2020/NĐ-CP ngày 03/01/2020 sửa đổi, bổ sung Điều 17 của Nghị định số 47/2014/NĐ-CP ngày 15/5/2014 của Chính phủ quy định về bồi thường, hỗ trợ, tái định cư khi Nhà nước thu hồi đất và Nghị định số 148/2020/NĐ-CP ngày 18/12/2020 của Chính phủ sửa đổi, bổ sung một số nghị định quy định chi tiết thi hành Luật Đất đai;

- Căn cứ Quyết định số 1454/QĐ-TTg ngày 01/9/2021 của Thủ tướng Chính phủ về việc phê duyệt Quy hoạch mạng lưới đường bộ thời kỳ 2021-2030, tầm nhìn đến năm 2050;

- Căn cứ Quyết định số 1468/QĐ-TTg ngày 24/8/2015 của Thủ tướng Chính phủ về việc phê duyệt Quy hoạch tổng thể phát triển giao thông vận tải đường sắt Việt Nam đến năm 2020 và định hướng đến năm 2030;

- Căn cứ Quyết định số 1071/QĐ-BGTVT ngày 24/4/2013 của Bộ trưởng Bộ GTVT về việc phê duyệt Quy hoạch tổng thể phát triển giao thông vận tải đường thủy nội địa Việt Nam đến năm 2020 và định hướng đến năm 2030;

- Căn cứ Quyết định số 4360/QĐ-BGTVT ngày 10/12/2015 của Bộ trưởng Bộ GTVT phê duyệt điều chỉnh, bổ sung một số nội dung chi tiết thuộc quy hoạch tổng thể phát triển GTVT đường thủy nội địa Việt Nam đến năm 2020 và định hướng đến năm 2030;

- Căn cứ Quyết định số 519/QĐ-TTg ngày 31/03/2016 của Thủ tướng Chính phủ về việc phê duyệt Quy hoạch GTVT thủ đô Hà Nội đến năm 2030, tầm nhìn đến năm 2050;

- Căn cứ Quyết định số 1128/QĐ-BGTVT ngày 22/06/2021 của Bộ trưởng Bộ GTVT giao nhiệm vụ cho Ban QLDA6 tổ chức lập Báo cáo đề xuất chủ trương đầu tư Dự án nâng cấp tuyến vận tải thủy sông Đuống (cầu đường sắt Đuống) dự kiến trong kế hoạch đầu tư công trung hạn giai đoạn 2021-2025;

- Căn cứ Thông báo số 351/TB-BGTVT ngày 10/09/2021 của Bộ GTVT về kết luận của thứ trưởng Nguyễn Ngọc Đông tại cuộc họp đề xuất chủ trương đầu tư Dự án nâng cấp tuyến vận tải thủy sông Đuống;

Thực hiện chỉ đạo của Bộ GTVT tại thông báo số 351/TB-BGTVT ngày 10/09/2021, Ban QLDA6 đã thu thập hồ sơ tài liệu liên quan, nghiên cứu và hoàn

thiện đề xuất chủ trương đầu tư Dự án nâng cấp tuyến vận tải thủy sông Đuống (cầu đường sắt Đuống) với các nội dung như sau:

I. THÔNG TIN DỰ ÁN

1. Tên dự án: Dự án nâng cấp tuyến vận tải thủy sông Đuống (cầu đường sắt Đuống).

2. Cơ quan quyết định đầu tư: Bộ Giao thông vận tải.

3. Tổ chức lập đề xuất dự án: Ban Quản lý dự án 6.

4. Địa điểm công trình: quận Long Biên và huyện Gia Lâm, thành phố Hà Nội.

5. Phạm vi nghiên cứu:

- Đường thủy nội địa: xây dựng mới kè bảo vệ bờ sông Đuống khu vực xây dựng cầu Đuống đường sắt và đường bộ. Chiều dài nghiên cứu xây dựng mỗi bên khoảng 500m.

- Đường sắt: Điểm đầu tuyến tương ứng lý trình đường sắt hiện hữu Km9+010, điểm cuối tương ứng lý trình đường sắt hiện hữu Km10+090. Tổng chiều dài đường sắt nghiên cứu khoảng 1.080m.

- Đường bộ: có điểm đầu tại nút giao đầu cầu Đuống hiện hữu trên đường Ngô Gia Tự, thuộc địa bàn quận Long Biên; điểm cuối tại nút giao giữa đường Hà Huy Tập với đường Phan Đăng Lưu, thuộc địa bàn thị trấn Yên Viên, huyện Gia Lâm; tổng chiều dài nghiên cứu khoảng 750m.

6. Quy mô đầu tư:

Đầu tư xây mới cầu đường sắt Đuống về phía thượng lưu cách cầu hiện hữu 16,5m (vị trí quy hoạch đường sắt đô thị Line 1), xây mới cầu đường bộ theo quy hoạch để tách cầu đường bộ ra khỏi đường sắt với quy mô cụ thể như sau:

- Loại công trình: Công trình cầu đường sắt và cầu đường bộ (Theo thông tư số 06/2021/TT-BXD ngày 30/6/2021 của Bộ Xây dựng).

- Cấp công trình:

+ Công trình cầu đường sắt: Cấp I.

+ Công trình cầu đường bộ: Cấp II.

- Cấp kỹ thuật đường sắt: Đường sắt cấp 2 - Đường sắt lồng.

- Cấp đường: Đường trục chính đô thị theo quy chuẩn kỹ thuật quốc gia QCVN 07-4:2016/BXD, tốc độ thiết kế 80km/h. Tiêu chuẩn thiết kế cầu TCVN11823-2017;

- Tần suất thiết kế cầu P=1%, tuyến P = 4% ;

- Tải trọng thiết kế đường sắt: Tải trọng T22 đường đơn cho đường và kết cấu phần trên, T16 đường đôi cho kết cấu phần dưới.

- Tải trọng thiết kế cầu đường bộ: Xe HL93; người đi bộ 3×10^{-3} Mpa ;

- Khổ thông thuyền: cầu đường bộ cấp II (BxH) = 50mx9,5m; cầu đường sắt cấp II hạn chế tĩnh không (BxH)=50mx7m.

7. Phương án GPMB

- Cầu đường bộ thực hiện theo Nghị định số 11/2010/NĐ-CP ngày 24/2/2010 của Thủ tướng Chính phủ về việc quản lý và bảo vệ kết cấu hạ tầng giao thông đường bộ. Nghị định số 100/2013/NĐ-CP ngày 03/9/2013; Nghị định số 64/2016/NĐ-CP ngày 01/7/2016 và Nghị định số 125/2018/NĐ-CP ngày 19/9/2018 của Chính phủ về việc sửa đổi, bổ sung một số điều của Nghị định số 64/2016/NĐ-CP.

- Cầu đường sắt thực hiện theo Nghị định số 56/2018/NĐ-CP ngày 16/4/2018 của Chính phủ quy định về quản lý và bảo vệ kết cấu hạ tầng đường sắt.

- Các quyết định của UBND thành phố Hà Nội ban hành các quy định liên quan đến việc đền bù thiệt hại khi Nhà nước thu hồi đất trên địa bàn tỉnh và các văn bản khác có liên quan.

8. Tổng mức đầu tư dự kiến: 1.793 tỷ đồng

9. Nhóm dự án: Nhóm B

10. Nguồn vốn thực hiện: Vốn đầu tư công trung hạn giai đoạn 2021-2025.

11. Thời gian thực hiện: Dự kiến 2021 - 2025.

II. NỘI DUNG CHỦ YẾU BÁO CÁO ĐỀ XUẤT CHỦ TRƯỞNG ĐẦU TƯ

1. Sự cần thiết đầu tư, điều kiện thực hiện, sự phù hợp với quy hoạch

1.1 Sự cần thiết đầu tư

Khu vực đồng bằng Bắc Bộ, vận tải thủy nội địa chủ yếu thông qua Hành lang đường thủy số 1 (Quảng Ninh - Việt Trì qua sông Đuống), Hành lang đường thủy số 2 (Quảng Ninh - Hải Phòng - Thái Bình - Nam Định - Ninh Bình qua sông Luộc) và Hành lang đường thủy số 3 (Hà Nội - Lạch Giang từ cửa Lạch Giang qua sông Ninh Cơ, sông Hồng). Đây là tuyến vận tải thủy quan trọng trong lưu thông hàng hóa, đặc biệt là hàng công ten nơ, các loại hàng rời như vật liệu xây dựng, a pa tít, phân bón... từ khu vực cảng biển Quảng Ninh, Hải Phòng đến tỉnh Phú Thọ cùng các tỉnh lân cận và ngược lại. Hiện nay, một số doanh nghiệp cảng đã khai thác thử nghiệm tuyến vận tải công ten nơ kết nối tới cảng biển Hải Phòng, Quảng Ninh.

Trên hành lang này hiện có Cầu Đuống được xây dựng từ năm 1902 với công năng kết hợp giao thông đường bộ (QL1A cũ) và đường sắt (tuyến Hà Nội - Đồng Đăng). Cản trở chính của cầu Đuống đối với vận tải thủy trên hành lang đường thủy quốc gia số 1 bao gồm: (a) khoang thông thuyền của cầu Đuống quá xiên so với dòng chảy chính của sông, dẫn đến những khó khăn nhất định đối với người điều khiển khi lưu tốc trên luồng lớn hơn 1,5 m/s; (b) hạn chế tĩnh không thông thuyền, tĩnh không chỉ còn 2,3 - 2,8 m trong mùa lũ; bề rộng khoang thông thuyền hẹp giữa chỉ khoảng 26 m; đồng thời nguy cơ cao xảy ra va chạm giữa tàu và trụ cầu, tiềm ẩn mất an toàn giao thông đường thủy, đường bộ, đường sắt. Việc đầu tư

nâng cấp, cải tạo cầu Đuống để khơi thông “điểm nghẽn” cho Hành lang đường thủy số 1, tăng cường năng lực, đáp ứng nhu cầu vận tải đường thủy là hết sức cần thiết.

Đối với giao thông đường sắt, cầu Đuống thuộc khu gian Gia Lâm - Yên Viên của tuyến đường sắt Hà Nội - Đồng Đăng; ga Gia Lâm, ga Yên Viên và khu gian Gia Lâm-Yên Viên là ga, khu gian chuyển tiếp của nhiều tuyến đường sắt đầu mối từ Hà Nội, Hải Phòng đi các tuyến phía Bắc và Tây Bắc và ngược lại. Năng lực thông qua của khu gian hiện tại là 30 đôi tàu/ngày đêm, theo kế hoạch chạy tàu hiện tại hằng ngày có 14 đoàn tàu khách và khoảng 16 đoàn tàu hàng lưu thông qua cầu. Việc xây dựng mới cầu Đuống để đáp ứng yêu cầu lưu thông thông suốt cho vận tải đường sắt đã được nghiên cứu trong Dự án xây dựng đường sắt đô thị Hà Nội tuyến số 1, Yên Viên - Ngọc Hồi. Tuy nhiên, dự án này mới hoàn thành nghiên cứu tiền khả thi, theo kết quả nghiên cứu khả thi đoạn tuyến từ Hà Nội đến Gia Lâm và kéo dài đến Yên Viên (trong đó có Cầu Đuống) được phân kỳ đầu tư vào các giai đoạn sau của Dự án. Trong thời gian chờ hoàn thành xây dựng cầu Đuống trong dự án đường sắt đô thị Hà Nội tuyến số 1, việc nghiên cứu giải pháp cải tạo, nâng cấp cầu Đuống đáp ứng yêu cầu tĩnh không thông thuyền của đường thủy là hết sức cấp bách.

Đối với giao thông đường bộ, sau nhiều năm khai thác Cầu Đuống đã bị quá tải do lưu lượng giao thông đường bộ qua cầu lớn, trong đó có nhiều xe nặng vượt quá tải trọng thiết kế, khiến cho cầu Đuống bị xuống cấp nghiêm trọng. Gần đây nhất, đầu năm 2010 đã từng xảy ra sự cố nứt vỡ bê tông mặt cầu, buộc các cơ quan chức năng phải bắc cầu phao qua sông để tiến hành sửa chữa cầu Đuống. Cầu Đuống hiện tại với quy mô, tải trọng không đáp ứng được yêu cầu lưu thông nên đã trở thành một nút thắt cản trở lưu thông, không đáp ứng được nhu cầu lưu thông phục vụ phát triển kinh tế - xã hội của Hà Nội nói riêng, cũng như các tỉnh thành nằm trong vùng kinh tế trọng điểm Bắc Bộ nói chung. Hiện nay, đường dẫn phía Nam cầu Đuống (đường Ngô Gia Tự) đã được đầu tư mở rộng lên 48m với 6 làn xe trong khi cầu Đuống và đường dẫn phía Bắc (đường Hà Huy Tập) vẫn chỉ có 2 làn xe, thường xuyên xảy ra ùn tắc giao thông vào giờ cao điểm. Nhu cầu xây dựng cầu Đuống đường bộ mới tách ra khỏi đường sắt là hết sức cần thiết nhằm khai thông tuyến đường huyết mạch nối trung tâm Hà Nội với các tỉnh phía Bắc cũng như thúc đẩy phát triển đô thị hai bên sông Đuống.

Như vậy, việc đầu tư dự án nâng cấp tuyến vận tải thủy sông Đuống (cầu đường sắt Đuống) nhằm nâng cao năng lực vận tải đường thủy trên Hành lang đường thủy số 1, phát huy tối đa năng lực của các phương tiện có tải trọng lớn, các tàu công ten nơ thời điểm mực nước cao; xây dựng hoàn trả cầu đường bộ hiện đang đi trên cầu đường sắt để đảm bảo an toàn giao thông và giảm thiểu ùn tắc, cải thiện điều kiện giao thông kết nối qua sông Đuống; đảm bảo an toàn cho các phương tiện đường thủy, đường sắt và đường bộ lưu thông là hết sức cần thiết và cấp bách.

1.2 Các điều kiện thực hiện đầu tư

- Điều kiện về tự nhiên: Trong phạm vi đề xuất đầu tư, địa hình tương đối bằng phẳng, dân cư đông đúc; địa chất dọc tuyến tương đối tốt, đất yếu hầu như không có; thủy văn không phức tạp.

- Điều kiện về kinh tế xã hội: Cải thiện hệ thống giao thông kết nối qua sông Đuống gồm cả đường thủy, đường sắt và đường bộ góp phần đẩy mạnh liên kết vùng để phát triển kinh tế, phát huy vai trò trong việc kết nối, liên thông các khu công nghiệp, khu chế xuất, các tỉnh thành phía bắc Hà Nội, qua đó thúc đẩy khai thác tiềm năng nhân lực, vật lực và liên kết vùng thủ đô.

- Điều kiện về nguồn vốn đầu tư: Dự án đã được Bộ GTVT dự kiến đầu tư bằng nguồn vốn Nhà nước nằm trong kế hoạch đầu tư công trung hạn giai đoạn 2021-2025.

- Điều kiện về quy hoạch: Phù hợp với các quy hoạch như trình bày tại mục 1.3 dưới đây.

1.3 Sự phù hợp với quy hoạch

1.3.1. Quy hoạch phát triển đường thủy nội địa Việt Nam:

Theo Quyết định số 1071/QĐ-BGTVT ngày 24/4/2013 của Bộ GTVT về việc phê duyệt điều chỉnh Quy hoạch tổng thể phát triển giao thông vận tải đường thủy nội địa Việt Nam đến năm 2020, định hướng đến năm 2030, tuyến Hải Phòng - Hà Nội (qua sông Đuống) từ cảng Hải Phòng đến cảng Hà Nội dài khoảng 154,5km, cấp II.

Theo Quyết định số 4360/QĐ-BGTVT ngày 10/12/2015 của Bộ trưởng Bộ GTVT về việc Phê duyệt điều chỉnh, bổ sung một số nội dung chi tiết thuộc quy hoạch tổng thể phát triển GTVT đường thủy nội địa Việt Nam đến năm 2020 và định hướng đến năm 2030: Tuyến Hải Phòng - Hà Nội qua sông Đuống đổi tên thành tuyến Quảng Ninh - Hải Phòng - Việt Trì qua sông Đuống dài 154,5 km; Giữ nguyên quy hoạch cấp II. Tỉnh không các cầu xây mới từ Hải Phòng đến cầu Bình tối thiểu đạt 9,5 m; từ cầu Bình lên thượng lưu tối thiểu đạt 7m.

Theo kết quả nghiên cứu Quy hoạch kết cấu hạ tầng đường thủy thời kỳ 2021-2030, tầm nhìn đến năm 2050 đã được Bộ GTVT trình Thủ tướng Chính phủ xem xét phê duyệt tại Tờ trình số 6807/TTr-BGTVT ngày 13/7/2021 Hành lang số 1 tuyến Quảng Ninh - Hải Phòng - Việt Trì qua sông Đuống, tổng chiều dài 205,6 km, đạt cấp II.

1.3.2. Quy hoạch phát triển đường sắt Việt Nam:

Theo Quyết định số 1468/QĐ-BGTVT ngày 24/8/2015 của Thủ tướng Chính phủ về việc phê duyệt điều chỉnh Quy hoạch tổng thể phát triển giao thông vận tải đường sắt Việt Nam đến năm 2020, tầm nhìn đến năm 2030, nghiên cứu xây dựng tuyến vành đai phía Đông (Yên Viên - Lạc Đạo - Ngọc Hồi dài khoảng 80km); đối với tuyến xuyên tâm Yên Viên - Ngọc Hồi chỉ quy hoạch theo định hướng chung tại phần quan điểm phát triển là gắn kết chặt chẽ với quy hoạch phát triển của các lĩnh vực giao thông vận tải khác, đầu tư nâng cấp và từng bước đưa vào cấp kỹ thuật các tuyến đường sắt hiện có theo thứ tự ưu tiên.

Theo Quyết định số 519/QĐ-TTg ngày 31/3/2016 của Thủ tướng Chính phủ về việc phê duyệt Quy hoạch giao thông vận tải thành phố Hà Nội đến năm 2030, tầm nhìn đến năm 2050, tuyến đường sắt xuyên tâm Yên Viên - Ngọc Hồi được cải

tạo và xây dựng chủ yếu đi trên cầu cạn, chạy chung đường sắt quốc gia và đường sắt đô thị tuyến số 1.

Theo kết quả nghiên cứu Quy hoạch mạng lưới đường sắt thời kỳ 2021 - 2030, tầm nhìn đến năm 2050 đã được Bộ GTVT trình Thủ tướng Chính phủ xem xét phê duyệt tại Tờ trình số 6810/TTr-BGTVT ngày 13/7/2021, đường sắt quốc gia sẽ dừng ở các ga phía Vành đai (phía Nam là ga Ngọc Hồi, phía Bắc là ga Yên Viên) còn trong khu vực vành đai lúc này sẽ là đường sắt đô thị do Hà Nội quản lý, tàu quốc gia từ phía Bắc đi vào phía Nam sẽ đi theo 2 vành đai phía Tây và Đông. Như vậy, sau khi hoàn thành xây dựng đường sắt vành đai phía Đông thì cầu đường sắt Đuống chỉ phục vụ hoạt động của đường sắt đô thị; trong thời gian chờ xây dựng đường sắt vành đai phía Đông cầu đường sắt Đuống sẽ tiếp tục phục vụ hoạt động của đường sắt quốc gia.

1.3.3. Quy hoạch phát triển đường bộ:

Tại quyết định số 519/QĐ-TTg ngày 31/3/2016 của Thủ tướng Chính phủ về việc phê duyệt Quy hoạch giao thông vận tải thành phố Hà Nội đến năm 2030, tầm nhìn đến năm 2050, xây dựng cầu Đuống mới (cầu đường bộ) để tách riêng cầu đường bộ, đường sắt đi chung.

Ngoài ra, tuân thủ theo các quy hoạch có liên quan khác của địa phương như: Quyết định số 257/QĐ-TTg ngày 18/02/2016 của Thủ tướng Chính phủ phê duyệt Quy hoạch phòng chống lũ và quy hoạch đê điều hệ thống sông Hồng, sông Thái Bình; Quyết định số 1259/QĐ-TTg ngày 26/7/2011 của Thủ tướng Chính phủ về việc phê duyệt Quy hoạch chung xây dựng Thủ đô Hà Nội đến năm 2030 và tầm nhìn đến năm 2050; Quyết định số 09/2012/QĐ-UBND ngày 21/5/2012 của UBND Thành phố Hà Nội ban hành quy định một số nội dung về quản lý các dự án đầu tư xây dựng công trình trên địa bàn Thành phố Hà Nội; Quyết định số 1081/QĐ-TTg ngày 06/7/2011 của Thủ tướng Chính phủ về việc phê duyệt Quy hoạch tổng thể phát triển kinh tế xã hội thành phố Hà Nội đến năm 2020, định hướng đến năm 2030.

2. Mục tiêu, quy mô, địa điểm, phạm vi nghiên cứu và tiêu chuẩn kỹ thuật của Dự án.

2.1 Mục tiêu đầu tư.

Nâng cao năng lực vận tải đường thủy trên Hành lang đường thủy số 1, phát huy tối đa năng lực của các phương tiện có tải trọng lớn, các tàu công ten nơ thời điểm mực nước cao; xây dựng hoàn trả cầu đường bộ hiện đang đi chung cầu đường sắt (tương đương 01 đơn nguyên theo quy hoạch, đơn nguyên còn lại theo quy hoạch Hà Nội sẽ đầu tư vào thời điểm phù hợp) để đảm bảo an toàn giao thông và giảm thiểu ùn tắc, cải thiện điều kiện giao thông kết nối qua sông Đuống; đảm bảo an toàn cho các phương tiện đường thủy, đường sắt và đường bộ lưu thông.

2.2. Quy mô và tiêu chuẩn kỹ thuật.

2.2.1. Công trình đường thủy nội địa:

- Luồng đường thủy qua cầu Đuống đạt cấp II, tính không hạn chế với $(B \times H) = 50 \text{m} \times 7 \text{m}$.

2.2.2. Công trình đường sắt:

- Cấp kỹ thuật đường sắt: đường sắt cấp 2 - đường sắt lồng theo TCVN 8893-2020.
- Khổ đường: đường đơn khổ lồng 1000mm và 1435mm.
- Cấp công trình (cầu đường sắt): Cấp 1.
- Tải trọng thiết kế đường sắt: Tải trọng T22 đường đơn cho đường và kết cấu phần trên, T16 đường đôi cho kết cấu phần dưới.

- Tần suất thiết kế cầu $P=1\%$.

- Kích thước khoang thông thuyền: $B \times H = 50 \text{m} \times 7 \text{m}$.

2.2.3. Công trình đường bộ:

- Cấp đường: Đường hai đầu cầu theo tiêu chuẩn đường phố chính đô thị theo quy chuẩn kỹ thuật quốc gia QCVN 07-4:2016/BXD, tiêu chuẩn thiết kế TCXDVN 104-2007, tốc độ thiết kế 80km/h. Tiêu chuẩn thiết kế cầu TCVN11823-2017.

- Tần suất thiết kế cầu $P=1\%$, tuyến $P = 4\%$.

- Kích thước khoang thông thuyền: $B \times H = 50 \text{m} \times 9,5 \text{m}$.

- Đối với hệ thống đường gom, đường kết nối thiết kế theo tiêu chuẩn đường phố gom theo tiêu chuẩn thiết kế TCXDVN 104-2007.

2.3. Địa điểm và phạm vi đầu tư

2.3.1 Địa điểm: quận Long Biên và huyện Gia Lâm, thành phố Hà Nội

2.3.2 Phạm vi đầu tư

- Đường thủy nội địa: xây dựng mới kè bảo vệ bờ sông Đuống khu vực xây dựng cầu Đuống đường sắt và đường bộ. Chiều dài nghiên cứu xây dựng mỗi bên khoảng 500m.

- Đường sắt: Điểm đầu tuyến tương ứng lý trình đường sắt hiện hữu Km9+010, điểm cuối tương ứng lý trình đường sắt hiện hữu Km10+090. Tổng chiều dài đường sắt nghiên cứu khoảng 1.080m, trong đó chiều dài xây dựng cầu là khoảng 325m.

- Đường bộ: có điểm đầu tại nút giao đầu cầu Đuống hiện hữu trên đường Ngô Gia Tự, thuộc địa bàn quận Long Biên; điểm cuối tại nút giao giữa đường Hà Huy Tập với đường Phan Đăng Lưu, thuộc địa bàn thị trấn Yên Viên, huyện Gia Lâm; tổng chiều dài nghiên cứu khoảng 750m.

2.4. Phương án và giải pháp thiết kế

Với sự cần thiết đầu tư như nêu trên, sau khi nghiên cứu, đề xuất kiến nghị giải pháp thiết kế là xây dựng mới cầu đường sắt Đuống tại vị trí cách cầu hiện hữu 16,5m tại vị trí quy hoạch tuyến đường sắt đô thị Line 1, xây dựng cầu đường bộ tách khỏi cầu đường sắt, cách tim cầu hiện hữu 100m về phía hạ lưu theo quy

HÀ NỘI

hoạch. Các giải pháp thiết kế cụ thể như sau:

2.4.1. Công trình đường sắt:

2.4.1.1. Lựa chọn phương án đầu tư cầu đường sắt.

Căn cứ hiện trạng và quy hoạch tuyến đường sắt như đã nêu ở phần trên, do cầu đường sắt hiện tại không đảm bảo tĩnh không và bề rộng khoang thông thuyền, đề xuất 03 phương án nghiên cứu như sau:

(1) **Phương án 1:** Xây dựng mới đoạn đường sắt quốc gia Vành đai phía Đông dài khoảng 59 Km (đoạn Ngọc Hồi - Lạc Đạo - Yên Thường - Bắc Hồng), không khai thác khu gian từ Gia Lâm – Yên Viên, tháo bỏ cầu Đuống hiện tại.

(2) **Phương án 2:** Xây dựng cầu mới phía thượng lưu cách cầu cũ khoảng 16,5m tại vị trí quy hoạch tuyến Line 1, nâng cao độ đỉnh ray lên khoảng 2,75m đảm bảo thông thuyền đạt cấp II tĩnh không hạn chế với BxH=50mx7m.

(3) **Phương án 3:** Giữ cầu hiện tại, cải tạo làm mới kết cấu nhịp, làm mới hệ thống nâng hạ nhịp chính khoang thông thuyền, đảm bảo đạt cấp II (BxH)=50mx9.5m

Ghi chú: Cả 03 phương án đầu tư cầu đường sắt đều phải đầu tư hoàn trả cầu Đuống đường bộ đi chung đường sắt.

Trên cơ sở các phân tích, so sánh các phương án đề xuất (*chi tiết theo Báo cáo đề xuất chủ trương đầu tư gửi kèm*) kiến nghị lựa chọn “**Phương án 2: Xây dựng cầu mới phía thượng lưu cách cầu cũ khoảng 16,5m tại vị trí quy hoạch tuyến đường sắt đô thị Line 1, nâng cao độ đỉnh ray lên khoảng 2,75m đảm bảo thông thuyền cấp II tĩnh không hạn chế (BxH)=(50mx7m)**”.

Phương án kiến nghị đảm bảo khơi thông được nút thắt vận tải thủy trên tuyến hành lang đường thủy số 1, phù hợp với Quyết định số 4360/QĐ-BGTVT ngày 10/12/2015 của Bộ trưởng Bộ GTVT, đồng thời ít ảnh hưởng nhất đến đường sắt đang khai thác (nếu nâng cao độ cầu đường sắt lên đạt tĩnh không thông thuyền H=9,5m sẽ phải di dời ga Yên Viên, ảnh hưởng đến các đường ngang giao với đường sắt hiện hữu ở hai đầu cầu), không làm gián đoạn chạy tàu đường sắt, tận dụng lại được tối đa kết cấu để xây dựng tuyến Line 1 trong tương lai, phù hợp với nguồn vốn trung hạn giai đoạn 2021-2025 đã được bố trí.

2.4.2.2. Giải pháp thiết kế đường sắt.

- Phương án tuyến: cải tuyến, xây dựng cầu mới về phía thượng lưu cách cầu Đuống đường sắt hiện hữu 16.5m (trùng vị trí quy hoạch tuyến đường sắt đô thị Line 1), sau đó vượt nổi vào đường hiện tại, chiều dài tuyến cải khoảng 1080m

- Trắc dọc: Nâng cao độ đỉnh ray lên 2.75m đáp ứng chiều cao thông thuyền H=7m, vượt trắc dọc đường hai đầu cầu vào đường hiện tại

- Phương án kết cấu cầu: nghiên cứu 02 phương án

* Phương án 1: cầu vòm thép, nhịp chính L=100m

* Phương án 2: cầu dàn thép biên song song, nhịp chính L=100m.

Trên cơ sở các phân tích, so sánh các phương án đề xuất (*chi tiết theo Báo cáo đề xuất chủ trương đầu tư gửi kèm*) kiến nghị lựa chọn Phương án 1: cầu vòm thép đảm bảo đồng bộ mỹ quan với cầu đường bộ.

- Kết cấu phần dưới: bằng BTCT đổ tại chỗ, trên nền móng cọc khoan nhồi BTCT.

- Tháo dỡ dầm cầu cũ và đập bỏ móng trụ cũ.

2.4.2. Công trình đường bộ:

Phương án tuyến: Điểm đầu tại vị trí nút giao khu vực chân cầu Đuống hiện hữu trên đường Ngô Gia Tự, thuộc địa bàn quận Long Biên. Điểm cuối tại khu vực nút giao giữa đường Hà Huy Tập với đường Phan Đăng Lưu, thuộc địa bàn thị trấn Yên Viên, huyện Gia Lâm. Tim cầu Đuống đường bộ cách tim cầu hiện hữu khoảng 100m về phía hạ lưu.

Giải pháp thiết kế

a) *Trắc dọc*: Trắc dọc tuyến thiết kế tuân thủ cao độ không chế:

- Phù hợp cao độ quy hoạch khu vực hai bên bờ (cao độ nút giao phía quận Long Biên $\sim +9.0\text{m}$, cao độ nút giao phía Yên Viên $\sim +12.0\text{m}$).

- Đảm bảo kích thước khoang thông thuyền trên sông $(B \times H) = (50 \times 9,5)\text{m}$.

- Đảm bảo tĩnh không vượt qua các tuyến đường bộ $H \geq 4,75\text{m}$.

- Độ dốc dọc tối đa thiết kế $i = 4\%$. Tại các điểm đổi dốc thiết kế đường cong đứng đảm bảo tiêu chuẩn kỹ thuật của tuyến đường.

b) *Mặt cắt ngang*: đơn nguyên cầu hoàn trả có bề rộng $B = 16\text{m}$; phần đường dẫn hai đầu cầu bề rộng mặt cắt là 39m để bố trí bề rộng nhánh cầu $b = 16\text{m}$, 2 làn đường hỗn hợp rộng 7.5m ở hai bên, vỉa hè mỗi bên rộng 3m , 04 dải an toàn $0,5\text{m}$.

c) *Mặt đường*: Mặt đường cấp cao A1 gồm 02 lớp bê tông nhựa trên lớp móng cấp phối đá dăm.

d) *Nút giao*

- Nút giao đầu tuyến (quận Long Biên): Kết nối giao bằng với tuyến đường Ngô Gia Tự, tổ chức giao thông kết nối với các đường nhánh trong khu vực giữ nguyên như hiện trạng.

- Nút giao cuối tuyến (huyện Gia Lâm): Kết nối giao bằng với nút giao giữa đường Hà Huy Tập và Phan Đăng Lưu, tổ chức giao thông kết nối với các đường nhánh trong khu vực giữ nguyên như hiện trạng.

e. *Thiết kế điện chiếu sáng giao thông và mỹ thuật*

- Thiết kế điện chiếu sáng giao thông trên cầu và nút giao hai đầu cầu với công suất và khoảng cách lắp đặt đèn phù hợp theo tính toán thiết kế.

- Không thiết kế chiếu sáng mỹ thuật.

f) *Phương án kết cấu cầu*: Kết cấu phần trên nghiên cứu 03 phương án

- * Phương án 1: Cầu vòm thép, nhịp chính L=100m
- * Phương án 2: cầu Extradosed, nhịp chính L=120m.
- * Phương án 3: cầu đúc hẫng, nhịp chính L=120m.

- Trên cơ sở các phân tích, so sánh ưu nhược điểm các phương án (*chi tiết theo Báo cáo đề xuất chủ trương đầu tư gửi kèm*) kiến nghị lựa chọn Phương án 1: cầu vòm thép nhịp chính L=100m, có chiều dày kết cấu thấp nhất đảm bảo được yêu cầu kỹ thuật thiết kế trắc dọc vượt được về hiện trạng phía nút giao đầu tuyến phía Long Biên, chi phí thấp nhất, đảm bảo mỹ quan đô thị.

- Kết cấu phần dưới: Mố, trụ bằng BTCT đổ tại chỗ, trên nền móng cọc khoan nhồi BTCT.

- Tường chắn hai đầu cầu sử dụng loại tường chắn đất có cốt đảm bảo mỹ quan đô thị.

2.4.3. Công trình đường thủy nội địa:

- Kè bảo vệ bờ sông: xây dựng mới kè bảo vệ bờ sông Đuống khu vực xây dựng cầu Đuống đường sắt và đường bộ. Chiều dài nghiên cứu xây dựng mỗi bên khoảng 500m.

- Xây dựng hệ thống biển báo hiệu và lắp đặt hệ thống cảnh báo an toàn đường thủy và xây dựng hệ thống dẫn hướng, thanh thải lòng sông trong phạm vi dự án.

3. Dự kiến Tổng mức đầu tư

Trên cơ sở các phương án nghiên cứu nêu trên, ý kiến của UBND thành phố Hà Nội tại Văn bản số 2558/UBND-ĐT ngày 06/8/2021 (UBND thành phố Hà Nội thống nhất phương án Bộ GTVT đầu tư hoàn trả cầu đường bộ tương đương 01 đơn nguyên theo quy hoạch, đơn nguyên cầu đường bộ còn lại theo quy hoạch sẽ được Hà Nội xem xét đầu tư vào thời điểm phù hợp).

Ban QLDA6 kiến nghị xem xét lựa chọn Phương án: cầu đường sắt xây mới cách cầu hiện hữu 16,5m tại vị trí quy hoạch tuyến đường sắt đô thị Line 1, cầu đường bộ đầu tư hoàn trả 01 đơn nguyên theo quy hoạch (phương án kết cấu cầu đường bộ và cầu đường sắt sử dụng cầu Vòm thép) với dự kiến Tổng mức đầu tư và cơ cấu nguồn vốn như sau:

- Dự kiến Tổng mức đầu tư : 1.793.000 triệu đồng, trong đó:

+ Chi phí bồi thường, hỗ trợ GPMB:	776.200 triệu đồng
+ Chi phí xây dựng:	680.800 triệu đồng
+ Chi phí QLDA, tư vấn và chi phí khác:	102.000 triệu đồng
+ Chi phí dự phòng, trượt giá:	234.000 triệu đồng

4. Dự kiến tiến độ triển khai thực hiện:

- Thực hiện: Năm 2021.
- Hoàn thành: Năm 2025.
- Dự kiến các bước triển khai công trình như sau:

+ Giai đoạn chuẩn bị dự án: lập đề xuất chủ trương đầu tư, thi tuyển kiến trúc, lập và phê duyệt dự án từ quý IV/2021-:- quý IV/2022.

+ Giai đoạn thực hiện dự án: phê duyệt TKBVTC, đấu thầu XL, thi công cầu đường sắt, cầu đường bộ từ quý I/2022 -:- quý II/2025.

+ Giai đoạn kết thúc đưa vào khai thác, sử dụng: Sau quý II/2025

- Đối với công tác GPMB sẽ tách thành tiểu Dự án do thành phố Hà Nội thực hiện (theo quy định tại Nghị định 47/2014/NĐ-CP ngày 15/5/2014 của Chính phủ) với tiến độ dự kiến như sau:

+ Xác định chỉ giới đường đỏ: quý I/2022-quý II/2022.

+ Đo đạc, kiểm đếm, duyệt phương án: quý III/2022-quý IV/2022.

+ Đền bù GPMB: quý I/2023-quý II/2024.

5. Chi phí liên quan trong quá trình thực hiện và vận hành dự án sau khi hoàn thành

5.1. Chi phí liên quan trong quá trình thực hiện: Chi phí bồi thường, hỗ trợ và tái định cư; Xây dựng công trình; Quản lý dự án; Tư vấn đầu tư xây dựng; Chi phí khác; Dự phòng.

5.2. Chi phí vận hành dự án sau khi hoàn thành: Chi phí kiểm tra công trình; Quan trắc công trình; Kiểm định xây dựng công trình; Bảo dưỡng công trình đường bộ, đường sắt; Sửa chữa công trình đường bộ, đường sắt, đường thủy.

6. Đánh giá sơ bộ về tác động môi trường, hiệu quả kinh tế xã hội:

6.1. Đánh giá sơ bộ hiệu quả kinh tế - xã hội

- Tiết kiệm chi phí khấu hao cho các phương tiện tham gia giao thông;
- Tiết kiệm chi phí, thời gian vận chuyển hàng hóa và hành khách;
- Giảm thiểu ùn tắc và tai nạn giao thông, đảm bảo ATGT trong mọi điều kiện;
- Đảm bảo an toàn cho các phương tiện
- Cải thiện điều kiện giao thông kết nối qua sông Đuống trên tuyến giao thông huyết mạch phía Bắc thành phố.
- Tách cầu đường bộ ra khỏi cầu đường sắt để đảm bảo an toàn giao thông và tránh ùn tắc.
- Phân bổ luồng giao thông hợp lý giữa phía Bắc và Nam sông Đuống trên cơ sở các cầu đã và đang xây dựng.
- Đảm bảo cho việc thúc đẩy phát triển đô thị phía Bắc sông Hồng theo quy hoạch.
- Từng bước hoàn thiện mạng lưới giao thông của Thủ đô theo định hướng trong Quy hoạch chung xây dựng Thủ đô Hà Nội đến năm 2030 tầm nhìn đến năm 2050, đẩy mạnh thu hút đầu tư, góp phần phát triển kinh tế - xã hội của Thủ đô trong công cuộc hiện đại hóa đất nước.

6.2. Đánh giá tác động môi trường

Việc triển khai xây dựng dự án sẽ có những tác động tích cực ảnh hưởng trực tiếp đến môi trường môi sinh của khu vực và các vùng lân cận. Hoạt động của dự án bao gồm giai đoạn xây dựng và giai đoạn đưa vào khai thác sử dụng. Dù ở bất cứ giai đoạn nào đều có những tác động đến môi trường hiện hữu và cần thiết đề ra các biện pháp nhằm giảm thiểu những ảnh hưởng đó đến môi trường xung quanh. Những tác động phát sinh trong quá trình thi công và khai thác có thể giảm thiểu thông qua các giải pháp công nghệ và các biện pháp quản lý.

7. Kế hoạch và phương án giải phóng mặt bằng (GPMB)

Công tác đền bù, giải phóng mặt bằng được tách thành Tiểu dự án và giao cho UBND thành phố Hà Nội làm Chủ đầu tư tổ chức thực hiện.

- Phạm vi GPMB và Phạm vi mốc lộ giới đường bộ, đường sắt: được tính từ mép đường đến chỉ giới xây dựng của đường theo quy hoạch được cấp có thẩm quyền phê duyệt.

- Kế hoạch GPMB: Dự án khi đã được phê duyệt, Chủ đầu tư phải lập và bàn giao kế hoạch GPMB, khẩn trương triển khai nội dung đến địa phương có dự án đi qua; làm thủ tục và thông báo chủ trương của cấp có thẩm quyền tới các địa phương; tổ chức triển khai phương án thực hiện đúng trình tự và quy định.

8. Đề xuất, kiến nghị

Trên đây là nội dung đề xuất chủ trương đầu tư Dự án nâng cấp tuyến vận tải thủy sông Đuống (cầu đường sắt sông Đuống) dự kiến trong kế hoạch đầu tư công trung hạn giai đoạn 2021-2025 và kiến nghị đầu tư theo phương án: **cầu đường sắt xây mới cách cầu hiện hữu 16,5m tại vị trí quy hoạch tuyến đường sắt đô thị Line 1, cầu đường bộ đầu tư hoàn trả 01 đơn nguyên theo quy hoạch (phương án kết cấu cầu đường bộ và cầu đường sắt sử dụng cầu Vòm thép) với Tổng mức đầu tư dự kiến là 1.793 tỷ đồng để triển khai thực hiện (Gửi kèm theo Báo cáo đề xuất chủ trương đầu tư).**

Ban QLDA6 kính trình Bộ Giao thông vận tải xem xét, phê duyệt để có cơ sở triển khai các bước tiếp theo./.

(Tờ trình này thay thế tờ trình số 162/TTr-BQLDA6 ngày 30/6/2021 của Ban QLDA6)

Nơi nhận:

- Như trên;
- Vụ KHĐT (để báo cáo);
- Giám đốc (để báo cáo);
- Phòng KHTH;
- Lưu: VT, DA3.

**KT. GIÁM ĐỐC
PHÓ GIÁM ĐỐC**



Thái Anh Tuấn