

CỘNG HOÀ XÃ HỘI CHỦ NGHĨA VIỆT NAM

Độc lập - Tự do - Hạnh phúc

**NỘI DUNG THAM VẤN TRONG QUÁ TRÌNH THỰC HIỆN ĐÁNH GIÁ
TÁC ĐỘNG MÔI TRƯỜNG CỦA DỰ ÁN**

1. Thông tin về dự án

1.1. Thông tin chung

1.1.1. Tên dự án

Dự án đầu tư xây dựng tuyến đường bộ cao tốc Ninh Bình - Hải Phòng (CT.08), đoạn qua thành phố Hải Phòng và 09km trên địa bàn tỉnh Thái Bình (nay là tỉnh Hưng Yên) - Hoàn thiện tuyến cao tốc và đoạn kết nối đường tỉnh 353.

1.1.2. Địa điểm thực hiện

Phạm vi thực hiện Dự án nằm trong ranh giới địa lý hành chính 06 xã/phường bao gồm:

- Thành phố Hải Phòng: Phường Nam Đồ Sơn, xã Kiến Hải, xã Hùng Thắng, xã Chấn Hưng;
- Tỉnh Hưng Yên: Xã Đông Thụy Anh, xã Thái Thụy.

1.1.3. Chủ dự án đầu tư

Chủ đầu tư: Ban Quản lý dự án đầu tư xây dựng công trình giao thông Hải Phòng.

- Đại diện: Ông Đào Sỹ Ngọc Chức vụ: Tổng Giám đốc
- Địa chỉ: Số 24 Cù Chính Lan, Phường Hồng Bàng, thành phố Hải Phòng.
- Điện thoại: 0225.3747866

1.2. Phạm vi, quy mô, công suất

1.2.1. Phạm vi dự án

Dự án đã được Hội đồng nhân dân thành phố Hải Phòng phê duyệt chủ trương đầu tư Dự án tại Nghị quyết số 49/NQ-HĐND ngày 25/09/2026.

Dự án đầu tư xây dựng tuyến đường bộ cao tốc Ninh Bình - Hải Phòng (CT.08), đoạn qua thành phố Hải Phòng và 09km trên địa bàn tỉnh Thái Bình (nay là tỉnh Hưng Yên) - Hoàn thiện tuyến cao tốc và đoạn kết nối đường tỉnh 353 có tổng chiều dài tuyến khoảng 29,29 km, bao gồm:

(1) Hoàn thiện tuyến cao tốc từ nút giao Đường bộ ven biển đến nút giao QL37 mới với tổng chiều dài tuyến 24,19km, với:

- Điểm đầu Km7+550 tại vị trí cuối nút giao Đường bộ ven biển, tiếp giáp với phạm vi đoạn từ Cao tốc Hà Nội - Hải Phòng đến nút giao đường bộ ven biển, thuộc địa phận xã Kiến Hải, thành phố Hải Phòng;
- Điểm cuối Km31+500 tại nút giao QL37 mới, thuộc địa phận xã Thái Thụy, tỉnh Hưng Yên.

(2) Tuyến đường bộ ven biển từ ĐT.353 đến cao tốc ven biển có chiều dài 5,1 km với:

- Điểm đầu Km0 tại nút giao ĐT.353 với đường bộ ven biển, thuộc địa phận phường Nam Đồ Sơn, TP. Hải Phòng;
- Điểm cuối Km5+100 tại nút giao cao tốc ven biển với đường bộ ven biển, thuộc địa phận xã Kiến Hải, TP. Hải Phòng.

Phạm vi thực hiện Dự án nằm trong ranh giới địa lý hành chính 06 xã/phường bao gồm:

- Thành phố Hải Phòng: Phường Nam Đồ Sơn, xã Kiến Hải, xã Hùng Thắng, xã Chấn Hưng;
- Tỉnh Hưng Yên: Xã Đông Thụy Anh, xã Thái Thụy.

1.2.2. Quy mô, công suất

- Loại dự án: Dự án nhóm A.
- Phần tuyến đường:
 - Hoàn thiện tuyến cao tốc ven biển đoạn từ nút giao đường bộ ven biển đến nút giao QL37 mới chiều dài khoảng 24,19km theo quy mô cao tốc 04 làn xe, $B_{nền} = 24,75m$.
 - Xây dựng đường gom hai bên phía thành phố Hải Phòng theo quy mô $B_{mặt}/B_{nền} = 12m/14m$.
 - Xây dựng hoàn thiện tuyến đường bộ ven biển đoạn từ nút giao ĐT.353 đến cao tốc ven biển chiều dài khoảng 5,1km theo quy mô đường chính đô thị theo quy chuẩn QCVN 07:2023/BXD (đường phố chính chủ yếu theo TCVN 13592:2022), vận tốc thiết kế 80km/h, quy mô 04 làn xe, $B_n = (24,25 - 26,25)m$.
- Công trình cầu: Thiết kế bằng bê tông cốt thép và bê tông cốt thép dự ứng lực theo Tiêu chuẩn thiết kế cầu đường bộ (TCVN 11823:2017) với bề rộng cầu trên tuyến chính phù hợp với bề rộng nền đường.

1.3. Công nghệ sản xuất

Sau khi đi vào vận hành, Dự án là công trình giao thông công cộng phục vụ hoạt động đi lại của người dân trong khu vực.

Các hoạt động trong giai đoạn vận hành bao gồm vận hành dòng xe trên tuyến đường là nguồn phát sinh các tác động đến môi trường.

1.4. Các hạng mục công trình và hoạt động của dự án đầu tư

1.4.1. Các hạng mục công trình

Các hạng mục công trình của Dự án bao gồm:

– **Các hạng mục công trình chính:**

- Hoàn thiện tuyến cao tốc ven biển đoạn từ nút giao đường bộ ven biển đến nút giao QL37 mới chiều dài khoảng 24,19km theo quy mô cao tốc 04 làn xe, $B_{\text{nền}} = 24,75\text{m}$.
- Xây dựng đường gom hai bên phía thành phố Hải Phòng với chiều dài khoảng 23,975 km theo quy mô $B_{\text{mặt}}/B_{\text{nền}} = 12\text{m}/14\text{m}$;
- Phần cầu vượt dòng chảy: Xây dựng mới 03 cầu bằng BTCT DU'L và BTCT bao gồm (1) Cầu Thái Bình 2 mới vượt sông Thái Bình cạnh cầu hiện tại với chiều dài cầu $L_c=1116,0\text{m}$, chiều rộng cầu 12,25m; (2) Xây dựng cầu Chùa Xứ 2 mới cạnh cầu hiện tại với tổng chiều dài cầu $L_c=33,1\text{m}$, chiều rộng cầu 12,25m; (3) Xây dựng cầu Thụy An 2 mới cạnh cầu với tổng chiều dài cầu $L_c=72,25\text{m}$, chiều rộng cầu 12,25m.
- Xây dựng hoàn thiện 04 nút giao khác mức liên thông: (1) Nút giao Nam Đồ Sơn (Km8+988); (2) Nút giao ĐH.212 (Km15+158); (3) Nút giao Lạng Am - Ven Biển (Km20+865); (4) Nút giao QL37 (Km31+464).
- Xây dựng hoàn thiện 03 cầu vượt ngang đường gồm cầu vượt ĐT.461 (Km25+422); cầu vượt QH02 (Km29+400); cầu vượt ĐT.467B (Km30+340).
- Xây dựng hoàn thiện 02 cầu trên đường gom gồm: (1) Cầu Kênh Trung Thủy Nông (Km14+500); (2) Cầu Kênh Nam - Gom (Km19+750,5).
- Xây dựng hoàn thiện tuyến đường bộ ven biển đoạn từ nút giao ĐT.353 đến cao tốc ven biển chiều dài khoảng 5,1km.
- Xây dựng hệ thống chiếu sáng khu vực nút giao.

– **Công trình phụ trợ:**

- Hệ thống chiếu sáng, biển báo hiệu, an toàn giao thông.
- Hệ thống thoát nước dọc, thoát nước ngang, cải mương.

– Các công trình giảm thiểu tiếng ồn, độ rung, các công trình bảo vệ môi trường khác: Không có.

1.4.1.1. Phần đường

Các hạng mục công trình chính liên quan đến tuyến đường bao gồm:

- Hoàn thiện tuyến cao tốc ven biển đoạn từ nút giao đường bộ ven biển đến nút giao QL37 mới chiều dài khoảng 24,19km theo quy mô cao tốc 04 làn xe, Bnền = 24,75m.
- Xây dựng đường gom hai bên phía thành phố Hải Phòng theo quy mô Bmặt/Bnền = 12m/14m;
- Xây dựng hoàn thiện tuyến đường bộ ven biển đoạn từ nút giao ĐT.353 đến cao tốc ven biển chiều dài khoảng 5,1km theo quy mô đường chính đô thị theo quy chuẩn QCVN 07:2023/BXD (đường phố chính chủ yếu theo TCVN 13592:2022), vận tốc thiết kế 80km/h, quy mô 04 làn xe, Bn = (24,25 - 26,25)m.

a. Hiện trạng các tuyến đường đang thi công

❖ Dự án BOT ven biển

Dự án đầu tư xây dựng tuyến đường bộ ven biển đoạn qua địa bàn thành phố Hải Phòng và 09km trên địa bàn tỉnh Thái bình theo hình thức đối tác công tư (PPP) có điểm đầu tại nút giao ĐT.353, điểm cuối tại nút giao QL37 mới trên địa bàn tỉnh Hưng Yên, tổng chiều dài tuyến L ~ 29,7km đã được UBND thành phố Hải Phòng chấm dứt hợp đồng BOT trước thời hạn tại Quyết định số 2454/QĐ-UBND ngày 29/6/2025. Hiện trạng dự án (văn bản số 282/BC-SXD ngày 31/10/2025 của Sở Xây dựng) như sau:

(01) Gói thầu XL1 – Xây dựng đoạn tuyến từ ĐT.353 đến cầu Lạch Họng (Km0 – Km2+991,18, L = 2,99km, trên địa bàn phường Nam Đồ Sơn):

- Giá trị thực hiện đạt 109,95 tỷ/142,44 tỷ đồng, đạt khoảng **77,19%** giá trị hợp đồng:
 - + Phần đường: hoàn thành toàn bộ lớp cấp phối đá dăm loại 1 đạt 2,99km/2,99km. Lớp BTNC 19 đạt 1,72m/2,9km;
 - + Phần cầu Lạch Họng: Hoàn thành kết cấu chính công trình, đã thảm BTNC 19 bản mặt cầu.

(02) Gói thầu XL2 – Xây dựng đoạn tuyến từ cầu Lạch Họng đến cầu Văn Úc (Km2+991,18 – Km7+925,4, L = 4,93km, trên địa bàn xã Kiến Hải):

- Giá trị thực hiện đạt 93,76 tỷ/130,89 tỷ đồng, đạt khoảng **71,63%** giá trị hợp đồng:
 - + Đoạn từ cầu Lạch Họng - ĐT.361 (1,86km): hoàn thành cấp phối đá dăm loại 1 đạt 1,86km/1,86km;
 - + Đoạn từ ĐT.361 - cầu Văn Úc (3,07km): hoàn thành cấp phối đá dăm loại 2 đạt 3,07km/3,07km.

(03) Gói thầu XL3 – Xây dựng cầu qua sông Văn Úc (Km7+925,4 – Km10+166,6, L = 2241,2m, trên địa bàn xã Kiến Hải và xã Hùng Thắng):

- Giá trị thực hiện đạt 785,61 tỷ/818,26 tỷ đồng, đạt khoảng **96,01%** giá trị hợp đồng, cụ thể:
 - + Hoàn thành kết cấu chính công trình cầu Văn Úc;
 - + Hoàn thành thảm BTNC 19 mặt cầu, lan can thép đường đầu cầu và hệ thống chiếu sáng.

(04) Gói thầu XL11 – Xây dựng đoạn tuyến từ cầu Văn Úc đến cầu Thái Bình và cầu Thái Bình (Km10+166,6 – Km20+783, L = 10,62km, trên địa bàn xã Hùng Thắng, xã Chấn Hưng, TP. Hải Phòng và xã Đông Thụy Anh tỉnh Hưng Yên):

- Đoạn tuyến từ cầu Văn Úc đến cầu Thái Bình: Giá trị thực hiện đạt 382,11 tỷ/738,44 tỷ đồng, đạt khoảng **51,75%** giá trị hợp đồng, cụ thể:
 - + Phần đường:
 - Hoàn thành đào khuôn đường và đắp trả nền đường, đạt 9,21/9,21km; cát hạt trung đạt 3,86/3,86km; bắc thấm đạt 1.305.670/1.305.670md; giềng cát đạt 9.155/9.155md; trụ đất gia cố xi măng đạt 190.784/476.710md; đắp gia tải đạt 3,18/4,62km; dỡ tải đạt 2,18/4,62km; lớp CPĐD loại 2 đạt 2,13/9,21km; lớp CPĐD loại 1 đạt 2,05/9,21km (1/2 lớp CPĐD loại 1);
 - Phần thoát nước hoàn thành 09/16 cống tròn; 03/18 cống hộp;
 - Cống chui dân sinh hoàn thành 01/11 cống
 - + Cầu vượt ĐH.212:
 - Hoàn thành xây dựng tường chắn mố M1 và mố M1;
 - Hoàn thành xây dựng tường chắn mố M2 và các trụ T1, T2, T3, T4, mố M2;
 - Hoàn thành lao lắp dầm (05/05 nhịp); thi công bản mặt cầu (02/05 nhịp); gờ lan can (59/166m).
 - + Cầu Kênh Nam: Hoàn thành thi công cọc BTCT của móng tường chắn mố M1 và móng mố M1.
- Cầu Thái Bình: Giá trị thực hiện đạt 263,67 tỷ/335,30 tỷ đồng, đạt **78,64%** giá trị hợp đồng. Đã thi công hoàn thành các hạng mục chính sau:
 - + Cọc khoan nhồi D1500 trụ chính T14 và T15: 16/16 cọc;
 - + Cọc khoan nhồi D1200 mố, trụ dẫn (M0, T1, T2, T13, T16, T23÷M29):

54/54 cọc;

- + Cọc BTCT kích thước 45x45cm trụ dẫn (T3÷T12 và T17÷T22): 409/409 cọc; Cọc BTCT kích thước 35x35cm sàn giảm tải sau mố M29: 130/130 cọc;
- + Cọc BTCT kích thước 35x35cm sàn giảm tải trước mố M0: Hoàn thành ép thử 02 cọc (*lũy kế 02/137 cọc*).
- + 26/30 mố, trụ (*gồm các mố, trụ: T1, T2, T3, T4, T5, T7, T9, T10, T12, T13, T14, T15, T16, T17, T18, T19, T20, T21, T22, T23, T24, T25, T26, T27, T28 và Mố M29*). Trong đó mố M0 đã hoàn thành 05/05 cọc khoan nhồi, các trụ T6, T8 và T11 đã hoàn thành thân trụ.
- + Thi công bệ mố, trụ: 29/30 bệ mố, trụ; Thân trụ: 29/30 thân mố trụ; Xà mũ trụ, tường cánh: 24/28 xà mũ trụ, tường cánh.
- + Nhíp đúc hẫng trên các trụ: Trụ T14 (*09/09 khối*); Trụ T15 (*09/09 khối*); Khối đúc trên đà giáo (*02/02 đốt*); Khối hợp long (*03/03 khối*).
- + Thi công bản mặt cầu: 08/26 nhíp (*nhíp T3 - T4 - T5; nhíp T17 - T18 - T19 - T20 - T21 - T22 - T23*);
- + Lao lắp dầm bản: 02/04 nhíp (*nhíp T27 - T28 - M29*);
- + Lao lắp dầm super-T: 15/22 nhíp (*nhíp T2 - T3 - T4 - T5; T12-T13; nhíp T16 - T17 - T18 - T19 - T20 - T21 - T22 - T23 - T24 - T25 - T26 - T27*);
- + Sản xuất dầm bản: 48/48 dầm;
- + Sản xuất dầm Super-T: 75/110 dầm.

(05) Gói thầu XL9:

- Giá trị thực hiện đạt 0,98/53,22 tỷ đồng đạt 2% giá trị hợp đồng.
- Trạm thu phí phụ (Nút giao ĐH.212): Thi công cơ bản hoàn thành phần thô nhà điều hành, trạm bơm, bể chứa, nhà máy đặt máy phát điện dự phòng (còn lại mái, cửa, tường rào...

(06) Gói thầu XL8 – Xây dựng đoạn tuyến trên địa bàn tỉnh Thái Bình (Km20+783 – Km29+740, L = 8,96km, trên địa bàn xã Đông Thụy Anh và xã Thái Thụy, tỉnh Hưng Yên):

- Giá trị thực hiện đạt 263,91/366,30 tỷ đồng, đạt 72% giá trị hợp đồng. Đã hoàn thành một số các hạng mục chính sau:
 - + Phần đường: Đắp cát nền đường 8,81/8,81km, lớp CPĐD loại 2 đạt 5,09/8,81km, cống chui dân sinh: 03/03 cái. Phần thoát nước: cống hộp

25/28

cống, cống tròn 27/34 cống.

- + Cầu Chùa Xú: 01/01 bản mặt cầu; gờ lan can: 01/01 nhịp;
- + Cầu Thụy An: Bản mặt cầu 04/04 nhịp; gờ lan can 04/04 nhịp.

❖ **Dự án Mở rộng ven biển**

Dự án Đầu tư xây dựng mở rộng tuyến đường bộ ven biển đoạn qua địa bàn thành phố Hải Phòng từ ĐT.353 đến cầu Thái Bình (Km0 – Km19+645) được UBND thành phố Hải Phòng phê duyệt tại Quyết định số 2513/QĐ-UBND ngày 24/8/2020, phê duyệt điều chỉnh với một số nội dung chính như sau:

- Bổ sung xử lý nền, đắp nền, ta luy trái tuyến chính đoạn Km4+855 – 19+180 (nền đường phía dự án BOT) để kết nối đến tuyến Lạng Am – Ven biển.
- Bổ sung mặt đường vượt nối đầu cầu Văn Úc đoạn Km7+460 – Km7+937,5 & Km10+154,5 – Km10+560 để kết nối cầu Văn Úc 1
- Bổ sung đoạn tuyến thuộc nút giao với tuyến nhánh ĐH.212 (Km13+240 – Km13+400) và tại trạm thu phí chính (Km18+475 – Km18+725)
- Bổ sung, điều chỉnh chiều dài cống thoát nước ngang đường, cống chui dân sinh,... cho phù hợp với hiện trạng.
- Bổ sung nhánh nối ĐH.212 có chiều dài 593,23m, Bm/Bn = 11m/12m.
- Bổ sung đường gom DS4A có chiều dài 820m (Km17+960 - Km18+780), Bm/Bn = 3,5m/5,0m

Hiện tại dự án Mở rộng ven biển đang tiếp tục triển khai thi công, dự kiến hoàn thành năm 2026.

b. Giải pháp thiết kế

b1. Nguyên tắc thiết kế

- Tuân thủ các quy định của QCVN 117:2024/BGTVT, QCVN 07-4/2023/BXD, tiêu chuẩn thiết kế đường cao tốc TCVN 5729 :2012, tiêu chuẩn thiết kế đường đô thị TCVN 13592:2022, tiêu chuẩn thiết kế đường ô tô TCVN 4054-2005;
- Đảm bảo tĩnh không vượt đường bộ;
- Phù hợp cao độ quy hoạch;
- Đảm bảo yêu cầu về mực nước thiết kế theo tần suất tính toán;
- Đảm bảo tính kết nối hiện trạng, hạn chế ảnh hưởng xấu đến cảnh quan khu vực;
- Đảm bảo đủ chiều dày bù vênh tối thiểu, chiều dày đất đắp trên cống;
- Kết hợp hài hòa giữa các yếu tố đường cong nằm và các yếu tố đường cong đứng;

- Đảm bảo các yêu cầu về độ dốc dọc tối thiểu, độ dốc dọc tối đa, chiều dài tối thiểu đoạn dốc dọc, bán kính đường cong đứng...theo tiêu chuẩn thiết kế.

Cao độ không chế:

- Cao độ vai đường (bên thấp trong trường hợp vào đường cong có siêu cao) đảm bảo cao hơn mực nước tính toán với tần suất lũ $P = 1\%$ tối thiểu 50cm: $H_{tk} = H_{1\%} + 0,5m + 0,33m$ (dốc ngang).
- Dốc dọc tối đa không quá 5%. Các đoạn nền đào dài độ dốc dọc tối thiểu bằng 0,5%. Trên các đoạn chuyển tiếp có độ dốc ngang mặt đường dưới 1% thì thiết kế độ dốc dọc lớn hơn hoặc bằng 0,5%.
- Tránh thiết kế các đoạn dốc đều ngắn chêm giữa các đường cong đứng cùng chiều (nhất là trường hợp cùng chiều lõm);
- Cố gắng bố trí phạm vi đường cong đứng và đường cong nằm trùng nhau với chiều dài đường cong nằm lớn hơn đường cong đứng, đỉnh chúng không lệch quá 1/4 chiều dài đường cong ngắn hơn;
- Đường cong đứng bán kính nhỏ không được bố trí trong đoạn cong chuyển tiếp.
- Đối với các vị trí công thoát nước: bố trí công trình trên nguyên tắc hạ thấp tối đa trắc dọc đường cao tốc. Khẩu độ, cao độ công các loại căn cứ trên kết quả tính toán thủy văn, thủy lực và các công có liên quan đến thủy lợi phải được sự thống nhất của địa phương. Công tròn phải đảm bảo trên đỉnh công có tối thiểu 50cm đất đắp, trong trường hợp khó khăn không thỏa mãn điều kiện nêu trên thì thay thế công tròn bằng công hộp chạy trực tiếp có khẩu độ tương đương.
- Đối với các vị trí công trình dân sinh: kết hợp với địa hình đảm bảo khối lượng đào đắp và chiều dài công trình là nhỏ nhất.
- Cao độ thiết kế trắc dọc đảm bảo các yêu cầu khống chế nêu trên, đồng thời đảm bảo tận dụng tối đa khối lượng dự án BOT ven biển Hải Phòng, dự án Mở rộng đường bộ ven biển Hải Phòng đã thi công.

b2. Quy mô và tiêu chuẩn kỹ thuật

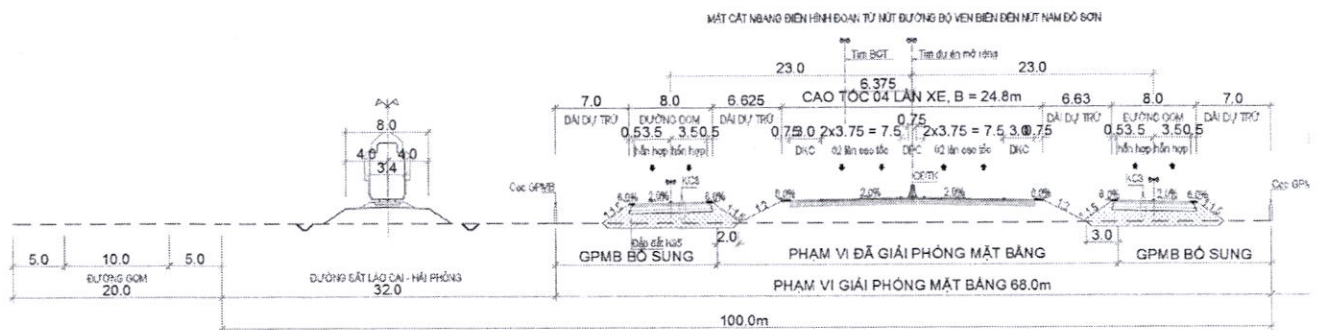
b2.1. Tuyến cao tốc từ nút Đường bộ ven biển đến nút QL37

- Đoạn từ nút Đường bộ ven biển đến nút Nam Đồ Sơn

+ Dải phân cách giữa		= 0,75m
+ Dải an toàn	0,75x2	= 1,50m
+ Mặt đường xe chạy	3,75x4	= 15,0m
+ Dải dừng khẩn cấp	3,0x2	= 6,00m
+ Lề đất	0,75x2	= 1,50m

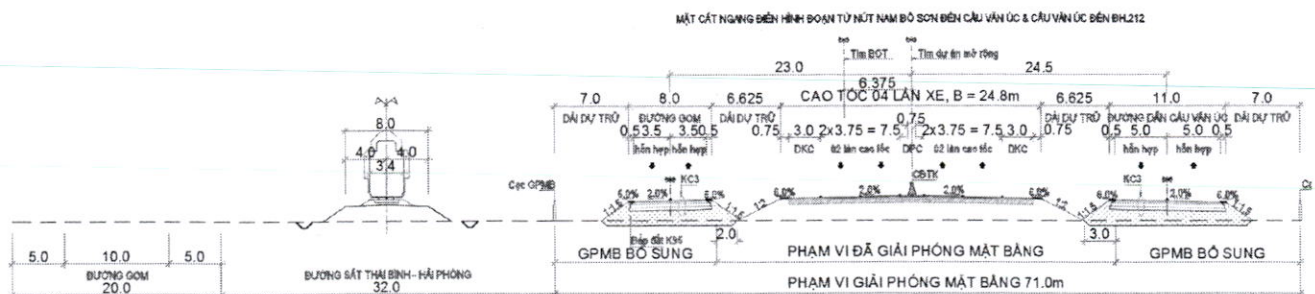
Tham vấn trong quá trình thực hiện Đánh giá tác động môi trường

- Tuyến cao tốc $\Sigma Bn =$		= 24,75m
- Dải dự trữ giữa cao tốc và đường gom	6,625x2	= 13,25m
+ Mặt đường gom 01 bên		= 7,0m
+ Lề đường gom 01 bên	0,5x2	= 1,0m
- Đường gom hai bên $\Sigma Bn =$	(7,0+1,0)x2	= 16,0m
- Dải dự trữ hai bên	7,0x2	= 14,0m
- Tổng chiều rộng MCN		= 68,0m



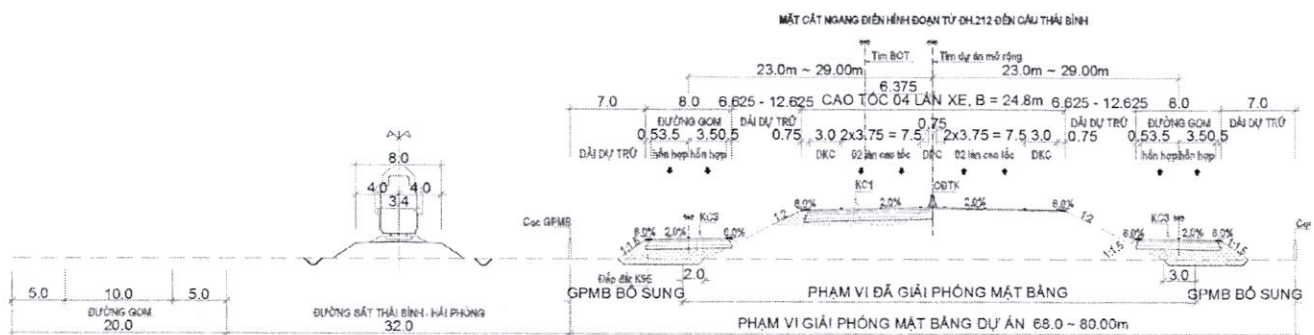
- Đoạn từ nút Nam Đồ Sơn đến cầu Văn Úc & Cầu Văn Úc đến nút ĐH.212:

- Tuyến cao tốc $\Sigma Bn =$		= 24,75m
- Dải dự trữ giữa cao tốc và đường gom	6,625x2	= 13,25m
+ Mặt đường gom trái	3,5x2	= 7,0m
+ Lề đường gom trái	0,5x2	= 1,0m
- Đường gom trái $\Sigma Bn =$		= 8,0m
+ Mặt đường gom phải	5,0x2	= 10,0m
+ Lề đường gom phải	0,5x2	= 1,0m
- Đường gom phải $\Sigma Bn =$		= 11,0m
- Dải dự trữ hai bên	7,0x2	= 14,0m
- Tổng chiều rộng MCN		= 71,0m



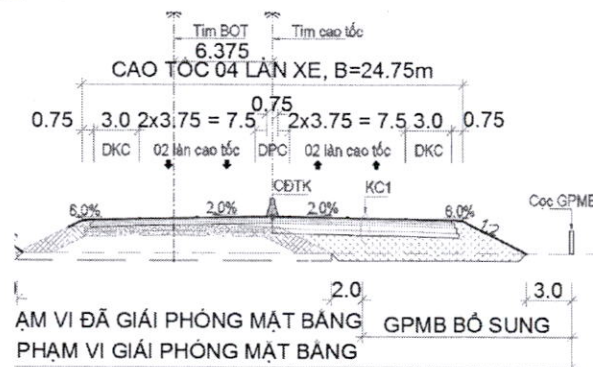
- Đoạn từ nút ĐH.212 đến cầu Thái Bình:

- Tuyến cao tốc $\Sigma Bn =$		= 24,75m
- Dải dự trữ giữa cao tốc và đường gom	$(6,625 - 12,625) \times 2$	= (13,25-25,25)m
+ Mặt đường gom 01 bên		= 7,0m
+ Lề đường gom 01 bên	$0,5 \times 2$	= 1,0m
- Đường gom hai bên $\Sigma Bn =$	$(7,0 + 1,0) \times 2$	= 16,0m
- Dải dự trữ hai bên	$7,0 \times 2$	= 14,0m
- Tổng chiều rộng MCN		= (68 – 80)m



- Đoạn từ cầu Thái Bình đến nút QL37

+ Dải phân cách giữa		= 0,75m
+ Dải an toàn	$0,75 \times 2$	= 1,50m
+ Mặt đường xe chạy	$3,75 \times 4$	= 15,0m
+ Dải dừng khẩn cấp	$3,00 \times 2$	= 6,00m
+ Lề đất	$0,75 \times 2$	= 1,50m
- Tuyến cao tốc ΣBn		= 24,75m

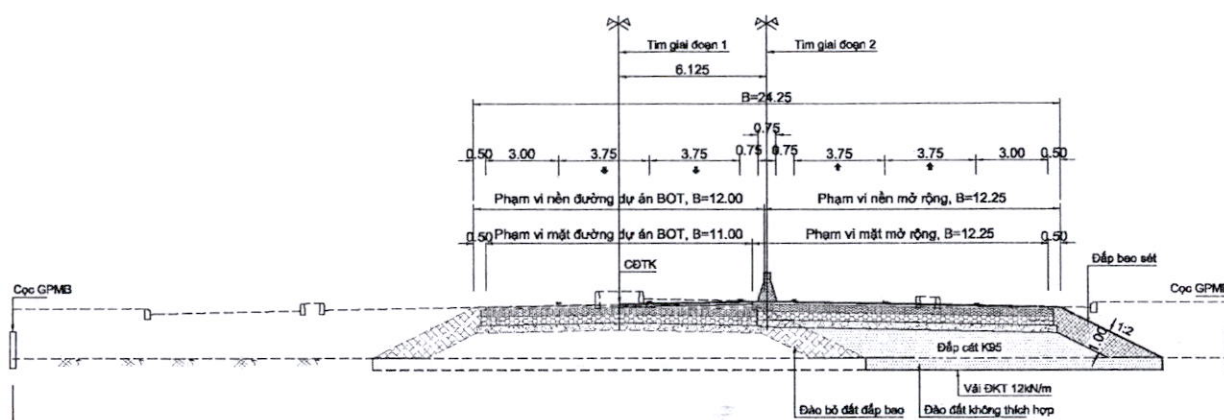


b2.2. Tuyến đường bộ ven biển từ ĐT.353 đến nút Đường bộ ven biển

Tuyến đường bộ ven biển đoạn từ ĐT.353 đến nút giao đường bộ ven biển (Km0 –

Km5+100) đã được xây dựng trong dự án BOT và dự án Mở rộng đường bộ ven biển Hải Phòng theo quy mô 04 làn xe, $B_n = (24,25 - 26,25)m$.

+ Dải phân cách giữa		= 0,75m
+ Dải an toàn	0,75x2	= 1,50m
+ Mặt đường xe chạy	3,75x4	= 15,0m
+ Lề gia cố	3,00x2	= 6,00m
+ Lề đất trái		= 0,5 – 2,5m
+ Lề đất phải		= 0,5 – 0,75m
- Tuyến cao tốc ΣB_n		= 24,25-26,25m



- Trong phạm vi dự án này tiếp tục hoàn thiện khối lượng công việc còn lại của dự án BOT:
 - + Hoàn thiện móng, mặt đường.
 - + Hoàn thiện hạng mục an toàn giao thông.

Việc nâng cấp mặt đường của Dự án đầu tư xây dựng mở rộng tuyến đường bộ ven biển đoạn qua địa bàn thành phố Hải Phòng từ ĐT.353 đến cầu Thái Bình (Km0 – Km19+645) được thực hiện sau khi công trình mở rộng hoàn thành.

a5. Thiết kế nền đường và mái taluy

a5.1. Nền đắp thông thường

- Nền đường đắp bằng đất. Trước khi đắp nền đường tiến hành dọn dẹp mặt bằng, đào đất không thích hợp, đào cấp theo quy định.
- Độ dốc mái taluy nền đắp:
 - o Đối với đường cao tốc: ta luy nền đắp 1/2
 - o Đối với đường ngang, đường gom, nhánh nút giao: ta luy nền đắp 1/1,5
 - o Trường hợp nền đắp cao $H > 6,0m$: nền đường được giạt cấp, chiều cao mỗi cấp 6,0m, giữa các cấp để 1 hộ đạo rộng 2,0m dốc ra ngoài 6%.

a5.2. Nền đắp trên đất yếu

Tham khảo kết quả khảo sát địa chất dự án Đường bộ ven biển, khu vực dự án có xuất hiện lớp đất yếu phân bố trên bề mặt với độ sâu khoảng 15 - 35m, yêu cầu thiết kế xử lý nền đường đảm bảo yêu cầu về độ lún dư còn lại và độ ổn định theo TCCS41:2022/TCĐBVN.

a4. Thiết kế mặt đường

❖ **Kết cấu mặt đường thiết kế mới đảm bảo mô đun đàn hồi yêu cầu ở trên, đồng bộ với kết cấu mặt đường Đoạn từ cao tốc Hà Nội - Hải Phòng đến Đường bộ ven biển đang thực hiện đầu tư:**

- Kết cấu áo đường tuyến chính (**KC1, h = 77cm chưa bao gồm lớp phủ siêu mỏng tạo nhám**) bao gồm các lớp có chiều dày như sau:
 - + Lớp phủ siêu mỏng tạo nhám dày 2,2cm trên lớp nhũ tương dính bám polyme
 - + 5cm Bê tông nhựa chặt polyme 16; nhũ tương dính bám polyme CRS-1P tiêu chuẩn 0,5kg/m²
 - + 7cm Bê tông nhựa chặt 19; nhũ tương dính bám CRS-1 tiêu chuẩn 0,5kg/m²
 - + 12cm Hỗn hợp bán rỗng 25; nhũ tương thấm bám CSS-1 tiêu chuẩn 0,8kg/m²
 - + 18cm Cấp phối đá dăm loại 1 gia cố xi măng 5%
 - + 35cm Cấp phối đá dăm loại 2
- Nhánh nút giao được thiết kế đảm bảo Eyc = 180Mpa có chiều dày các lớp như sau (**KC2, h = 67cm**):
 - + 5cm Bê tông nhựa chặt polyme 16; nhũ tương dính bám polyme CRS-1P tiêu chuẩn 0,5kg/m²
 - + 7cm Bê tông nhựa chặt 19; nhũ tương dính bám CRS-1 tiêu chuẩn 0,5kg/m²
 - + 10cm Hỗn hợp bán rỗng 25; nhũ tương thấm bám CSS-1 tiêu chuẩn 0,8kg/m²
 - + 15cm Cấp phối đá dăm loại 1 gia cố xi măng 5%
 - + 30cm Cấp phối đá dăm loại 2
- Đường gom dọc tuyến được thiết kế đảm bảo Eyc = 155Mpa có chiều dày các lớp như sau (**KC3, h = 62cm**):
 - + 5cm Bê tông nhựa chặt 16; nhũ tương dính bám CRS-1 tiêu chuẩn 0,5kg/m²
 - + 7cm Bê tông nhựa chặt 19; nhũ tương thấm bám CSS-1 tiêu chuẩn 1,0kg/m²

- + 15cm Cấp phối đá dăm loại 1
- + 35cm Cấp phối đá dăm loại 2
- ❖ **Kết cấu mặt đường phạm vi dự án Mở rộng ven biển (Dự án Mở rộng ven biển phê duyệt điều chỉnh lần 4 tại Quyết định số 958/QĐ-UBND ngày 16/3/2026 của UBND thành phố Hải Phòng):**
 - Đoạn từ nút Đường bộ ven biển đến cầu ĐH.212: dự án Mở rộng thi công mặt đường theo kết cấu Eyc = 160Mpa. Sau khi Dự án Mở rộng hoàn thành, Dự án cao tốc sẽ bổ sung giải pháp thiết kế tăng cường mặt đường theo quy mô đường cao tốc. Kết cấu tăng cường dự kiến bổ sung 02 lớp BTNC 19 dày 7cm.
 - Đoạn từ cầu ĐH.212 đến cầu Thái Bình: Dự án Mở rộng đã được điều chỉnh kết cấu mặt đường phù hợp với kết cấu mặt đường cao tốc ở trên (chưa thi công lớp phủ siêu mỏng tạo nhám dày 2,2cm và lớp Bê tông nhựa polyme 16 dày 5cm). Sau khi dự án Mở rộng ven biển hoàn thành, dự án Cao tốc bổ sung thi công khối lượng mặt đường còn lại nói trên.

1.4.1.2. Nút giao

Xây dựng 04 nút giao khác mức liên thông: nút Nam Đồ Sơn, nút ĐH.212, nút Lạng Am - Ven Biển, nút QL37 mới.

b1. Nút giao Nam Đồ Sơn (Km8+988)

- Vị trí: nút giao giữa cao tốc ven biển với đường nối ĐT.354 và đường quy hoạch sau cảng Nam Đồ Sơn, tại Km8+988/lý trình dự án.
- Hiện trạng:
 - + Tuyến đường bộ ven biển đang xây dựng theo quy mô Bn = 24,75m.
 - + Tuyến đường nối ĐT.354 – Ven biển đang xây dựng theo quy mô Bm = 19m, Bn = 22m.
- Giải pháp thiết kế:
 - + Thiết kế nút giao khác mức liên thông dạng hoa thị hoàn chỉnh với cầu vượt cao tốc ven biển.
 - + Cầu vượt nút giao quy mô 06 làn xe đáp ứng quy mô mặt đường quy hoạch đường nối ĐT.354 và đường sau cảng Nam Đồ Sơn, có mở rộng mỗi bên 01 làn cho nhánh rẽ trong nút giao.
 - + Các nhánh rẽ phải/rẽ trái quy mô 01 làn xe.



b2. Nút giao ĐH.212 (Km15+158)

- Vị trí: nút giao giữa cao tốc ven biển với ĐH.212, tại Km15+158/lý trình dự án.
- Hiện trạng:
 - + Tuyến đường bộ ven biển đang xây dựng theo quy mô Bn = 24,75m.
 - + Cầu vượt ĐH.212 đã hoàn thành kết cấu phần dưới, lao lắp dầm và thi công bản mặt cầu 02/05 nhịp.
 - + Nhánh nối ĐH.212 đã xây dựng nền đường.
- Giải pháp thiết kế:
 - + Thiết kế nút giao khác mức liên thông dạng Trumpet với cầu trên nhánh nối ĐH.212 vượt cao tốc.
 - + Cầu vượt nút giao quy mô 02 làn xe hai chiều, Bc = 13,5m. Các nhánh rẽ trong nút quy mô 01 làn.



b3. Nút giao Lạng Am – Ven Biển

- Vị trí: nút giao giữa cao tốc ven biển với tuyến Lạng Am – Ven Biển, tại Km20+865/lý trình dự án.
- Hiện trạng: Hiện trạng là nút giao ngã ba cùng mức giữa tuyến đường bộ ven biển và tuyến nối Lạng Am – Ven Biển. Trong đó, tuyến đường bộ ven biển đang xây dựng theo quy mô Bn = 24,75m; tuyến Lạng Am – Ven Biển quy mô đường cấp 3 đồng bằng 02 làn xe.
- Giải pháp thiết kế:
 - + Giai đoạn 1 thiết kế nút giao khác mức liên thông dạng Trumpet với cầu trên tuyến Lạng Am – Ven Biển vượt cao tốc, quy mô 02 làn xe, Bc = 13,5m. Các nhánh rẽ trong nút giao quy mô 01 làn.
 - + Giai đoạn 2 khi hình thành trục nối Vĩnh Bảo – Sân bay Tiên Lãng sẽ điều chỉnh nút giao thành dạng hoa thị hoàn chỉnh.



Mặt bằng nút giao Lạng Am giai đoạn 1

b4. Nút giao QL37

- Vị trí: nút giao giữa cao tốc ven biển với QL37 mới, tại Km31+464/lý trình dự án.
- Hiện trạng: là nút giao ngã năm giữa các nhánh
 - + Quốc lộ 37 mới: đường bê tông nhựa Bm/Bn = 11,0m/12,0m;
 - + Đường bộ ven biển: đang thi công theo quy mô Bn = 12m.

Cao tốc Ninh Bình - Hải Phòng đoạn qua tỉnh Nam Định và Thái Bình theo phương thức đối tác công tư (Quyết định số 1799/QĐ-UBND ngày 31/10/2024 của UBND tỉnh Thái Bình): phê duyệt thiết kế nút giao dạng Kim cương, đầu tư xây dựng nhánh rẽ phải một chiều kết nối tuyến đường ven biển và nhánh 2 chiều kết nối.

- Giải pháp thiết kế:
 - + Thiết kế nút giao khác mức liên thông dạng kim cương.
 - + Phạm vi dự án đầu tư xây dựng phần còn lại của nút giao: cầu trên cao tốc vượt QL37 quy mô Bc = 24,75m, nút đảo xuyên và các nhánh rẽ còn lại.



1.4.1.3. Đường ngang, đường gom

a. Đường ngang

Tại các vị trí giao cắt đường ngang hiện trạng xây dựng cầu vượt hoặc hầm chui kết hợp với hệ thống đường gom để đảm bảo việc đi lại của người dân. Quy mô đường ngang thiết kế phù hợp với quy mô đường hiện trạng, phù hợp với quy mô đường ngang theo quy hoạch, cụ thể như sau:

Bảng 1. Thông kê vị trí đường ngang

TT	Lý trình	Tên tuyến	Hiện trạng		Quy hoạch (m)	Thiết kế		Ghi chú
			Bm/Bn (m)	Mặt		Giải pháp	Cầu: Bc Hầm: BxH (m)	
I, Xã Kiến Hải (Km7+550 - Km9+724)								
1	7+700		3,5/5,0	BTN		Nối gom		
2	9+234		8,0/16	BTN		Kết nối gom		
3	10+400	Đê VU	5,0/6,0	BTN		Dưới cầu		
II, Xã Hùng Thắng (Km11+964 - Km16+500)								
4	12+139,42					Hầm chui	4,0x3,0	Nối dài
5	13+058,00	Chưa có			Dpcg: 6 Mặt: 2x15 Hè: 2x6,0	Cầu ngang QH	17,5	Dự án riêng

Tham vấn trong quá trình thực hiện Đánh giá tác động môi trường

TT	Lý trình	Tên tuyến	Hiện trạng		Quy hoạch (m)	Thiết kế		Ghi chú
			Bm/Bn (m)	Mặt		Giải pháp	Cầu: Bc Hầm: BxH (m)	
					Nền: 50			
6	13+685		3,0/4			Nối gom		
7	14+471					Dưới cầu	8x4,5	Gom
8	14+518	ĐH,212	11/12			Dưới cầu	12x4,75	
9	15+461,32					Hầm chui	4,0x3,0	Nối dài
10	16+010,24					Hầm chui	7,0x4,5	Nối dài
III, Xã Chấn Hưng (Km16+500 - Km22+020)								
11	16+504,24					Hầm chui	5,0x3,5	Nối dài
12	16+831,24					Hầm chui	3,0x3,0	Nối dài
13	17+146,71					Hầm chui	5,0x3,5	Nối dài
14	17+224,72	Chưa có			Dpcg: 4 Mặt: 2x10,5 Dpcb: 2x4 Gom: 2x7,5 Hè: 2x6,0 Nền: 60	Cầu ngang QH	17,5	Dự án khác
15	17+789,26					Hầm chui	3,0x3,0	Nối dài
16	18+432,05	Trục xã Chấn Hưng	8,0	BTN	Mặt: 22 Hè: 2x4,0 Nền: 30	Hầm chui (*)	2(8,0x4,5)	Nối dài
17	19+075,54					Hầm chui	5,0x3,5	Nối dài
18	19+648,35					Hầm chui	7,0x4,5	Nối dài
19	19+781,91					Dưới cầu KN	7,0x4,5	
20	20+546		3,0	BTXM		Nối gom		
21	21+204,96					Hầm chui	4,0x3,0	Nối dài
22	21+490	Đê TB				Dưới cầu	6,5x4,5	
IV, Xã Đông Thụy Anh (Km22+020 - Km28+000)								
23	22+500	Đê TB				Dưới cầu	6,5x4,5	
24	23+050		3,5/5,0			Nối gom		
25	23+316,96					Hầm chui	4,0x3,0	Nối dài
26	24+350,39					Hầm chui	4,0x3,0	Nối dài
27	24+540,00		3,0/4,0	BTXM		Nối gom		
28	24+600,00		3,0/4,0	BTXM		Nối gom		

Tham vấn trong quá trình thực hiện Đánh giá tác động môi trường

TT	Lý trình	Tên tuyến	Hiện trạng		Quy hoạch (m)	Thiết kế		Ghi chú
			Bm/Bn (m)	Mặt		Giải pháp	Cầu: Bc Hầm: BxH (m)	
29	24+800,00		3,5/5,0	BTXM		Nối gom		
30	25+210,00		3,5/5,0	BTXM		Nối gom		
31	25+422,00	ĐT,461	7/8	BTN	Cấp III ĐB 2-4 làn xe	Cầu ngang	12	QH 1735
32	26+017,28					Hầm chui	7,0x4,5	Nối dài
33	26+280,00		3,5/5,0	BTXM		Nối gom		
34	27+700,00		3,5/5,0	BTXM		Nối gom		
V, Xã Thái Thụy (Km28+000 - Km31+500)								
35	28+180		2,0/3,0	BTXM		Nối gom		
36	28+515		3,0/4,0	BTXM		Nối gom		
37	29+042,00	ĐH,93	7/8	BTN		Nối 29400		
38	29+400	QH02	24/34	BTN		Cầu ngang	17,5	
39	29+460		3,5/5,0	BTXM		Nối gom		
40	30+153,00	ĐT,467 B (QL 37 cũ)	11/12	BTN	Cấp III ĐB 2-4 làn xe	Cầu ngang	12	
					Tổng	Hầm chui	14	
						Cầu ngang	3	
						Cầu ngang QH	3	
						Nối gom	14	
						Dưới cầu	6	

Ghi chú:

(*) Dự án Mở rộng ven biển thiết kế hầm chui khẩu độ (8,0x4,5)m tại Km18+432,05 (Km16+635,53/lý trình Dự án Mở rộng), đang thi công. Tìm hầm chui trùng tìm đường hiện trạng, trùng tìm quy hoạch.

Theo Quy hoạch chung khu kinh tế ven biển phía Nam thành phố Hải Phòng, quy mô đường quy hoạch Bm/Bn = 22m/30m, tìm quy hoạch trùng tìm đường cũ. Sau khi dự án được phê duyệt Tiền khả thi, kiến nghị báo cáo cơ quan có thẩm quyền để điều chỉnh quy mô hầm chui dự án Mở rộng ven biển cho phù hợp quy hoạch.

b. Đường gom

Thiết kế đường gom hai bên cao tốc giữa các nút giao liên thông và các đường ngang trên tuyến để đảm bảo kết nối dân sinh, phù hợp với quy hoạch địa phương.

Bảng 2. Thống kê đường gom dân sinh

TT	Tên tuyến	Lý trình		Chiều dài (m)	Phía		Quy mô		Ghi chú
					Trái	Phải	Bmặt (m)	Bnền (m)	
Nút Đường bộ ven Biển đến cầu Văn Úc				7,089.67					
1		7+550	8+520	970.00	x		7.00	8.00	Nút Ven Biển đến Nút Nam Đồ Sơn
2		7+550	8+520	970		x	7.00	8.00	Nút Ven Biển đến Nút Nam Đồ Sơn
3	NDS-G1	8+520	9+460	738		x	7.00	8.00	Nút Nam Đồ Sơn (đi ĐT.354)
4	NDS-G2	8+520	9+460	717		x	7.00	8.00	Nút Nam Đồ Sơn (đi cầu VU)
5	NDS-G3	8+520	9+460	780	x		7.00	8.00	Nút Nam Đồ Sơn (đi cảng NDS)
6	NDS-G4	8+520	9+460	754	x		7.00	8.00	Nút Nam Đồ Sơn (đi ĐT.353)
7	GP2	9+460	9+723.6 7	263.67		x	10.00	11.00	Đường dẫn cầu Văn Úc xe máy
8	GT2	9+460	10+400	945	x		7.00	8.00	Đi đê Văn Úc
9	GP3	9+500	10+400	952		x	7.00	8.00	Đi đê Văn Úc
IV. Cầu Văn Úc - cầu Thái Bình				19,396.8					
10	GP4	11+964	14+520	2,715.67		x	10.00	11.00	VănÚc-ĐH.212
11	GT3	12+060	14+520	2,561.65	x		7.00	8.00	Đê Văn Úc - ĐH.212
12	GP5	14+700	20+860	6,227.00		x	7.00	8.00	ĐH.212 - Lạng Am
13	GT4	14+500	21+500	7,199.48	x		7.00	8.00	ĐH.212 - Đê sông Thái Bình
14	GP6	20+860	21+500	693.00		x	7.00	8.00	Lạng Am - Đê sông Thái Bình
V. Cầu Thái Bình - Nút QL37				1380					
15		23+030	23+360	330.00	x		7.00	8.00	Hầm Km23+316.96 (4.0x3.0)m
16		24+280	24+840	560.00		x	7.00	8.00	Hầm Km24+350 (4.0x3.0)m
17		26+000	26+340	340.00		x	7.00	8.00	Hầm Km26+017 (7.0x4.5)m
18		26+220	26+370	150.00	x		7.00	8.00	Hầm Km26+017 (7.0x4.5)m

1.4.1.4. Phần cầu

a. Cầu trên cao tốc

- Cầu ĐH212 (Km14+520) gồm 05 nhịp dầm I24m: Hoàn thiện khối lượng còn lại của dự án BOT ven biển Hải Phòng.
- Cầu Kênh Nam (Km19+750,5) gồm 02 nhịp dầm I24m: Hoàn thiện khối lượng còn lại của dự án BOT ven biển Hải Phòng.
- Cầu Thái Bình (Km22+014,63):
 - + Hoàn thiện khối lượng còn lại của dự án BOT ven biển Hải Phòng có sơ đồ $(2 \times 20 + 39,1 + 9 \times 40 + 39,1) + (42 + 63 + 42) + (39,1 + 9 \times 40 + 39,1 + 2 \times 20)$ m.
 - + Xây dựng cầu Thái Bình 2 mới vượt sông Thái Bình cạnh cầu hiện tại với sơ đồ nhịp tương tự cầu Thái Bình hiện tại $(2 \times 20 + 39,1 + 9 \times 40 + 39,1) + (42 + 63 + 42) + (39,1 + 6 \times 40 + 45,0 + 50,0 + 45,0 + 3 \times 20)$ m, tổng chiều dài cầu dự kiến $L_c = 1116,0$ m, chiều rộng cầu dự kiến 12,25m, bằng BTCT DƯỠ và BTCT.
- Cầu Chùa Xú (Km23+930): Hoàn thiện khối lượng còn lại của dự án BOT ven biển Hải Phòng và xây dựng cầu Chùa Xú 2 mới cạnh cầu hiện tại với sơ đồ nhịp tương tự cầu hiện tại (1×24) m, kết cấu dầm bản rộng lắp ghép, tổng chiều dài cầu dự kiến $L_c = 33,1$ m, chiều rộng cầu dự kiến 12,25m, bằng BTCT DƯỠ và BTCT.
- Cầu Thụy An (Km26+972): Hoàn thiện khối lượng còn lại của dự án BOT ven biển Hải Phòng và xây dựng cầu Thụy An 2 mới cạnh cầu với sơ đồ nhịp tương tự cầu hiện tại (4×15) m, kết cấu dầm bản rộng lắp ghép, tổng chiều dài cầu dự kiến $L_c = 72,25$ m, chiều rộng cầu dự kiến 12,25m, bằng BTCT DƯỠ và BTCT.

b. Cầu trong nút giao

- Nút giao Nam Đồ Sơn: Xây dựng nút giao khác mức dạng hoa thị hoàn chỉnh với đường cao tốc. Phương án xây dựng cầu trong phạm vi nút giao kết cấu dầm super T lắp ghép BTCT DƯỠ và BTCT với sơ đồ nhịp $(2 \times 30,6 + 39,1 + 3 \times 40 + 3 \times 39,1)$ m, tổng chiều dài cầu dự kiến $L_c = 348,0$ m, chiều rộng cầu dự kiến 26,0m và 36,0m đoạn mở rộng làn cho nhánh rẽ bằng. Các nhánh rẽ gồm 04 cầu kết cấu dầm bản rộng đổ tại chỗ BTCT DƯỠ và BTCT với sơ đồ nhịp (3×30) m, có chiều rộng dự kiến 7,0m.
- Nút giao ĐH.212: Xây dựng nút giao khác mức dạng Trumpet giao với đường cao tốc. Phương án xây dựng cầu trong phạm vi nút giao kết cấu dầm super T lắp ghép BTCT DƯỠ và BTCT với sơ đồ nhịp $(39,1 + 42,5 + 45 + 42,5 + 39,1)$ m, tổng chiều dài cầu dự kiến $L_c = 217,4$ m, chiều rộng cầu dự kiến 13,5m.
- Nút giao Lạng Am - ven biển: Xây dựng nút giao khác mức dạng Trumpet giao với đường cao tốc. Phương án xây dựng cầu trong phạm vi nút giao kết cấu dầm super T lắp ghép BTCT DƯỠ và BTCT với sơ đồ nhịp $(39,1 + 3 \times 40,0 + 39,1)$ m, tổng

chiều dài cầu dự kiến $L_c=210,4\text{m}$, chiều rộng cầu dự kiến $13,5\text{m}$.

- Nút giao QL37: Thiết kế nút giao khác mức liên thông dạng kim cương. Phương án xây dựng cầu trong phạm vi nút giao kết cấu dầm super T lắp ghép BTCT DƯL và BTCT với sơ đồ nhịp $(39,1+40,0+42,5 + 2 \times 45,0 + 42,5 + 3 \times 40,0 + 39,1)\text{m}$, tổng chiều dài cầu dự kiến $L_c=426,4\text{m}$, chiều rộng cầu dự kiến $24,75\text{m}$.

c. Cầu trên đường gom

- Cầu Kênh Trung Thủy Nông (Km14+500, Km2+730/GP4): kết cấu dầm bản rỗng lắp ghép bằng BTCT DƯL và BTCT với sơ đồ $1 \times 24\text{m}$, tổng chiều dài cầu dự kiến $L_c=30,0\text{m}$, chiều rộng cầu khoảng $25,0\text{m}$.
- Cầu Kênh Nam - Gom (Km19+750,5) gồm 02 cầu có kết cấu dầm I lắp ghép bằng BTCT DƯL và BTCT với sơ đồ $2 \times 24\text{m}$, tổng chiều dài cầu dự kiến $L_c=54,15\text{m}$, chiều rộng cầu khoảng $8,0\text{m}$.

d. Cầu vượt ngang

- Cầu vượt ngang ĐT.461 (Km25+422): Phương án xây dựng cầu vượt ngang kết cấu dầm super T lắp ghép BTCT DƯL và BTCT với sơ đồ nhịp $(39,1+3 \times 40,0+39,1)\text{m}$, tổng chiều dài cầu dự kiến $L_c=204,4\text{m}$, chiều rộng cầu khoảng $12,0\text{m}$.
- Cầu vượt ngang QH02 (Km29+400): Phương án xây dựng cầu vượt ngang kết cấu dầm super T lắp ghép BTCT DƯL và BTCT với sơ đồ nhịp $(39,1+3 \times 40,0+39,1)\text{m}$, tổng chiều dài cầu dự kiến $L_c=207,4\text{m}$, chiều rộng cầu khoảng $17,5\text{m}$.
- Cầu vượt ngang ĐT.467B (Km30+340): Phương án xây dựng cầu vượt ngang kết cấu dầm super T lắp ghép BTCT DƯL và BTCT với sơ đồ nhịp $(39,1+3 \times 40,0+39,1)\text{m}$, tổng chiều dài cầu dự kiến $L_c=214,4\text{m}$, chiều rộng cầu khoảng $12,0\text{m}$.

1.4.1.5. Công trình an toàn giao thông

Việc bố trí cọc tiêu, biển báo vạch sơn được thiết kế theo các quy định của QCVN 41:2024/BGTVT - Quy chuẩn kỹ thuật quốc gia về báo hiệu đường bộ. Sơ đồ bố trí các biển báo và vạch sơn được thiết kế theo nguyên tắc:

- Tôn sòng: tôn sòng được bố trí dọc 2 bên tuyến và các nhánh ra vào nút giao;
- Bố trí cọc tiêu, hệ thống sơn phân làn, biển báo... theo quy định.

1.4.2. Các hoạt động của Dự án đầu tư

a. Giai đoạn thi công, xây dựng

- Hoạt động phát quang, chuẩn bị mặt bằng thi công, lắp đặt công trường, đào đắp nền đường, thi công các hạng mục công trình và hoạt động vận chuyển nguyên vật

liệu, đất, đá thải, phế thải phát sinh tiếng ồn, bụi, khí thải, nước thải sinh hoạt, nước mưa chảy tràn, chất thải rắn sinh hoạt, chất thải rắn thông thường, chất thải nguy hại; ảnh hưởng đến môi trường xung quanh, hệ sinh thái động - thực vật dọc tuyến và có nguy cơ gây ngập úng, gián đoạn nguồn nước tưới, ảnh hưởng đến hoạt động giao thông đường bộ, đường thủy và tiềm ẩn nguy cơ sự cố sạt lở, sụt lún, tai nạn lao động, tai nạn giao thông, cháy, nổ...

- Hoạt động hoàn trả mặt bằng tại các vị trí bố trí công trường, lán trại thi công dọc tuyến.
- Hoạt động sinh hoạt của công nhân.

b. Giai đoạn vận hành

- Hoạt động của các phương tiện giao thông lưu thông trên tuyến.
- Hoạt động vận hành, bảo trì, duy tu, sửa chữa nhỏ trên tuyến.

1.5. Các yếu tố nhạy cảm về môi trường

Theo quy định tại khoản 4 Điều 25 Nghị định số 08/2022/NĐCP, được sửa đổi, bổ sung tại khoản 2 Điều 5 Nghị định số 48/2026/NĐ-CP: Dự án không có yếu tố nhạy cảm về môi trường.

2. Các nội dung tham vấn

2.1. Vị trí thực hiện dự án đầu tư

2.1.1. Vị trí, ranh giới dự án

Dự án đầu tư xây dựng tuyến đường bộ cao tốc Ninh Bình - Hải Phòng (CT.08), đoạn qua thành phố Hải Phòng và 09km trên địa bàn tỉnh Thái Bình (nay là tỉnh Hưng Yên) - Hoàn thiện tuyến cao tốc và đoạn kết nối đường tỉnh 353 có tổng chiều dài tuyến khoảng 29,29 km, bao gồm:

(1) Hoàn thiện tuyến cao tốc từ nút giao Đường bộ ven biển đến nút giao QL37 mới với tổng chiều dài tuyến 24,19km, với:

- Điểm đầu Km7+550 tại vị trí cuối nút giao Đường bộ ven biển, tiếp giáp với phạm vi đoạn từ Cao tốc Hà Nội - Hải Phòng đến nút giao đường bộ ven biển, thuộc địa phận xã Kiến Hải, thành phố Hải Phòng;
- Điểm cuối Km31+500 tại nút giao QL37 mới, thuộc địa phận xã Thái Thụy, tỉnh Hưng Yên.

(2) Tuyến đường bộ ven biển từ ĐT.353 đến cao tốc ven biển có chiều dài 5,1 km với:

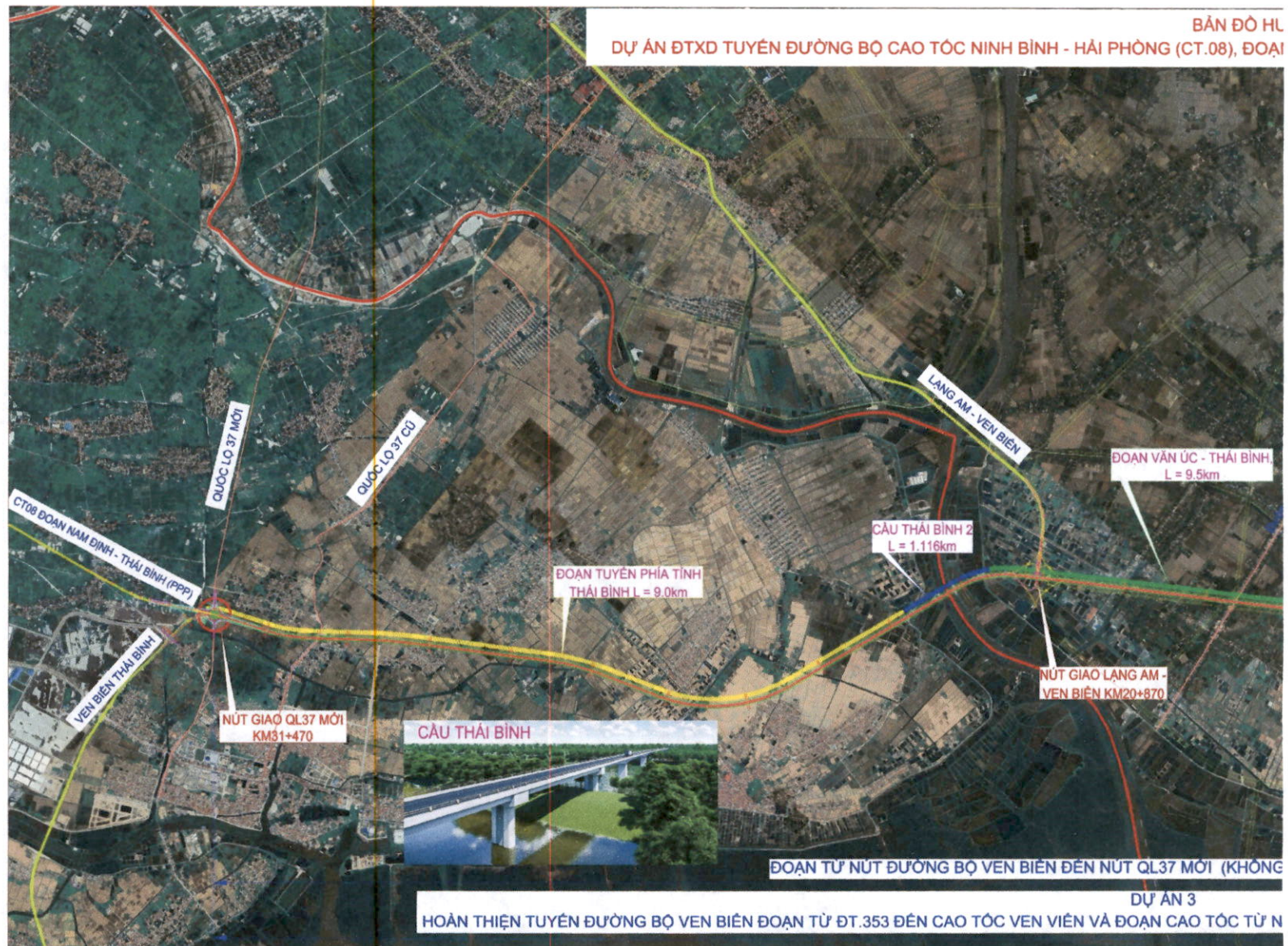
- Điểm đầu Km0 tại nút giao ĐT.353 với đường bộ ven biển, thuộc địa phận phường Nam Đồ Sơn, TP. Hải Phòng;

- Điểm cuối Km5+100 tại nút giao cao tốc ven biển với đường bộ ven biển, thuộc địa phận xã Kiến Hải, TP. Hải Phòng.

Phạm vi thực hiện Dự án nằm trong ranh giới địa lý hành chính 06 xã/phường bao gồm:

- Thành phố Hải Phòng: Phường Nam Đồ Sơn, xã Kiến Hải, xã Hùng Thắng, xã Chấn Hưng;
- Tỉnh Hưng Yên: Xã Đông Thụy Anh, xã Thái Thụy.

[illegible]



Hình 1. Sơ đồ hướng tuyến của Dự án

2.1.2. Hiện trạng sử dụng và chiếm dụng đất

Tổng diện tích chiếm dụng đất vĩnh viễn của Dự án khoảng 227,9 ha, bao gồm: 6,06 ha đất ở; 62,15 ha đất trồng lúa; 5,15 ha đất nuôi trồng thủy sản; 121,79 ha đất giao thông, thủy lợi. Chi tiết xem bảng dưới đây.

Bảng 3. Hiện trạng quản lý, sử dụng đất của Dự án

TT	Hạng mục	Đơn vị	Hải Phòng	Hưng Yên	Tổng
1	Chiếm dụng đất	ha	165,99	61,91	227,90
-	Đất ở	ha	6,83	0,75	7,58
-	Đất trồng lúa	ha	46,24	22,53	68,78
-	Đất thủy sản	ha	16,10	0,63	16,73
-	Đất sông ngòi, đường cũ	ha	96,82	38,00	134,82
2	Số hộ ảnh hưởng	hộ	193	39	232

Nguồn: Báo cáo nghiên cứu khả thi

2.1.3. Mối tương quan dự án với các đối tượng xung quanh và các đối tượng nhạy cảm xung quanh khu vực thực hiện dự án

Dự án không có yếu tố nhạy cảm về môi trường theo quy định tại Nghị định số 48/2026/NĐ-CP ngày 29/01/2026 của Chính phủ sửa đổi, bổ sung một số điều của Nghị định số 08/2022/NĐ-CP ngày 10 tháng 01 năm 2022 của Chính phủ quy định chi tiết một số điều của Luật Bảo vệ môi trường được sửa đổi, bổ sung bởi Nghị định số 05/2025/NĐ-CP ngày 06 tháng 01 năm 2025.

Khoảng cách đến các khu vực có yếu tố nhạy cảm môi trường được trình bày chi tiết tại bảng dưới.

Bảng 4. Thống kê các yếu tố nhạy cảm về môi trường

TT	Lý trình	Khoảng cách ^(*) (m)	Ghi chú
I	Đối tượng có yếu tố nhạy cảm về môi trường		
I.1	Dự án thuộc loại hình sản xuất, kinh doanh, dịch vụ có nguy cơ gây ô nhiễm môi trường quy định tại Phụ lục II Nghị định số 05/2025/NĐ-CP nằm trên Phường của đô thị đặc biệt, đô thị loại I, II, III và IV	Không có	
I.2	Nguồn nước mặt được dùng cho mục đích sinh hoạt	Không có	
I.3	Khu bảo tồn thiên nhiên; đất rừng đặc dụng, đất rừng phòng hộ; khu bảo vệ nguồn lợi thủy sản, vùng đất ngập nước quan trọng, khu dữ trữ sinh quyển, di sản thiên nhiên thế giới	Không có	
I.4	Đất có rừng tự nhiên;	Không có	

Tham vấn trong quá trình thực hiện Đánh giá tác động môi trường

I.5	Khu di sản thế giới, khu di tích lịch sử ÷ văn hóa, khu danh lam thắng cảnh được xếp hạng cấp Quốc gia, Quốc gia đặc biệt	Không có	
I.6	Dự án có yêu cầu di dân tái định cư	Có	

(*) Khoảng cách đến tìm đường

Bảng 5. Các khu dân cư và các đối tượng bị ảnh hưởng khác

TT	Đối tượng	Lý trình	Khoảng cách tính từ ranh tuyến (m)	Ghi chú
A	Các khu dân cư dọc tuyến			
I	Tuyến cao tốc từ nút giao Đường bộ ven biển đến nút giao QL37			
1	KDC xã Kiến Hải	Km7+800 - Km9+320	15 - 60	Khu dân cư tập trung dọc hai bên tuyến
2	KDC xã Hùng Thắng	Km14+400 - Km14+500	30 - 50	Khu dân cư tập trung bên phải tuyến
		Km15+500	15 - 40	Điểm dân cư rải rác hai bên tuyến
		Km16+300 - Km16+500	60 - 80	Điểm dân cư rải rác bên trái tuyến
3	KDC xã Chấn Hưng	Km16+520	30 - 50	Điểm dân cư rải rác hai bên tuyến
		Km17+100 - Km17+200	15 - 30	Điểm dân cư tập trung hai bên tuyến
		Km18+350 - Km18+500	15 - 40	Khu dân cư tập trung dọc hai bên tuyến
		Km19+600 - Km19+700	15 - 35	Điểm dân cư rải rác hai bên tuyến
4	KDC xã Đông Thụy Anh	Km22+450 - Km22+500	20 - 40	Điểm dân cư rải rác bên phải tuyến
		Km24+200 - Km24+250	50	Điểm dân cư rải rác bên phải tuyến
		Km24+400 - Km24+700	40 - 80	Điểm dân cư tập trung bên trái tuyến
		Km25+400 - Km25+500	30 - 60	Điểm dân cư rải rác hai bên tuyến
5	KDC xã Thái Thụy	Km28+600 - Km29+000	40 - 90	Khu dân cư tập trung dọc hai bên tuyến
		Km29+800 - Km30+200	10 - 55	
		Km30+400 - Km30+650	15 - 40	Khu dân cư tập trung

Tham vấn trong quá trình thực hiện Đánh giá tác động môi trường

TT	Đối tượng	Lý trình	Khoảng cách tính từ ranh tuyến (m)	Ghi chú
				bên phải tuyến
II	Tuyến đường bộ ven biển từ ĐT.353 đến cao tốc ven biển			
1	KDC phường Nam Đồ Sơn	Km0+000 - Km0+100	10 - 30	Điểm dân cư rải rác hai bên tuyến
		Km0+500 - Km0+780	15 - 60	
		Km1+530 - Km1+730	30 - 65	
		Km2+280 - Km2+640	10 - 25	Điểm dân cư rải rác bên phải tuyến
2	KDC xã Kiến Hải	Km4+550 - Km5+000	15 - 40	Khu dân cư tập trung dọc hai bên tuyến
B	Các đối tượng khác			
I	Tuyến cao tốc từ nút giao Đường bộ ven biển đến nút giao QL37			
1	Ao	Km7+900 - Km8+700	10 - 50	Hai bên tuyến
2	Ao	Km9+700 - Km9+900; Km20+600 - Km20+700; Km21+000 - Km21+900; Km22+100 - Km22+500	Cắt qua	
3	Đất nông nghiệp	Km7+550 - Km9+200; Km9+320 - Km9+700; Km10+166 - Km17+100; Km17+200 - Km18+350; Km18+500 - Km20+500; Km22+500 - Km31+500	Cắt qua	
4	Chùa Chi Trì	Km24+000	105	Phải tuyến
5	Trường THCS Thụy An	Km26+050	20	Phải tuyến
6	Trường mầm non và THCS xã Thụy Trình	Km29+800 - Km30+050	15 - 80	Trái tuyến
II	Tuyến đường bộ ven biển từ ĐT.353 đến cao tốc ven biển			
1	Đất nông nghiệp	Km0+100 - Km0+500; Km0+780 - Km5+100	Cắt qua	
2	Ao	Km 3+700 - Km4+400	10 - 30	Hai bên tuyến

2.2. Tác động môi trường của dự án đầu tư

2.2.1. Giai đoạn thi công xây dựng

2.2.1.1. Nước thải, khí thải

a) Nước thải

- Hoạt động sinh hoạt của công nhân phát sinh nước thải sinh hoạt với lưu lượng khoảng 5,0 m³/ngày đêm/công trường thi công. Thông số ô nhiễm đặc trưng gồm: Tổng chất rắn lơ lửng (TSS), Amoni (tính theo N), dầu mỡ động, thực vật, Phosphat (tính theo P), tổng Coliform.

- Nước thải phát sinh từ hoạt động vệ sinh phương tiện vận chuyển khoảng 9,0 m³/ngày đêm/công trường thi công và từ hoạt động của trạm trộn bê tông khoảng 17,0 m³/ngày đêm/trạm trộn. Thông số ô nhiễm đặc trưng gồm: TSS, dầu mỡ khoáng, đất, cát.

b) Bụi và khí thải

Bụi, khí thải phát sinh từ hoạt động phát quang thảm thực vật, phá dỡ nhà cửa, các công trình hạ tầng, đào đắp, vận chuyển nguyên nhiên vật liệu, đổ thải, hoạt động của các máy móc, thiết bị thi công các hạng mục công trình của Dự án... Thành phần chủ yếu gồm: Bụi, CO, NO_x, SO₂.

2.2.1.2. Chất thải rắn, chất thải nguy hại

a) Chất thải rắn sinh hoạt

Chất thải sinh hoạt phát sinh từ hoạt động của công nhân tham gia thi công khoảng 40 kg/ngày/công trường thi công. Thành phần chủ yếu: thức ăn thừa, bao bì, vỏ chai lọ, hộp đựng thức ăn.

b) Chất thải rắn xây dựng

- Chất thải rắn thi công từ hoạt động đào đắp nền đường, móng trụ cầu. Thành phần chủ yếu là đất đá thải, phế thải, đất lẫn bentonite.

- Bùn thải phát sinh từ hoạt động nạo vét hệ thống thoát nước mưa chảy tràn và hoạt động nạo vét bề mặt nước thải xây dựng. Thành phần chủ yếu là chất rắn lơ lửng, đất, cát.

- Hoạt động phá dỡ các công trình vật kiến trúc phục vụ thi công phát sinh phế thải, thành phần chủ yếu là đất, đá, gạch, ngói, bê tông, phế liệu...

c) Chất thải nguy hại

Hoạt động văn phòng và hoạt động bảo dưỡng, sửa chữa, thay dầu đối với phương tiện thi công phát sinh chất thải nguy hại với khối lượng khoảng 25-30 kg/tháng/công trường thi công. Thành phần chủ yếu gồm: dầu mỡ thải, giẻ lau dính dầu, bóng đèn huỳnh quang hỏng, ắc quy thải.

2.2.1.3. Tiếng ồn, độ rung

Hoạt động thi công các hạng mục công trình và hoạt động của các phương tiện giao thông vận tải, hoạt động của máy móc thi công như máy đào, máy xúc, xe lu, xe ủi,... thi công cầu, hầm chui, đường và nút giao phát sinh tiếng ồn, rung chấn.

2.2.1.4. Các tác động khác

- Nước mưa chảy tràn trên công trường thi công phát sinh khoảng 202,35 m³/ngày/công trường thi công/trận mưa lớn nhất. Thông số ô nhiễm đặc trưng: đất, cát, chất rắn lơ lửng.
- Hoạt động thi công các hạng mục công trình và hoạt động của các phương tiện vận chuyển nguyên vật liệu, phế thải ảnh hưởng tới đến hệ sinh thái trên cạn, dưới nước.
- Hoạt động thi công, xây dựng có nguy cơ nguồn nước và khả năng cấp, thoát nước.

2.2.2. Giai đoạn vận hành

2.2.2.1. Nước thải, khí thải

a) Nguồn phát sinh, tính chất của nước thải

Nước mưa chảy tràn trên tuyến hình thành do nước mưa chảy trên bề mặt đường và khu vực lân cận. Thông số ô nhiễm đặc trưng: SS; ngoài ra có thể cuốn theo dầu mỡ, bụi bẩn tích tụ trên mặt đường.

b) Nguồn phát sinh, tính chất của bụi, khí thải

Hoạt động của phương tiện giao thông lưu thông trên tuyến phát sinh bụi, khí thải. Thông số ô nhiễm đặc trưng gồm: CO_x, NO_x, SO₂, VOC_s.

2.2.2.2. Chất thải rắn, chất thải nguy hại

a) Chất thải rắn thông thường

Chất thải rắn thông thường: phát sinh từ hoạt động bảo trì, duy tu các công trình trên tuyến, với khối lượng khoảng 2-3 m³/đợt bảo dưỡng. Thành phần chủ yếu: bê tông, nhựa đường bám dính, cọc tiêu hư hỏng và các vật liệu xây dựng thải khác.

b) Chất thải nguy hại

Hoạt động vận hành, bảo trì các công trình và hệ thống an toàn giao thông trên tuyến phát sinh chất thải nguy hại với khối lượng khoảng 03 kg/đợt bảo dưỡng. Thành phần chủ yếu gồm: bóng đèn huỳnh quang hỏng, sơn thừa, nhựa đường bám dính.

2.2.2.3. Tiếng ồn, độ rung

Tiếng ồn và độ rung phát sinh từ hoạt động lưu thông của các phương tiện giao thông trên tuyến.

2.2.2.4. Các tác động khác

- Nước mưa chảy tràn phát sinh khoảng 607 m³/ngày/trận mưa lớn nhất. Thông số ô nhiễm đặc trưng: đất, cát, chất rắn lơ lửng.
- Việc hình thành tuyến đường có khả năng ảnh hưởng đến tiêu thoát nước và nguy cơ

xảy ra sự cố ngập úng.

2.3. Biện pháp giảm thiểu tác động xấu đến môi trường

2.3.1. Các công trình và biện pháp thu gom, xử lý nước thải, khí thải

2.3.1.1. Đối với thu gom và xử lý nước thải

a) Giai đoạn thi công, xây dựng

- Đối với nước thải sinh hoạt: Lắp đặt tại mỗi công trường thi công 03 nhà vệ sinh di động, dung tích mỗi nhà vệ sinh di động khoảng 5 m^3 để thu gom toàn bộ nước thải sinh hoạt. Chủ dự án hợp đồng với đơn vị có chức năng vận chuyển, xử lý theo đúng quy định.

Quy trình xử lý: Nước thải sinh hoạt $\rightarrow$ nhà vệ sinh lưu động $\rightarrow$ đơn vị chức năng bơm hút, vận chuyển, xử lý.

- Bố trí tại mỗi công trường thi công 01 hệ thống cầu rửa xe kích thước $L \times B \times H$ khoảng $(3,0 \times 2,0 \times 0,5) \text{ m}$, cống và 01 bể lắng cấu tạo 04 ngăn với tổng dung tích khoảng 18 m^3 (bể gom có dung tích khoảng $3,0 \text{ m}^3$, bể tách dầu mỡ dung tích khoảng $3,0 \text{ m}^3$, bể lắng cặn dung tích khoảng $3,0 \text{ m}^3$, bể chứa nước sau xử lý dung tích khoảng $9,0 \text{ m}^3$) để thu gom, tách dầu và lắng cặn toàn bộ nước thải từ hoạt động vệ sinh phương tiện vận chuyển, thiết bị thi công. Nước thải sau khi tách dầu mỡ, lắng cặn được tái sử dụng toàn bộ vào mục đích vệ sinh phương tiện vận chuyển, làm ẩm vật liệu thi công, đất đá thải trước khi vận chuyển; váng dầu được thu gom, lưu trữ, hợp đồng với đơn vị chức năng thu gom, vận chuyển, xử lý cùng với chất thải nguy hại khác của Dự án theo quy định; đất, cát, cặn tại bể lắng được thu gom và vận chuyển đi đổ thải cùng với phế thải xây dựng của Dự án.

Quy trình xử lý: Nước thải từ hoạt động vệ sinh phương tiện vận chuyển, thiết bị thi công $\rightarrow$ Bể lắng 04 ngăn $\rightarrow$ Tách dầu $\rightarrow$ Lắng cặn $\rightarrow$ Nước rửa sau khi được lắng cặn $\rightarrow$ Vệ sinh phương tiện vận chuyển, làm ẩm vật liệu đất thải khi vận chuyển.

- Tại các công trường: Xây dựng 01 bể lắng cấu tạo 02 ngăn, dung tích khoảng 24 m^3 /bể để thu gom, lắng cặn toàn bộ nước thải từ hoạt động của trạm trộn bê tông; nước thải sau khi lắng cặn được bơm lên bồn trộn để tái sử dụng toàn bộ cho hoạt động sản xuất bê tông.

Quy trình xử lý: Nước rửa cốt trộn $\rightarrow$ Bể lắng 02 ngăn $\rightarrow$ Lắng cặn $\rightarrow$ Tái sử dụng cho hoạt động sản xuất bê tông.

b) Giai đoạn vận hành

Dự án không phát sinh nước thải trong giai đoạn vận hành.

c) Yêu cầu về bảo vệ môi trường:

- Thu gom toàn bộ nước thải phát sinh từ quá trình thi công xây dựng đảm bảo toàn bộ nước thải phát sinh trong quá trình thi công xây dựng của Dự án được thu gom. Đồng

thời thuê đơn vị xử lý đúng quy định, một phần tái sử dụng vào mục đích làm ẩm vật liệu, sản xuất bê tông không xả ra môi trường.

- Đảm bảo đáp ứng các yêu cầu về an toàn và vệ sinh môi trường theo quy định tại Luật Bảo vệ môi trường và các quy định pháp luật khác có liên quan.

2.3.1.2. Đối với thu gom và xử lý bụi, khí thải

a) Giai đoạn thi công, xây dựng

Che phủ bạt đối với tất cả các phương tiện chuyên chở nguyên vật liệu, chất thải; phương tiện vận chuyển chở đúng trọng tải quy định; phun nước tưới ẩm thường xuyên vào những ngày không mưa với tần suất tối thiểu 02 lần/ngày; thường xuyên thu dọn đất, cát, vật liệu rơi vãi tại khu vực thi công và đường tiếp cận; lắp đặt hệ thống vệ sinh phương tiện vận chuyển tại mỗi công trường thi công, đảm bảo bánh xe được rửa sạch bùn đất trước khi ra khỏi công trường; sử dụng máy hút bụi trực tiếp để hút bụi, vệ sinh mặt đường tại các vị trí thi công gần khu dân cư đông dân cư trước khi thả nhựa; lắp dựng hàng rào tôn xung quanh vị trí thi công gần các khu dân cư, trường học, chùa dọc tuyến thi công, đảm bảo môi trường không khí xung quanh khu vực Dự án luôn nằm trong giới hạn cho phép của QCVN 05:2023/BTNMT - Quy chuẩn kỹ thuật quốc gia về chất lượng không khí.

b) Giai đoạn vận hành

Định kỳ thực hiện quét, thu gom chướng ngại vật và vệ sinh mặt đường trên tuyến đường.

c) Yêu cầu bảo vệ môi trường

Thực hiện các biện pháp giảm thiểu tác động của bụi, khí thải phát sinh bởi Dự án trong giai đoạn thi công xây dựng và vận hành; đáp ứng các điều kiện về vệ sinh môi trường, QCVN 05:2023/BTNMT - Quy chuẩn kỹ thuật quốc gia về chất lượng không khí.

2.3.2. Các công trình, biện pháp quản lý chất thải rắn, chất thải nguy hại

2.3.2.1. Công trình, biện pháp thu gom, lưu giữ, quản lý, xử lý chất thải rắn thông thường

a) Giai đoạn thi công, xây dựng

- Chất thải rắn sinh hoạt được xử lý từng bước. Đầu tiên là thu gom chất thải rắn sinh hoạt, phân loại theo quy định tại khoản 1, Điều 75. Phân loại, lưu giữ, chuyển giao chất thải rắn sinh hoạt, Luật Bảo vệ Môi trường số 72/2020/QH14 và tách riêng thành Chất thải rắn có khả năng tái sử dụng, tái chế; Chất thải thực phẩm và chất thải rắn sinh hoạt khác. Các chất thải không được tái sử dụng được vận chuyển đến các bãi rác trên địa bàn thành phố Hải Phòng, tỉnh Hưng Yên để đổ bỏ.

- Bố trí tại mỗi công trường thi công khoảng 04 thùng rác chuyên dụng có nắp đậy, dung tích khoảng 240 lít/thùng, đảm bảo thu gom toàn bộ chất thải rắn sinh hoạt phát sinh từ hoạt động của Dự án; hợp đồng với đơn vị chức năng thu gom, xử lý theo quy định.

b) Giai đoạn vận hành

Thu gom toàn bộ chất thải rắn thông thường phát sinh từ hoạt động vận hành, bảo trì các công trình và hệ thống an toàn giao thông trên tuyến về vị trí thích hợp, không cản trở giao thông. Chủ dự án hợp đồng với đơn vị có chức năng thu gom, vận chuyển, xử lý theo quy định khi có phát sinh.

c) Yêu cầu về bảo vệ môi trường

- Đảm bảo toàn bộ chất thải rắn thông thường, chất thải rắn sinh hoạt phát sinh trong các giai đoạn của Dự án đều được thu gom, phân định, phân loại tại nguồn, lưu giữ, vận chuyển, xử lý đáp ứng các yêu cầu về an toàn và vệ sinh môi trường theo quy định của Luật Bảo vệ môi trường và các quy định pháp luật khác có liên quan.
- Thực hiện các biện pháp quản lý, kỹ thuật bảo đảm các yêu cầu về an toàn vệ sinh môi trường, thu gom, thoát nước mưa chảy tràn và giảm thiểu bụi phát sinh và các yêu cầu khác của địa phương theo quy định.
- Trường hợp đất đá đào trong phạm vi Dự án được xác định là vật liệu xây dựng để đắp cho công trình, thực hiện thủ tục đăng ký, tận thu theo quy định của Luật Khoáng sản các quy định của pháp luật khác có liên quan.

2.3.2.2. Công trình, biện pháp thu gom, lưu trữ, xử lý chất thải nguy hại

a) Giai đoạn thi công, xây dựng

- Bố trí tại mỗi công trường thi công khoảng 04 thùng chứa chất thải nguy hại chuyên dụng dung tích khoảng 240 lít/thùng có nắp đậy kín, đảm bảo không rò rỉ, bay hơi, rơi vãi, phát tán ra môi trường và có gắn dấu hiệu cảnh báo nguy hại để thu gom, phân loại tại nguồn toàn bộ chất thải nguy hại phát sinh.
- Thu gom toàn bộ chất thải nguy hại phát sinh từ hoạt động thi công các hạng mục công trình của Dự án, tập kết về kho lưu giữ chất thải nguy hại tạm thời tại công trường thi công có diện tích khoảng 5 m².
- Kho lưu giữ chất thải nguy hại tạm thời được xây dựng theo đúng quy cách, bảo đảm lưu chứa an toàn, không tràn đổ, có dán nhãn và gắn biển hiệu cảnh báo theo quy định; định kỳ chuyển giao chất thải nguy hại cho đơn vị có chức năng thu gom, vận chuyển và xử lý theo quy định Thông tư số 02/2022/TT-BTNMT ngày 10/01/2022 của Bộ Tài nguyên và Môi trường quy định chi tiết thi hành một số điều của Luật Bảo vệ môi trường.

b) Giai đoạn vận hành

Thu gom toàn bộ chất thải nguy hại phát sinh vào thùng chứa chuyên dụng, có nắp đậy, có gắn mã phân định chất thải nguy hại theo quy định, bảo đảm lưu chứa an toàn, không tràn đổ. Chủ dự án hợp đồng với đơn vị có chức năng thu gom, vận chuyển, xử lý theo đúng quy định khi có phát sinh.

c) Yêu cầu về bảo vệ môi trường

Thiết kế đúng quy cách khu lưu giữ chất thải nguy hại và đảm bảo toàn bộ chất thải nguy hại phát sinh trong quá trình thi công xây dựng và vận hành Dự án luôn được thu gom, lưu giữ, vận chuyển, xử lý đáp ứng các yêu cầu về an toàn và vệ sinh môi trường theo quy định của Luật Bảo vệ môi trường và các văn bản pháp luật có liên quan.

2.3.3. Công trình, biện pháp giảm thiểu tác động do tiếng ồn, độ rung

a) Giai đoạn thi công, xây dựng

Lắp dựng hàng rào bằng tôn xung quanh khu vực thi công gần các khu dân cư; không thi công tại vị trí đi qua khu dân cư vào thời gian từ 22h - 6h và 11h30 - 13h30; các thiết bị thi công được lắp thiết bị giảm thanh và được kiểm tra, bảo dưỡng định kỳ thường xuyên; đền bù mọi thiệt hại nếu hoạt động thi công gây hư hại đến công trình; đảm bảo môi trường xung quanh khu vực Dự án luôn ở mức độ cho phép của QCVN 26:2025/BNMT - Quy chuẩn kỹ thuật quốc gia về tiếng ồn; QCVN 27:2025/BNMT - Quy chuẩn kỹ thuật quốc gia về độ rung.

b) Giai đoạn vận hành

Thực hiện kiểm soát tải trọng đối với các phương tiện lưu thông trên tuyến, bảo đảm các phương tiện lưu thông trên tuyến đều đúng tải trọng cho phép.

c) Yêu cầu về bảo vệ môi trường

Áp dụng QCVN 26:2025/BNMT - Quy chuẩn kỹ thuật quốc gia về tiếng ồn, QCVN 27:2025/BNMT - Quy chuẩn kỹ thuật quốc gia về độ rung và quy chuẩn về bảo vệ môi trường có liên quan khác.

2.3.4. Các công trình, biện pháp bảo vệ môi trường khác

2.3.4.1. Phương án thoát nước mưa chảy tràn

a) Giai đoạn thi công, xây dựng

- Xây dựng hệ thống rãnh thu gom nước mưa hình thang kích thước miệng rãnh x đáy x sâu khoảng (0,8 x 0,4 x 0,4) m và hệ thống hố lắng kích thước L x B x H khoảng (1,0 x 1,0 x 1,0) m với khoảng cách khoảng 50 m/hố lắng xung quanh các công trường thi công và dọc 2 bên ranh giới tuyến đường đang thi công với các khu vực dân cư để thu gom và lắng lọc nước mưa chảy tràn. Nước mưa thu gom, dẫn vào mương dẫn qua hố ga có lưới chắn để thu gom rác. Nước sau hố ga trước khi

cho chảy vào dòng nước tại các kênh dẫn.

- Quy trình xử lý: Nước mưa chảy tràn → hệ thống rãnh thu gom nước mưa và hố lắng → lắng cặn → môi trường.

b) Giai đoạn vận hành

Xây dựng hệ thống thoát nước trên tuyến đường được xây dựng theo đúng thiết kế đã được cơ quan chức năng có thẩm quyền phê duyệt.

2.3.4.2. Biện pháp giảm thiểu tác động tới hệ sinh thái

- Giám sát, đảm bảo công tác thi công được triển khai trong ranh giới, phạm vi cho phép; tăng cường kiểm soát không để công nhân san gạt đất xuống ruộng, ao nuôi và đất canh tác của dân tại những vị trí sát cánh đồng lúa, vườn cây, ao nuôi trồng thủy sản của người dân.
- Phối hợp với cơ quan chức năng có thẩm quyền trong việc xây dựng hệ thống thoát nước theo phương án được sự chấp thuận của cơ quan chức năng có thẩm quyền trước khi thi công hệ thống thoát nước, bảo đảm mọi hoạt động của Dự án không gây ảnh hưởng tới hoạt động lấy nước phục vụ sinh hoạt, tưới tiêu, sản xuất nông nghiệp và hoạt động kinh tế dân sinh khác của người dân khu vực Dự án.
- Hoàn nguyên môi trường, thanh thải lòng kênh/mương khu vực Dự án ngay sau khi kết thúc thi công.

2.4. Chương trình quản lý và giám sát môi trường; phương án phòng ngừa ứng phó sự cố môi trường

2.4.1. Tóm tắt chương trình quản lý và giám sát môi trường

2.4.1.1. Chương trình quản lý môi trường của chủ dự án

Chủ dự án thực hiện các công trình, biện pháp bảo vệ môi trường đã được nêu tại mục 2.3. Các công trình và biện pháp bảo vệ môi trường của dự án.

2.4.1.2. Chương trình quan trắc, giám sát môi trường của chủ dự án

a) Giám sát môi trường không khí

- Vị trí giám sát: Các khu dân cư tập trung nằm dọc tuyến Dự án bao gồm:
 - (1) KDC nút giao Nam Đồ Sơn - Km9+000
 - (2) KDC Km15+000
 - (3) KDC Km18+000
 - (4) KDC đầu tuyến giao với ĐT.353
 - (5) KDC gần điểm cuối tuyến Km5+100
- Thông số giám sát: Bụi TSP, ồn (LA_{eq}), rung (L_{eq});
- Tần suất giám sát: Tối thiểu 03 tháng/01 lần trong suốt thời gian thi công.

- Quy chuẩn so sánh: Áp dụng QCVN 05:2023/BTNMT - Quy chuẩn kỹ thuật quốc gia về chất lượng không khí và QCVN 26:2025/BNNMT - Quy chuẩn kỹ thuật quốc gia về tiếng ồn; QCVN 27:2025/BNNMT - Quy chuẩn kỹ thuật quốc gia về độ rung.
- b) Giám sát chất thải rắn sinh hoạt, chất thải rắn thông thường và chất thải nguy hại
Thực hiện phân định, phân loại, thu gom, quản lý chất thải rắn thông thường và chất thải nguy hại theo quy định của Luật Bảo vệ môi trường và các văn bản có liên quan.
- c) Giám sát khác
 - Vị trí giám sát: Tại các công trường thi công; Trên toàn bộ tuyến đường thi công; Tại các vị trí cống thoát nước dọc đoạn tuyến đi qua khu vực đất nông nghiệp; các công trường và đường liên thôn liên xã được sử dụng làm đường công vụ.
 - Tần suất giám sát: Giám sát thường xuyên trong thời gian thực hiện dự án.
 - Nội dung giám sát: Giám sát bảo vệ môi trường của công trường thi công (hệ thống biển báo, hàng rào, thiết bị phòng cháy, chữa cháy, dụng cụ bảo hộ lao động...); Giám sát việc tuân thủ các giải pháp về đảm bảo ATGT của nhà thầu; Giám sát việc thoát nước của hệ thống cống ngang và tình trạng ngập úng; Giám sát việc hoàn nguyên môi trường; Giám sát việc lún, nứt công trình.

2.4.2. Tóm tắt phương án phòng ngừa và ứng phó sự cố môi trường

a. Biện pháp phòng ngừa, ứng phó sự cố ngập úng

- Thực hiện cải tạo mương, kênh, cống tại các vị trí đoạn tuyến cắt qua trước khi tiến hành thi công.
- Thường xuyên kiểm tra, khơi thông các dòng chảy, thông tắc các cống rãnh thoát nước xung quanh công trường thi công, bảo đảm không để nước đọng, gây ngập úng cục bộ.

b. Biện pháp phòng ngừa, ứng phó sự cố cháy nổ

Ban hành quy định, nội quy, biển cấm, biển báo, sơ đồ hoặc biển chỉ dẫn về phòng cháy và chữa cháy, thoát nạn; xây dựng phương án phòng ngừa, ứng phó sự cố cháy nổ, trình cơ quan chức năng có thẩm quyền xem xét, chấp thuận theo quy định trước khi thi công và tổ chức thực hiện theo phương án được phê duyệt.

c. Sự cố sụt lún, nứt vỡ công trình

- Đầu tư xây dựng các hạng mục công trình của Dự án theo đúng thiết kế được cơ quan chức năng có thẩm quyền phê duyệt.
- Định kỳ thực hiện giám sát lún, nứt trong suốt quá trình thi công các hạng mục công trình của Dự án. Trường hợp xảy ra lún, nứt công trình hoặc tiềm ẩn nguy cơ lún, nứt ảnh hưởng các công trình liên quan khác phải dừng mọi hoạt động có liên

quan, phối hợp với chính quyền địa phương và các cơ quan chức năng có liên quan khắc phục tình hình và đền bù mọi thiệt hại do hoạt động của Dự án gây ra theo quy định của pháp luật.

2.5. Các nội dung khác

Không.

3. Cam kết của Chủ dự án

- Các cam kết về thực hiện các công trình, biện pháp giảm thiểu tác động xấu đến môi trường.

- Cam kết về tuân thủ quy định của pháp luật về bảo vệ môi trường.

- Cam kết thực hiện nghĩa vụ bảo đảm kinh tế - xã hội, hỗ trợ hạ tầng, sinh kế người dân tại địa phương.

1. Thực hiện chương trình quản lý, giám sát môi trường đã được đề xuất, bao gồm những biện pháp giảm thiểu tác động xấu, phòng ngừa và ứng phó sự cố môi trường, xây dựng các công trình xử lý môi trường và thực hiện công tác giám sát môi trường sau khi báo cáo ĐTM của Dự án được UBND thành phố Hải Phòng phê duyệt.
2. Tôn trọng các giá trị của các cộng đồng địa phương và liên tục tiến hành trao đổi, tham khảo ý kiến với người dân địa phương trong các công việc có ảnh hưởng đến môi trường khu vực thực hiện Dự án;
3. Liên tục cải thiện, cải tiến các biện pháp giảm thiểu ô nhiễm thông qua theo dõi giám sát, quan trắc, thanh kiểm tra, rà soát. Tuân thủ nghiêm túc chế độ thông tin, báo cáo về việc thực hiện nội dung của báo cáo ĐTM đã được phê duyệt và các yêu cầu của quyết định phê duyệt theo quy định tại Nghị định số 08/2022/NĐ-CP ngày 10 tháng 01 năm 2022 của Chính phủ quy định chi tiết, một số điều của Luật bảo vệ môi trường;
4. Cam kết hợp tác với địa phương về những vấn đề sử dụng lao động, giữ gìn trật tự an ninh trong phạm vi Dự án;
5. Cam kết thực hiện nghiêm các quy định về quản lý và bảo vệ môi trường của thành phố; thực hiện đầy đủ các quy định đối với việc khai thác đất, bãi thải theo quy định.
6. Cam kết giám sát về sự cố, rủi ro gây ra với dân cư khu vực dự án, giám sát việc thải đất đá theo đúng cam kết, cam kết dọn mặt bằng khi kết thúc giai đoạn thi công, cam kết chủ dự án chịu trách nhiệm đền bù thiệt hại nếu để ra sự cố liên quan đến an toàn, ô nhiễm môi trường/ sự cố rủi ro.
7. Cam kết khắc phục thiệt hại (công trình dân dụng, sản xuất nông nghiệp, đời sống người dân, sụt lún...), chịu trách nhiệm đền bù thiệt hại nếu để ra sự cố mất an toàn trong quá trình thi công, xây dựng và vận hành dự án.

8. Cam kết quản lý và xử lý chất thải rắn (bao gồm chất thải nguy hại, chất thải sinh hoạt, chất thải thi công) theo quy định tại Nghị định số 08/2022/NĐ-CP ngày 10 tháng 01 năm 2022 của Chính phủ quy định chi tiết, một số điều của Luật bảo vệ môi trường và Thông tư số 02/2022/TT-BTNMT ngày 10/01/2022 của Bộ Tài Nguyên và Môi trường quy định chi tiết thi hành một số điều của Luật Bảo vệ môi trường.
9. Ưu tiên tuyển dụng các lao động địa phương khi thực hiện thi công dự án; Thi công dự án đúng tiến độ, thu dọn, làm vệ sinh môi trường và trả lại hiện trạng như ban đầu khi dự án kết thúc từng hạng mục. Hạn chế làm ảnh hưởng đến đời sống sinh hoạt, sản xuất của người dân địa phương lân cận dự án.
10. Cam kết có các giải pháp đảm bảo đến việc lưu thông của các phương tiện và người dân trong khu vực, có biện pháp che chắn để hạn chế bụi vào mùa nắng; thực hiện bảo dưỡng, khôi phục lại trạng thái ban đầu sau khi sử dụng.
11. Cam kết thực hiện đúng các biện pháp, giải pháp giảm thiểu của tác động xấu đến môi trường của dự án đúng theo nội dung trong báo cáo và phương án đã được phê duyệt trong quá trình thực hiện dự án.
12. Cam kết nghiên cứu, thiết kế khẩu độ cống phù hợp đảm bảo thoát nước dọc tuyến.
13. Cam kết sử dụng đất tiết kiệm, có hiệu quả, đáp ứng các yêu cầu phát triển kinh tế - xã hội, quốc phòng an ninh, bảo vệ môi trường, dân chủ, công khai minh bạch, không để xảy ra khiếu kiện phức tạp.
14. Chủ đầu tư cam kết giải quyết các khiếu kiện của cộng đồng về những vấn đề môi trường của Dự án theo quy định của pháp luật về khiếu nại, tố cáo và các quy định ghi trong Chương XIV "Kiểm tra, thanh tra, kiểm toán, xử lý vi phạm, tranh chấp, khiếu nại, tố cáo về môi trường" của Luật Bảo vệ Môi trường 2020.



TỔNG GIÁM ĐỐC
Đào Sỹ Ngọc

