

Số: /QĐ-BXD

Hà Nội, ngày tháng năm 2025

QUYẾT ĐỊNH

Về phê duyệt Dự án đầu tư xây dựng mở rộng đường cao tốc Thành phố Hồ Chí Minh - Trung Lương - Mỹ Thuận theo phương thức đối tác công tư

BỘ TRƯỞNG BỘ XÂY DỰNG

Căn cứ Luật Đầu tư theo phương thức đối tác công tư số 64/2020/QH14 ngày 18/6/2020 đã được sửa đổi, bổ sung một số điều theo Luật số 57/2024/QH15 ngày 29/11/2024 và Luật số 90/2025/QH15 ngày 25/6/2025;

Căn cứ Luật Xây dựng số 50/2014/QH13 ngày 18/6/2014, sửa đổi, bổ sung một số điều theo Luật số 62/2020/QH14 ngày 17/6/2020;

Căn cứ Luật Đường bộ số 35/2024/QH15 ngày 27/6/2024;

Căn cứ Nghị định số 33/2025/NĐ-CP ngày 25/02/2025 của Chính phủ quy định chức năng, nhiệm vụ, quyền hạn và cơ cấu tổ chức của Bộ Xây dựng;

Căn cứ Nghị định số 243/2025/NĐ-CP ngày 10/9/2025 của Chính phủ quy định chi tiết và hướng dẫn thi hành Luật Đầu tư theo phương thức đối tác công tư;

Căn cứ Nghị định số 28/2021/NĐ-CP ngày 26/3/2021 của Chính phủ quy định cơ chế quản lý tài chính dự án đầu tư theo phương thức đối tác công tư;

Căn cứ Nghị định số 165/2024/NĐ-CP ngày 26/12/2024 của Chính phủ quy định chi tiết, hướng dẫn thi hành một số điều của Luật Đường bộ và Điều 77 Luật Trật tự, an toàn giao thông đường bộ;

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

Căn cứ Nghị định số 186/2025/NĐ-CP ngày 01/7/2025 của Chính phủ quy định chi tiết một số điều của Luật Quản lý, sử dụng tài sản công;

Căn cứ Nghị định số 10/2021/NĐ-CP ngày 09/02/2021 của Chính phủ về quản lý chi phí đầu tư xây dựng đã được sửa đổi, bổ sung một số điều theo Nghị định số 35/2023/NĐ-CP ngày 20/6/2023;

Căn cứ Nghị định số 06/2021/NĐ-CP ngày 26/1/2021 của Chính phủ về quản lý chất lượng, thi công xây dựng và bảo trì công trình xây dựng đã được sửa đổi, bổ sung một số điều theo Nghị định số 35/2023/NĐ-CP ngày 20/6/2023 và Nghị định số 175/2024/NĐ-CP ngày 30/12/2024;

Căn cứ các Quyết định số 1454/QĐ-TTg ngày 01/9/2021, số 12/QĐ-TTg ngày 03/01/2025 của Thủ tướng Chính phủ về việc phê duyệt, phê duyệt điều chỉnh

Quy hoạch mạng lưới đường bộ thời kỳ 2021-2030, tầm nhìn đến năm 2050;

Căn cứ Quyết định số 176/QĐ-BGTVT ngày 15/02/2025 của Bộ trưởng Bộ Giao thông vận tải (nay là Bộ Xây dựng) về việc phê duyệt chủ trương đầu tư Dự án đầu tư xây dựng mở rộng đường cao tốc Thành phố Hồ Chí Minh - Trung Lương - Mỹ Thuận theo phương thức đối tác công tư;

Căn cứ Thông tư số 50/2022/TT-BGTVT ngày 30/12/2022 của Bộ Giao thông vận tải (nay là Bộ Xây dựng) quy định về việc thực hiện chức năng, nhiệm vụ của cơ quan có thẩm quyền, cơ quan ký kết và thực hiện hợp đồng dự án đầu tư theo phương thức đối tác công tư do Bộ Giao thông vận tải quản lý;

Căn cứ Thông tư số 41/2024/TT-BGTVT ngày 15/11/2024 của Bộ Giao thông vận tải (nay là Bộ Xây dựng) quy định về quản lý, vận hành, khai thác và bảo trì kết cấu hạ tầng đường bộ;

Căn cứ Thông tư số 98/2025/TT-BTC ngày 27/10/2025 của Bộ Tài chính về việc quy định mẫu hồ sơ đấu thầu lựa chọn Nhà đầu tư thực hiện dự án đầu tư theo phương thức đối tác công tư, dự án đầu tư kinh doanh, cung cấp đăng tải thông tin về đầu tư theo phương thức đối tác công tư, đấu thầu lựa chọn nhà đầu tư trên hệ thống mạng đấu thầu quốc gia;

Căn cứ Thông tư số 11/2021/TT-BXD ngày 31/08/2021 của Bộ Xây dựng hướng dẫn một số nội dung xác định và quản lý chi phí đầu tư xây dựng, đã sửa đổi, bổ sung một số điều theo Thông tư số 14/2023/TT-BXD ngày 29/12/2023 và Thông tư số 01/2025/TT-BXD ngày 22/01/2025 của Bộ Xây dựng;

Căn cứ Quyết định số 1679/QĐ-BXD ngày 03/10/2025 của Bộ trưởng Bộ Xây dựng về việc phê duyệt Danh mục tiêu chuẩn kỹ thuật áp dụng cho Dự án đầu tư xây dựng mở rộng đường cao tốc Thành phố Hồ Chí Minh - Trung Lương - Mỹ Thuận theo phương thức đối tác công tư;

Căn cứ Quyết định số 4167/QĐ-BNNMT ngày 09/10/2025 của Bộ trưởng Bộ Nông nghiệp và Môi trường về việc phê duyệt kết quả thẩm định Báo cáo đánh giá tác động môi trường của Dự án đầu tư xây dựng mở rộng đường cao tốc Thành phố Hồ Chí Minh - Trung Lương - Mỹ Thuận theo phương thức đối tác công tư;

Căn cứ Văn bản thỏa thuận ngày 27/02/2025 giữa Cơ quan có thẩm quyền - Bộ Giao thông vận tải (nay là Bộ Xây dựng) và Đại diện Nhà đầu tư đề xuất Dự án - Liên danh Công ty Cổ phần Tập đoàn Đèo Cả, Công ty Cổ phần Đầu tư Hạ tầng Kỹ thuật Thành phố Hồ Chí Minh, Công ty Cổ phần Tasco, Tổng Công ty Đầu tư Xây dựng Hoàng Long - CTCP, Công ty TNHH Một thành viên Dịch vụ và Đầu tư CII (sau đây gọi là Nhà đầu tư đề xuất Dự án) về việc lập Báo cáo nghiên cứu khả thi Dự án đầu tư xây dựng mở rộng đường cao tốc Thành phố Hồ Chí Minh - Trung Lương - Mỹ Thuận theo phương thức đối tác công tư;

Căn cứ Biên bản thỏa thuận ngày 07/8/2025 giữa UBND tỉnh Đồng Tháp với Nhà đầu tư và Doanh nghiệp dự án Dự án ĐTXD công trình đường cao tốc Trung Lương - Mỹ Thuận giai đoạn 1 theo hình thức hợp đồng BOT về việc đầu tư mở rộng cao tốc Trung Lương - Mỹ Thuận thuộc Dự án đầu tư xây dựng mở

mở rộng đường cao tốc Thành phố Hồ Chí Minh - Trung Lương - Mỹ Thuận theo phương thức đối tác công tư; văn bản số 1216/UBND-ĐTQH ngày 25/9/2025 của UBND tỉnh Đồng Tháp về phương án mở rộng đường cao tốc Thành phố Hồ Chí Minh - Trung Lương - Mỹ Thuận theo phương thức đối tác công tư;

Căn cứ các Tờ trình số 2008/TTr-BQLDA7 ngày 08/9/2025 và số 2638/TTr-BQLDA7 ngày 13/11/2025 của Ban Quản lý dự án 7 về việc thẩm định Báo cáo nghiên cứu khả thi Dự án đầu tư xây dựng mở rộng đường cao tốc Thành phố Hồ Chí Minh - Trung Lương - Mỹ Thuận theo phương thức đối tác công tư;

Căn cứ Báo cáo thẩm định Báo cáo nghiên cứu khả thi của Cục Đường bộ Việt Nam tại các văn bản số 5474/CĐBVN-ĐTCT ngày 15/10/2025, số 6475/CĐBVN-ĐTCT ngày 20/11/2025 và số 6456/CĐBVN-ĐTCT ngày 19/11/2025;

Xét Tờ trình số 2729/TTr-BQLDA7 ngày 20/11/2025 của Ban Quản lý dự án 7 về việc đề nghị phê duyệt Dự án đầu tư xây dựng mở rộng đường cao tốc Thành phố Hồ Chí Minh - Trung Lương - Mỹ Thuận theo phương thức đối tác công tư;

Trên cơ sở báo cáo của Cục Đường bộ Việt Nam tại văn bản số 6542/BC-CĐBVN ngày 22/11/2025,

QUYẾT ĐỊNH:

Điều 1. Phê duyệt Dự án đầu tư xây dựng mở rộng đường cao tốc Thành phố Hồ Chí Minh - Trung Lương - Mỹ Thuận theo phương thức đối tác công tư (sau đây gọi là Dự án) với các nội dung chủ yếu như sau:

1. Mục tiêu dự án

Việc đầu tư mở rộng hoàn chỉnh tuyến cao tốc Thành phố Hồ Chí Minh - Trung Lương - Mỹ Thuận nhằm giảm ùn tắc giao thông, cùng với các dự án giao thông đang khai thác trong khu vực sẽ hình thành một mạng lưới giao thông hoàn chỉnh khu vực Vùng kinh tế trọng điểm phía Nam và từng bước hoàn chỉnh mạng lưới đường cao tốc vùng đồng bằng sông Cửu Long; góp phần đáp ứng nhu cầu vận tải từ các tỉnh Tây Nam Bộ đi Thành phố Hồ Chí Minh, vùng Đông Nam Bộ và các tỉnh thành cả nước; tạo dư địa, động lực phát triển không gian vùng với hệ thống hạ tầng kỹ thuật, hạ tầng xã hội đồng bộ, kết nối các trung tâm kinh tế, cửa khẩu quốc tế và cảng biển; nâng cao năng lực cạnh tranh, tạo động lực thúc đẩy phát triển kinh tế vùng; góp phần đảm bảo quốc phòng - an ninh; từng bước thực hiện thắng lợi các mục tiêu, chiến lược phát triển kinh tế - xã hội theo Nghị quyết Đại hội XIII của Đảng.

2. Phạm vi, quy mô, địa điểm thực hiện dự án

2.1. Phạm vi đầu tư

- Điểm đầu: Km9+325 tại nút giao Chợ Đệm, thuộc địa phận xã Tân Nhựt, Thành phố Hồ Chí Minh.

- Điểm cuối: Km105+454 tại đầu cầu phía Bắc cầu Mỹ Thuận 2, thuộc địa

phận xã An Hữu, tỉnh Đồng Tháp.

- Tổng chiều dài khoảng 96,13 km.

2.2. Địa điểm thực hiện dự án: Thành phố Hồ Chí Minh, tỉnh Tây Ninh và tỉnh Đồng Tháp.

2.3. Quy mô đầu tư xây dựng

2.3.1. Đường cao tốc

a) Cấp đường

- Đoạn Thành phố Hồ Chí Minh - Trung Lương: quy mô giai đoạn hoàn chỉnh theo quy hoạch 10 - 12 làn xe (đoạn từ Chợ Đệm - Vành đai 4 quy mô 12 làn xe, đoạn từ Vành đai 4 - Trung Lương quy mô 10 làn xe), vận tốc thiết kế $V_{tk}=120\text{km/h}$. Phân kỳ đầu tư quy mô 08 làn xe, vận tốc thiết kế $V_{tk}=120\text{km/h}$ theo Quy chuẩn kỹ thuật quốc gia về đường bộ cao tốc QCVN 117:2024/BGTVT, Tiêu chuẩn đường cao tốc TCVN 5729:2012 và TCVN 5729:1997.

- Đoạn Trung Lương - Mỹ Thuận và đoạn từ nút giao An Thái Trung đến đầu cầu phía Bắc cầu Mỹ Thuận 2: đầu tư hoàn chỉnh quy mô 6 làn xe theo quy hoạch được duyệt, vận tốc thiết kế $V_{tk}=100\text{ km/h}$ theo Quy chuẩn kỹ thuật quốc gia về đường bộ cao tốc QCVN 117:2024/BGTVT, Tiêu chuẩn đường cao tốc TCVN 5729:2012.

b) Mặt cắt ngang

- Đoạn Thành phố Hồ Chí Minh - Trung Lương:

- + Đoạn Chợ Đệm - Vành đai 4: mặt cắt ngang giai đoạn hoàn chỉnh với bề rộng nền đường $B_{nền} = 56\text{m}$. Mặt cắt ngang phân kỳ đầu tư giai đoạn 1 với bề rộng nền đường $B_{nền} = 41\text{m}$.

- + Đoạn Vành đai 4 - Trung Lương: mặt cắt ngang giai đoạn hoàn chỉnh với bề rộng nền đường $B_{nền} = 48,5\text{m}$. Mặt cắt ngang phân kỳ đầu tư giai đoạn 1 với bề rộng nền đường $B_{nền} = 41\text{m}$.

- Đoạn Trung Lương - Mỹ Thuận và đoạn từ nút giao An Thái Trung đến đầu cầu phía Bắc cầu Mỹ Thuận 2: mặt cắt ngang hoàn chỉnh với bề rộng nền đường $B_{nền} = 32,25\text{m}$.

c) Mặt đường: cấp cao A1.

d) Công trình cầu

- Công trình cầu thiết kế bằng bê tông cốt thép và bê tông cốt thép dự ứng lực theo các tiêu chuẩn TCVN 11823 - 1:2017 đến TCVN 11823 - 14:2017 “Thiết kế cầu đường bộ”.

- Tải trọng thiết kế HL93.

đ) Nút giao: xây dựng các nút giao liên thông và trực thông bảo đảm khai thác an toàn, kết nối thuận lợi.

e) Tần suất thiết kế: đảm bảo tần suất $P = 1\%$.

2.3.2. Đường gom, đường ngang, hoàn trả đường dân sinh

- Cấp đường: phù hợp với đường hiện hữu, tối thiểu bảo đảm quy mô đường cấp V đồng bằng (đối với đoạn Thành phố Hồ Chí Minh - Trung Lương) và đường giao thông nông thôn cấp B (đối với đoạn Trung Lương - Mỹ Thuận và đoạn từ nút giao An Thái Trung đến đầu cầu phía Bắc cầu Mỹ Thuận 2).

- Tần suất thiết kế: theo quy định của cấp đường; đối với đường hoàn trả, bảo đảm phù hợp với hiện trạng đường đang khai thác.

- Mặt đường: bê tông nhựa, láng nhựa hoặc bê tông xi măng.

2.3.3. Công trình phục vụ khai thác

- Hệ thống quản lý giao thông thông minh: xây dựng mới, tận dụng và nâng cấp hệ thống quản lý giao thông thông minh, hệ thống thu phí điện tử không dừng, công trình kiểm soát tải trọng xe bảo đảm kiểm soát và điều khiển giao thông phù hợp với quy mô đầu tư tuyến đường, đáp ứng yêu cầu vận hành, khai thác đường cao tốc, bảo đảm kết nối đồng bộ, thống nhất với các tuyến lân cận.

- Trạm dừng nghỉ: tại Km28+200 (đoạn Thành phố Hồ Chí Minh - Trung Lương và tại Km78+220 (đoạn Trung Lương - Mỹ Thuận).

3. Giải pháp thiết kế chủ yếu

3.1. Hướng tuyến, bình đồ

- Hướng tuyến: phù hợp với Quy hoạch mạng lưới đường bộ thời kỳ 2021 - 2030 tầm nhìn đến năm 2050, chủ trương đầu tư được Bộ trưởng Bộ Giao thông vận tải (nay là Bộ Xây dựng) phê duyệt tại Quyết định số 176/QĐ-BGTVT ngày 15/02/2025. Hướng tuyến cơ bản theo hướng tuyến đường cao tốc hiện hữu. Tuyến bắt đầu từ nút giao Chợ Đệm thuộc địa phận xã Tân Nhựt, Thành phố Hồ Chí Minh tại Km9+325, tuyến đi theo hướng Tây Nam đến nút giao Thân Cửu Nghĩa tại Km50+425, thuộc địa phận xã Long Hưng, tỉnh Đồng Tháp, tuyến rẽ phải đi theo hướng Đông Tây đến nút giao Cái Bè tại Km81+324, thuộc địa phận xã Hội Cư, tỉnh Đồng Tháp, tuyến rẽ trái đi theo hướng Tây Nam đến nút giao An Thái Trung tại Km100+750, thuộc xã Thanh Hưng, tỉnh Đồng Tháp, tuyến rẽ trái đi xuôi theo hướng Nam và kết thúc tuyến tại Km105+454 tại đầu cầu phía Bắc cầu Mỹ Thuận 2 thuộc xã An Hữu, tỉnh Đồng Tháp.

- Bình đồ: yếu tố kỹ thuật trên bình đồ đảm bảo vận tốc thiết kế $V_{tk} = 100 - 120$ km/h theo Tiêu chuẩn thiết kế đường cao tốc, phù hợp với các quy hoạch có liên quan và cấp đường của từng đoạn, tận dụng tối đa các công trình nằm trên tuyến, đảm bảo các tiêu chí thuận lợi trong thi công và khai thác, phát huy tối đa hiệu quả dự án.

3.2. Trắc dọc

- Trắc dọc tuyến cao tốc thiết kế trên cơ sở trắc dọc hiện trạng, phù hợp với tiêu chuẩn kỹ thuật cấp đường và công trình cầu vượt trực thông hiện hữu; đảm bảo tính không các công trình khống chế trên tuyến (cầu, cống), phù hợp điều kiện địa hình, quy hoạch khu vực tuyến đi qua, đảm bảo êm thuận trong quá trình vận

hành khai thác, giảm thiểu khối lượng đào đắp và các công trình trên tuyến.

- Trắc dọc đường nhánh nút giao, đường gom, đường ngang được thiết kế đảm bảo tiêu chuẩn của cấp đường, phù hợp với cao độ hệ thống đường dân sinh hiện trạng, quy hoạch các khu dân cư lân cận (nếu có), đảm bảo việc kết nối bình thường giữa khu dân cư.

3.3. Mặt cắt ngang

a) Đường cao tốc

- Đoạn Thành phố Hồ Chí Minh - Trung Lương

+ Đoạn từ Chợ Đệm - Vành đai 4: bề rộng nền đường giai đoạn hoàn thiện 56m. Bề rộng nền đường phân kỳ đầu tư 41 m (bao gồm mặt đường $8 \times 3,75\text{m} = 30\text{m}$; dải phân giữa 1m; dải an toàn trong $2 \times 1,25\text{m} = 2,5\text{m}$; làn dừng xe khẩn cấp $2 \times 3\text{m} = 6\text{m}$; lề đường $2 \times 0,75\text{m} = 1,5\text{m}$).

+ Đoạn từ Vành đai 4 - Trung Lương: bề rộng nền đường giai đoạn hoàn thiện 48,5m. Bề rộng nền đường phân kỳ đầu tư 41 m (bao gồm mặt đường $8 \times 3,75\text{m} = 30\text{m}$; dải phân giữa 1m; dải an toàn trong $2 \times 1,25\text{m} = 2,5\text{m}$; làn dừng xe khẩn cấp $2 \times 3\text{m} = 6\text{m}$; lề đường $2 \times 0,75\text{m} = 1,5\text{m}$).

- Đoạn Trung Lương - Mỹ Thuận và đoạn từ nút giao An Thái Trung đến đầu cầu phía Bắc cầu Mỹ Thuận 2: bề rộng nền đường 32,25m (bao gồm mặt đường $6 \times 3,75\text{m} = 22,5\text{m}$; dải phân cách giữa 0,75m; dải an toàn trong $2 \times 0,75\text{m} = 1,5\text{m}$; làn dừng xe khẩn cấp $2 \times 3\text{m} = 6\text{m}$; lề đường $2 \times 0,75\text{m} = 1,5\text{m}$).

b) Đường gom, đường ngang, đường hoàn trả

- Đoạn Thành phố Hồ Chí Minh - Trung Lương: bảo đảm tối thiểu quy mô đường cấp V đồng bằng, bề rộng nền đường $B_{\text{nền}} = 7,5\text{m}$ (bao gồm mặt đường $2 \times 2,75\text{m} = 5,5\text{m}$; lề gia cố $2 \times 0,5\text{m} = 1,0\text{m}$; lề đất $2 \times 0,5\text{m} = 1,0\text{m}$).

- Đoạn Trung Lương - Mỹ Thuận và đoạn từ nút giao An Thái Trung đến đầu cầu phía Bắc cầu Mỹ Thuận 2: bảo đảm tối thiểu đường GTNT cấp B, bề rộng nền đường $B_{\text{nền}} = 5,0\text{m}$ (bao gồm mặt đường 3,5m; lề đất $2 \times 0,75\text{m} = 1,5\text{m}$).

3.4. Nền đường

a) Đường cao tốc

- Bảo đảm yêu cầu về độ chặt và khả năng chịu tải của đất nền theo quy định.

- Xử lý nền đất yếu: áp dụng các giải pháp đào thay đất, bắc thăm, trụ đất gia cố xi măng và các giải pháp khác bảo đảm yêu cầu về độ lún, độ ổn định nền đường, bảo đảm kinh tế - kỹ thuật.

b) Đường gom, đường ngang, đường hoàn trả: theo yêu cầu kỹ thuật của cấp đường tương ứng.

3.5. Mặt đường

- Đường cao tốc: mặt đường cấp cao A1. Đoạn Thành phố Hồ Chí Minh - Trung Lương bảo đảm $E_{yc} \geq 214 \text{ Mpa}$; đoạn Trung Lương - Mỹ Thuận và đoạn

từ nút giao An Thái Trung đến đầu cầu phía Bắc cầu Mỹ Thuận 2 bảo đảm $E_{yc} \geq 197$ MPa.

- Nhánh nút giao liên thông: mặt đường cấp cao A1, bảo đảm $E_{yc} \geq 185$ MPa đối với đoạn Thành phố Hồ Chí Minh - Trung Lương và $E_{yc} \geq 182$ MPa đối với đoạn Trung Lương - Mỹ Thuận.

3.6. Thiết kế giao cắt

3.6.1. Giao cắt liên thông

Trong phạm vi dự án bố trí 10 nút giao liên thông, trong đó:

a) Cải tạo, nâng cấp 08 nút giao hiện hữu phù hợp với quy mô mở rộng đường cao tốc

- Nút giao Chợ Đệm: đầu tư hoàn thiện nút giao khác mức liên thông dạng Trumpet theo quy hoạch, quy mô các nhánh nút giao 2 làn xe.

- Nút giao Vành đai 3 Thành phố Hồ Chí Minh, nút giao Bến Lức, nút giao Tân An: đầu tư mở rộng tuyến chính đạt quy mô 8 làn xe cao tốc và 2 làn dừng khẩn cấp.

- Nút giao Thân Cửu Nghĩa: đầu tư hoàn thiện nút giao khác mức liên thông dạng hoa thị hoàn chỉnh theo quy hoạch, quy mô các nhánh nút giao 2 làn xe.

- Nút giao Cai Lậy, nút giao Cái Bè, nút giao An Thái Trung: đầu tư mở rộng tuyến chính đạt quy mô 6 làn xe cao tốc và 2 làn dừng khẩn cấp.

b) Bổ sung 02 nút giao liên thông

- Nút giao với cao tốc An Hữu - Cao Lãnh: nút giao liên thông dạng Trumpet (đang xây dựng, thuộc phạm vi đầu tư của Dự án xây dựng công trình đường bộ cao tốc Cao Lãnh - An Hữu).

- Nút giao với ĐT.818: đầu tư bổ sung các nhánh tách, nhập với đường cao tốc.

3.6.2. Giao cắt trực thông

- Cầu vượt trực thông: giữ nguyên hiện trạng các cầu vượt trực thông đang khai thác.

- Hàm chui dân sinh: tận dụng, nối dài các hàm chui dân sinh hiện hữu bảo đảm phù hợp với nền đường mở rộng, kết cấu bằng bê tông và bê tông cốt thép.

3.7. Hệ thống đường gom, đường hoàn trả: tận dụng tối đa hệ thống đường gom, đường dân sinh hiện hữu; xây dựng hoàn trả và bổ sung một số đoạn đường gom nhằm nâng cao khả năng kết nối dân sinh hai bên đường cao tốc.

3.8. Công trình cầu

Xây dựng mới và mở rộng 66 công trình cầu, bao gồm: 61 cầu trên đường cao tốc; phạm vi nút giao có 05 cầu (gồm 03 cầu vượt cao tốc và 02 cầu trên nhánh

giao liên thông). Giải pháp chủ yếu như sau:

a) Mặt cắt ngang cầu

- Cầu trên đường cao tốc

+ Đoạn Thành phố Hồ Chí Minh - Trung Lương: đầu tư mở rộng bảo đảm phù hợp với quy mô phân kỳ 8 làn xe, $B_{\text{cầu}} = 39,5\text{m} \div 41\text{m}$. Riêng đối với 02 cầu (Bến Lức và Tân An), bề rộng cầu phù hợp với quy mô phân kỳ 8 làn xe, $B_{\text{cầu}} = 39,5\text{m} \div 42\text{m}$.

+ Đoạn Trung Lương - Mỹ Thuận và đoạn từ nút giao An Thái Trung đến đầu cầu phía Bắc cầu Mỹ Thuận 2: đầu tư mở rộng phù hợp với quy mô hoàn chỉnh 6 làn xe.

- Cầu trong nút giao liên thông, cầu trên nhánh giao: bề rộng cầu phù hợp với quy mô các nhánh kết nối.

- Cầu vượt trên đường ngang: bề rộng cầu phù hợp với quy mô đường hiện hữu, có xem xét để phù hợp với quy hoạch.

b) Kết cấu phần trên: sử dụng dầm bê tông cốt thép dự ứng lực (dầm I, dầm Super-T, dầm bản lắp ghép, dầm T ngược, dầm hộp bê tông cốt thép dự ứng lực,...).

c) Kết cấu phần dưới: móng, trụ bằng bê tông cốt thép trên hệ móng cọc khoan nhồi và cọc ly tâm bê tông cốt thép dự ứng lực.

(Chi tiết công trình cầu như Phụ lục kèm theo)

3.9. Công trình thoát nước

- Cống ngang đường: nối dài cống hiện hữu bảo đảm phù hợp với bề rộng nền đường; xây dựng mới một số cống tại các nhánh nút giao liên thông, trên đường gom, đường hoàn trả.

- Hệ thống thoát nước dọc: xây dựng hoàn chỉnh hệ thống thoát nước dọc, thoát nước mái ta luy bảo đảm ổn định, khai thác an toàn; xây dựng hoàn trả hệ thống rãnh, kênh mương thủy lợi.

3.10. Hệ thống quản lý và điều hành khai thác

- Hệ thống quản lý giao thông thông minh: cấu trúc hệ thống quản lý giao thông thông minh bao gồm các thành phần chính: hệ thống camera giám sát; hệ thống phát hiện xe; hệ thống biển báo thông tin thay đổi; hệ thống truyền dẫn kỹ thuật số; hệ thống thông tin vô tuyến; hệ thống thông tin liên lạc; hệ thống cấp nguồn; trung tâm quản lý điều hành giao thông tuyến; hệ thống thu phí điện tử không dừng; công trình kiểm soát tải trọng xe.

- Trung tâm quản lý điều hành giao thông tuyến: tận dụng, cải tạo trung tâm TMC hiện có đảm bảo phù hợp với quy mô, đáp ứng yêu cầu quản lý, vận hành khai thác an toàn đường cao tốc theo quy định.

- Hệ thống thu phí: áp dụng công nghệ thu phí điện tử không dừng, đồng

bộ, kết nối liên thông với giải pháp thu phí đang triển khai trên các tuyến cao tốc, đảm bảo hiệu quả kinh tế - kỹ thuật, tuân thủ tiêu chuẩn, quy chuẩn hiện hành.

- Công trình kiểm soát tải trọng xe: bố trí tại các hướng vào trên các nhánh nút giao kết nối với đường cao tốc, đảm bảo kiểm soát tải trọng xe, hiệu quả kinh tế - kỹ thuật, tuân thủ quy chuẩn hiện hành.

3.11. Hệ thống an toàn giao thông: tận dụng, bổ sung hoàn chỉnh hệ thống an toàn giao thông theo Quy chuẩn kỹ thuật quốc gia QCVN 41:2024/BGTVT; đối với đoạn Thành phố Hồ Chí Minh - Trung Lương, xem xét phương án để tận dụng khi mở rộng theo quy mô giai đoạn hoàn chỉnh theo quy hoạch được duyệt.

3.12. Một số hạng mục khác

- Công trình phòng hộ: đối với đoạn thông thường, gia cố bằng trồng cỏ; đối với các đoạn nền đắp cao, mái ta luy được gia cố bằng tấm ốp kín, tấm ốp có khoét lỗ trồng cỏ... bảo đảm ổn định công trình.

- Hàng rào: bố trí hàng rào bảo vệ dọc hai bên tuyến bằng lưới thép B40 hoặc dây thép gai tùy thuộc vào từng đoạn tuyến.

- Điện chiếu sáng: bố trí tại các vị trí theo quy chuẩn, tiêu chuẩn thiết kế đường cao tốc.

- Tường chống ồn: bố trí tại khu vực đông dân cư theo quy chuẩn kỹ thuật quốc gia về đường bộ cao tốc.

4. Tổ chức tư vấn khảo sát, lập Báo cáo nghiên cứu khả thi: Liên danh Công ty Cổ phần Tư vấn Xây dựng Hoàng Long - Công ty Cổ phần Tư vấn Xây dựng A2Z - Công ty Cổ phần Tư vấn Thiết kế Xây dựng Đại Phong.

5. Nhóm dự án; loại và cấp công trình chính

- Nhóm dự án: dự án nhóm A.

- Loại, cấp công trình: công trình giao thông, cấp đặc biệt.

- Thời hạn sử dụng công trình chính theo thiết kế: thời hạn sử dụng đối với công trình cầu là 100 năm theo tiêu chuẩn TCVN 11823-1:2017; thời hạn sử dụng đối với hạng mục công trình khác theo quy chuẩn, tiêu chuẩn thiết kế áp dụng.

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

- Số bước thiết kế: thiết kế 3 bước (thiết kế cơ sở, thiết kế kỹ thuật và thiết kế bản vẽ thi công).

- Danh mục tiêu chuẩn: theo Quyết định số 1679/QĐ-BXD ngày 03/10/2025 của Bộ trưởng Bộ Xây dựng về việc phê duyệt danh mục tiêu chuẩn kỹ thuật áp dụng cho Dự án và bổ sung (nếu có).

7. Thời gian thực hiện dự án: từ năm 2025, hoàn thành đưa vào khai thác năm 2028.

8. Diện tích mặt đất, mặt nước sử dụng; nhu cầu sử dụng tài nguyên khác: tổng diện tích chiếm dụng đất khoảng 1.070,21 ha; trong đó: 949,71 ha đã giải

phóng mặt bằng trong giai đoạn trước đây và 120,5 ha cần giải phóng mặt bằng bổ sung (Thành phố Hồ Chí Minh khoảng 6,37 ha; tỉnh Tây Ninh khoảng 60,84 ha và tỉnh Đồng Tháp khoảng 53,29 ha).

9. Loại hợp đồng dự án PPP: Hợp đồng Xây dựng - Kinh doanh - Chuyển giao (BOT).

10. Tổng mức đầu tư của dự án

Tổng mức đầu tư Dự án **36.172,41 tỷ đồng**, trong đó:

- Chi phí bồi thường, hỗ trợ và tái định cư: 5.087,89 tỷ đồng
- Chi phí xây dựng: 20.770,32 tỷ đồng
- Chi phí thiết bị: 710,90 tỷ đồng
- Chi phí quản lý dự án, tư vấn đầu tư, chi phí khác: 1.580,89 tỷ đồng
- Chi phí dự phòng: 3.751,17 tỷ đồng
- Lãi vay trong thời gian xây dựng: 4.271,24 tỷ đồng

Theo quy định tại khoản 2 Điều 60 Luật Đầu tư theo phương thức đối tác công tư (được sửa đổi, bổ sung một số điều theo Luật số 57/2024/QH15 và Luật số 90/2025/QH15), trường hợp giá trị quyết toán thấp hơn so với giá trị tổng mức đầu tư trong hợp đồng sẽ cập nhật, điều chỉnh thời hạn hợp đồng.

11. Cơ cấu nguồn vốn

a) Tổng vốn đầu tư khoảng 36.172,41 tỷ đồng, trong đó:

- Vốn chủ sở hữu của nhà đầu tư khoảng 5.425,86 tỷ đồng (15%).
- Vốn do nhà đầu tư huy động khoảng 30.746,55 tỷ đồng (85%).

b) Kế hoạch giải ngân vốn dự kiến: năm 2026 khoảng 20%, năm 2027 khoảng 35%, năm 2028 khoảng 45%.

12. Mức giá dịch vụ sử dụng đường bộ

Đơn vị: đồng/xe nhóm 1/km

Giai đoạn	2029-2031	2032-2034	2035-2037	2038-2040	2041-2043	2044-2046	2047-2049	2050-2052
Mức giá	2.100	2.352	2.634	2.950	3.304	3.701	4.145	4.642

Mức giá dịch vụ giữa các nhóm xe còn lại so với xe nhóm 1 xác định trên cơ sở hệ số tương quan giữa các nhóm xe theo hình thức thu giá dịch vụ theo chẳng được quy định tại Phụ lục II Thông tư số 28/2021/TT-BGTVT ngày 30/11/2021 của Bộ trưởng Bộ Giao thông vận tải (nay là Bộ Xây dựng).

13. Phương án tài chính

a) Các thông số chủ yếu

- Tổng vốn đầu tư của dự án khoảng 36.172,41 tỷ đồng, trong đó: vốn chủ sở hữu của nhà đầu tư khoảng 5.425,86 tỷ đồng; vốn vay khoảng 30.746,55 tỷ

đồng; lãi vay trong thời gian xây dựng khoảng 4.271,24 tỷ đồng.

- Tỷ lệ vốn chủ sở hữu: 15% tổng vốn đầu tư.
- Tỷ lệ vốn do nhà đầu tư huy động: 85% tổng vốn đầu tư.
- Tỷ suất lợi nhuận trên phần vốn chủ sở hữu của Nhà đầu tư: 11,77%/năm.
- Mức lãi suất vốn vay (vốn do nhà đầu tư huy động): 10,5%/năm.
- Chi phí quản lý, vận hành khai thác, bảo trì đường cao tốc (bao gồm hệ thống quản lý giao thông thông minh): xác định theo quy định tại Thông tư số 41/2024/TT-BGTVT ngày 15/11/2024 của Bộ Giao thông vận tải (nay là Bộ Xây dựng), Thông tư số 14/2021/TT-BXD ngày 08/9/2021 của Bộ Xây dựng, quy định của pháp luật có liên quan và tham khảo chi phí tại một số công trình dự án có tính chất tương tự.

- Các thông số khác xác định theo quy định hiện hành.

b) Kết quả tính toán hiệu quả tài chính

- Giá trị hiện tại ròng (NPV): 25,17 tỷ đồng.
- Tỷ suất hoàn vốn nội bộ (IRR): 11,11 %.
- Tỷ suất lợi ích - chi phí (B/C): 1,028.
- Thời gian thu phí hoàn vốn khoảng 17 năm 3 tháng.

14. Tên cơ quan có thẩm quyền, cơ quan ký kết hợp đồng, bên mời thầu; tên nhà đầu tư đề xuất dự án

- Cơ quan có thẩm quyền: Bộ Xây dựng.
- Cơ quan ký kết hợp đồng: Cục Đường bộ Việt Nam.
- Bên mời thầu: Ban Quản lý dự án 7.
- Nhà đầu tư đề xuất dự án: Liên danh Công ty Cổ phần Tập đoàn Đèo Cả, Công ty Cổ phần Đầu tư Hạ tầng Kỹ thuật Thành phố Hồ Chí Minh, Công ty Cổ phần Tasco, Tổng Công ty Đầu tư Xây dựng Hoàng Long - CTCP, Công ty TNHH Một thành viên Dịch vụ và Đầu tư CII.

15. Hình thức lựa chọn nhà đầu tư: áp dụng hình thức chỉ định nhà đầu tư theo quy định tại điểm g khoản 2 Điều 55 và khoản 3 Điều 56 Nghị định số 243/2025/NĐ-CP của Chính phủ.

16. Tên nhà đầu tư được chỉ định: Liên danh Công ty Cổ phần Tập đoàn Đèo Cả, Công ty Cổ phần Đầu tư Hạ tầng Kỹ thuật Thành phố Hồ Chí Minh, Công ty Cổ phần Tasco, Tổng Công ty Đầu tư Xây dựng Hoàng Long - CTCP, Công ty TNHH Một thành viên Dịch vụ và Đầu tư CII.

17. Cơ chế chia sẻ phần tăng, giảm doanh thu: thực hiện theo quy định tại Điều 82 Luật Đầu tư theo phương thức đối tác công tư số 64/2020/QH14 (được sửa đổi, bổ sung một số điều theo Luật số 57/2024/QH15 và Luật số 90/2025/QH15), Nghị định số 28/2021/NĐ-CP ngày 26/3/2021 của Chính phủ quy định cơ chế quản lý tài chính dự án đầu tư theo phương thức đối tác công tư và quy định của pháp luật có liên quan.

18. Hình thức tổ chức quản lý dự án: Nhà đầu tư, doanh nghiệp dự án chịu trách nhiệm tổ chức quản lý đầu tư, xây dựng, quản lý, sử dụng, vận hành khai thác, bảo trì, bảo vệ công trình theo quy định của pháp luật và thỏa thuận trong hợp đồng dự án.

19. Phương án bồi thường, hỗ trợ, tái định cư

a) Chi phí bồi thường, hỗ trợ, tái định cư (đã bao gồm dự phòng phí) khoảng 5.088 tỷ đồng, trong đó:

- Đoạn qua Thành phố Hồ Chí Minh khoảng 1.303,02 tỷ đồng.
- Đoạn qua tỉnh Tây Ninh khoảng 2.340,3 tỷ đồng.
- Đoạn qua tỉnh Đồng Tháp khoảng 1.444,56 tỷ đồng.

b) Phương án tổ chức thực hiện: Tách công tác bồi thường, hỗ trợ, tái định cư thành tiểu dự án riêng, do Ủy ban nhân dân Thành phố Hồ Chí Minh và các tỉnh Tây Ninh, Đồng Tháp tổ chức thực hiện theo quy định tại khoản 2 điều 29 Nghị định số 47/2014/NĐ-CP ngày 15/5/2014 của Chính phủ.

20. Các nội dung khác

20.1. Ban Quản lý dự án 7, Nhà đầu tư đề xuất Dự án và các đơn vị tư vấn có liên quan:

- Chịu trách nhiệm trước pháp luật về tính chính xác về khối lượng, đơn giá, định mức, chi phí trong tổng mức đầu tư dự án; các thông số và kết quả tính toán phương án tài chính; kết quả tính toán, kiểm toán kết cấu; tính hợp pháp của hồ sơ trình phê duyệt; kết quả đánh giá năng lực nhà đầu tư, nội dung dự thảo hợp đồng; năng lực của các tổ chức, cá nhân thực hiện khảo sát, lập Báo cáo nghiên cứu khả thi Dự án bảo đảm tuân thủ quy định pháp luật.

- Chịu trách nhiệm hoàn chỉnh hồ sơ Báo cáo nghiên cứu khả thi Dự án theo các nội dung phê duyệt nêu trên, Báo cáo thẩm định của Cục Đường bộ Việt Nam tại các văn bản số 5474/CĐBVN-ĐTCT ngày 15/10/2025, số 6475/CĐBVN-ĐTCT ngày 20/10/2025 và số 6456/CĐBVN-ĐTCT ngày 19/11/2025.

20.2. Trong bước triển khai tiếp theo, Chủ đầu tư và các cơ quan liên quan chịu trách nhiệm:

- Tổ chức khảo sát chi tiết, thí nghiệm đầy đủ tính chất cơ lý của vật liệu (đặc biệt là mỏ vật liệu cát, đất đắp, đá), thu thập các số liệu về địa hình, địa chất, thủy văn, tính toán để chuẩn xác giải pháp thiết kế, lựa chọn biện pháp tổ chức thi công phù hợp, bảo đảm ổn định công trình, bảo đảm kinh tế - kỹ thuật, chống thất thoát, lãng phí.

- Làm việc cụ thể với các địa phương có liên quan, các doanh nghiệp khai thác mỏ để xác định cụ thể, chuẩn xác nguồn cung cấp vật liệu, vị trí đổ vật liệu thừa trong quá trình thi công, làm cơ sở để xác định chi phí xây dựng công trình bảo đảm chặt chẽ về pháp lý, bảo đảm tính khả thi và hiệu quả về kinh tế.

- Tiếp tục làm việc với UBND tỉnh Đồng Tháp, đánh giá kỹ hiện trạng mạng lưới đường dân sinh (bao gồm cả đường gom đã xây dựng giai đoạn trước đây),

xác định cụ thể phạm vi, chiều dài các đoạn đường gom cần thiết đầu tư, xác định lại diện tích giải phóng mặt bằng và chi phí đầu tư xây dựng, bảo đảm hiệu quả đầu tư, tuân thủ quy định pháp luật.

- Trên cơ sở số liệu khảo sát chi tiết, tính toán, kiểm toán kỹ để hoàn thiện giải pháp thiết kế đối với kết cấu nền, mặt đường và công trình, đảm bảo kinh tế - kỹ thuật; quy định chặt chẽ về công tác quan trắc, thí nghiệm trong quá trình thi công, trình tự, thời gian thi công giữa các hạng mục công trình, bảo đảm độ ổn định và tiến độ thực hiện Dự án.

- Quản lý chặt chẽ khối lượng, chất lượng, tiến độ; tổ chức lập dự toán xây dựng bảo đảm chặt chẽ, tuân thủ quy định của pháp luật, bảo đảm hiệu quả, công khai, minh bạch, không để thất thoát, lãng phí.

- Thực hiện bảo vệ môi trường theo Báo cáo đánh giá tác động môi trường được Bộ trưởng Bộ Nông nghiệp và Môi trường phê duyệt tại Quyết định số 4176/QĐ-BNNMT ngày 09/10/2025 và theo quy định của pháp luật về bảo vệ môi trường.

- Về phương án đầu tư mở rộng trạm dừng nghỉ thuộc Dự án: nghiên cứu, đánh giá kỹ về nhu cầu sử dụng để xác định chuẩn xác quy mô đầu tư mở rộng trạm dừng nghỉ thuộc Dự án; trên cơ sở đó, chuẩn xác lại diện tích giải phóng mặt bằng, quy mô các nhánh giao với ĐT.818, bảo đảm hiệu quả, tránh lãng phí; thỏa thuận, thống nhất với các cơ quan, đơn vị liên quan về phương án đầu tư, kinh doanh trạm dừng nghỉ trước khi trình Bộ Xây dựng xem xét, quyết định.

- Các nội dung khác: nghiên cứu, thực hiện các nội dung đã nêu trong Báo cáo thẩm định của Cục Đường bộ Việt Nam tại các văn bản số 5474/CĐBVN-ĐTCT ngày 15/10/2025, số 6475/CĐBVN-ĐTCT ngày 20/11/2025 và số 6456/CĐBVN-ĐTCT ngày 19/11/2025.

Điều 2. Tổ chức thực hiện

1. Cục Đường bộ Việt Nam chịu trách nhiệm kiểm tra, giám sát việc thực hiện Quyết định này, báo cáo Bộ Xây dựng theo quy định của pháp luật.

2. Giao Ban Quản lý dự án 7

- Thực hiện nhiệm vụ của Bên mời thầu, chịu trách nhiệm đăng tải thông tin về kết quả lựa chọn nhà đầu tư và các thủ tục liên quan theo quy định của pháp luật về đầu tư theo phương thức đối tác công tư; căn cứ nội dung phê duyệt tại Quyết định này, dự thảo hợp đồng dự án, khẩn trương xây dựng yêu cầu về năng lực, tài chính - thương mại để tổ chức đàm phán, hoàn thiện hợp đồng theo đúng quy định pháp luật.

- Hỗ trợ thực hiện một số nhiệm vụ của cơ quan ký kết hợp đồng trong giai đoạn thực hiện dự án theo quy định tại Điều 17 Thông tư số 50/2022/TT-BGTVT của Bộ Giao thông vận tải (nay là Bộ Xây dựng) và sửa đổi (nếu có) và một số nhiệm vụ khác được cơ quan có thẩm quyền giao.

3. Các nội dung khác: thực hiện theo quy định của pháp luật về đầu tư theo phương thức đối tác công tư, pháp luật về xây dựng và pháp luật khác có liên quan.

Điều 3. Điều khoản thi hành

1. Quyết định này có hiệu lực kể từ ngày ký.

2. Vụ trưởng các Vụ: Kế hoạch - Tài chính, Khoa học công nghệ, Môi trường và Vật liệu xây dựng; Cục trưởng các Cục: Đường bộ Việt Nam, Kinh tế - Quản lý đầu tư xây dựng; Giám đốc Ban Quản lý dự án 7; Nhà đầu tư và các cơ quan liên quan chịu trách nhiệm thi hành Quyết định này./.

Nơi nhận:

- Như điều 3;
- Bộ trưởng (đề b/c);
- Các Bộ: Tài chính, NN&MT;
- UBND TP. Hồ Chí Minh;
- UBND các tỉnh Tây Ninh, Đồng Tháp;
- Các đơn vị tư vấn (Ban QLDA 7 sao gửi);
- Lưu: VT, CĐBVN.

**KT. BỘ TRƯỞNG
THỨ TRƯỞNG**

Bùi Xuân Dũng

Phụ lục
THỐNG KÊ CÔNG TRÌNH CẦU TRÊN TUYẾN
(Kèm theo Quyết định số /QĐ-BXD ngày / /2025 của Bộ trưởng Bộ Xây dựng)

1. Danh sách công trình cầu trên tuyến chính

TT	Tên cầu	Lý trình	Sơ đồ nhịp (m)	Chiều dài cầu (m)	Bề rộng cầu (m)	Loại kết cấu nhịp
I	Đoạn TP. Hồ Chí Minh - Trung Lương					
1	Cầu loại 1 - Cầu cạn	Km10+655,8 - Km12+020; Km13+620 - Km18+620	Cầu trái: 39,1+8x40+42,5+45+42,5+30+8x40+2x30+3x40+2x30+7x40; 59x40+2x30+40+ 2x30+62x40 Cầu phải: 39,1+20x40+2x30+3x40+2x30+7x40; 125x40	6.364,2	8,25	Dầm SP-T
2	Cầu loại 1A - Cầu cạn	Km21+449,25 - Km23+213,45	Cầu trái: 30x40+37,5+42,5+11x40+39,1 Cầu phải: 29x40+42,5+45+42,5+30+10x40+39,1	1.764,2	8,25	Dầm SP-T
3	Cầu loại 2 - Cầu cạn	Km12+500 - Km12+820; Km13+180 - Km13+620 Km12+020 - Km12+500; Km12+860 -Km13+100	Cầu trái: 8x40; 11x40 Cầu phải: 12x40; 6x40	760 720	7,5	Dầm SP-T
4	Cầu loại 3 - Cầu cạn	Km19+220 - Km20+200	14x40+4x35+7x40	980	15	Dầm SP-T
5	Cầu loại 4 - Cầu cạn	Km20+200 - Km20+570; Km20+970,15 - Km21+169,25	4x40+6x35; 5x40	569,1	15,5 ÷16,5	Dầm SP-T

TT	Tên cầu	Lý trình	Sơ đồ nhịp (m)	Chiều dài cầu (m)	Bề rộng cầu (m)	Loại kết cấu nhịp
6	Cầu loại 5 - Cầu cạn	Km18+620 - Km19+070; Km21+169,25 - Km21+449,25	8x40+3x30+40; 7x40	730	Thay đổi	Dầm SP-T
7	Cầu vượt sông Bến Lức	Km19+070 - Km19+220;	3x40+30	150	Thay đổi	Dầm SP-T
8	Cầu Bến Lức	Km20+570 - Km20+970	50+90+120+90 +50	400	17,3	Đúc hẫng
9	Cầu Ván	Km 26+055	3x24,54	83,82	7,5	Dầm I24,54
10	Cầu Cây Gáo	Km29+291,83	1x38,2	48,40	7,5	Dầm SP-T
11	Cầu cạn	Km34+299,90 - Km35+624,90	33x40	1.325,00	Thay đổi	Dầm SP-T
12	Cầu Tân An	Km35+760	75+120+75	270,20	17,5	Đúc hẫng
13	Cầu cạn	Km35+895,10 - Km37+541,10	41x40	1646,00	Thay đổi	Dầm SP-T
14	Cầu cạn	Km38+354,97 - Km38+884,47	13x40	529,50	8,25	Dầm SP-T
15	Cầu Rạch Gốc	Km40+898,69	3x20	69,012	7,5	Dầm bản lắp ghép
16	Cầu Tân Hương	Km42+282,91	3x25,7	92,113	7,5	Dầm I
17	Cầu Quản Thợ	Km45+354,98	1x20	32,9	7,5	Dầm bản lắp ghép
18	Cầu Xáng Múc	Km46+362,33	5x25,7	143,619	7,5	Dầm I
II	Đoạn Trung Lương - Mỹ Thuận và đoạn từ nút giao An Thái Trung đến đầu cầu phía Bắc cầu Mỹ Thuận 2					
1	Cầu Kênh Năng	Km51+249,69	39,275+2x40,25+ 21,77+33,298+ 4x40,25+39,275	385,318	15,75	Dầm SP-T, T ngược
2	Cầu Sáu Âu	Km54+043,03	1x33	53,1	15	Dầm I

TT	Tên cầu	Lý trình	Sơ đồ nhịp (m)	Chiều dài cầu (m)	Bề rộng cầu (m)	Loại kết cấu nhịp
3	Cầu Tám Thước	Km54+413,04	1x20	27,1	15	Dầm T ngược
4	Cầu Kênh Một	Km55+272,89	39,1+7x40+21,1	351,4	15	Dầm SP-T, T ngược
5	Cầu Kênh 2A	Km56+693,47	1x24,54	42,64	15	Dầm I
6	Cầu Kênh Xáng	Km57+981,13	39,1+9x40+39,1	448,4	15	Dầm SP-T
7	Cầu Áp Hưng	Km60+072	1x24,54	44,64	15	Dầm I
8	Cầu Kênh Giữa	Km60+619	1x20	38,1	15	Dầm T ngược
9	Cầu Sao	Km61+406	1x33	53,1	15	Dầm I
10	Cầu Hòa	Km62+740	1x33	51,1	15	Dầm I
11	Cầu Tân Phú	Km64+696,5	1x20	34,1	15	Dầm T ngược
12	Cầu Mỹ Quý	Km65+700	1x33	53,1	15	Dầm I
13	Cầu Tân Hội (Nhị Mỹ)	Km67+350	39,1+3x40+21,6 +3x40+39,1	350	15	Dầm SP-T, T ngược
14	Cầu Hội Đồng	Km69+355,71	1x24,54	48,64	15	Dầm I
15	Cầu Cà Mau	Km70+447,225	1x33	59,1	15	Dầm I
16	Cầu Cai Lậy	Km71+897,93	39,1+3x40+21,6 +3x40+39,1	350	15	Dầm SP-T, T ngược
17	Cầu Bình-Phú 1	Km73+958,00	39,1+2x40+21,6 +3x40+39,1	312	15	Dầm SP-T, T ngược
18	Cầu Bình Phú	Km75+711,29	20,025+20,05+20,025	87,2	15	T ngược

TT	Tên cầu	Lý trình	Sơ đồ nhịp (m)	Chiều dài cầu (m)	Bề rộng cầu (m)	Loại kết cấu nhịp
	2					
19	Cầu Phú Nhuận	Km76+759	39,1+3x40+21,6 +3x40+39,1	350	15	Dầm SP-T, T ngược
20	Cầu Đập Địa Dứa	Km78+984,19	1x33	56,226	15	Dầm I
21	Cầu Bà Tồn 1	Km79+582,40	20,025+33,05+20,025	85,2	15	Dầm I, T ngược
22	Cầu Một Thước	Km80+268,06	20,025+33,05+20,025	85,2	15	Dầm I, T ngược
23	Cầu Bà Rằng	Km80+960,00	1x33	55,185	15	Dầm I
24	Cầu Nanh Cá	Km81+834,00	1x33	52,7	15	Dầm I
25	Cầu An Cư	Km82+513,45	39,1+3x40+ 21,6 +3x40+39,1	350	15	Dầm SP-T, T ngược
26	Cầu Kinh	Km83+559,00	1x20	28,1	15	Dầm T ngược
27	Cầu Trà Lọt	Km84+537,49	39,1+3x40+21,6 +2x40+39,1	310	15	Dầm SP-T, T ngược
28	Cầu Thông Lưu	Km87+330,00	39,1+2x40+2x22,6 +2x40+39,1	295,6	15	Dầm SP-T, T ngược
29	Cầu Đập Lớn	Km88+530,70	1x33	43,1	15	Dầm I
30	Cầu Mỹ Thiện	Km89+602,82	1x33	43,1	15	Dầm I
31	Cầu Ông Vẽ 2	Km91+244,96	33,025+5x33,05+33,025	243,4	15	Dầm I
32	Cầu Bảy Tiên	Km92+397,26	39,1+3x40+21,6 +4x40+39,1	392	15	Dầm SP-T, T ngược
33	Cầu Bà Năm	Km92+741,00	1x24,54	33,64	15	Dầm I

TT	Tên cầu	Lý trình	Sơ đồ nhịp (m)	Chiều dài cầu (m)	Bề rộng cầu (m)	Loại kết cấu nhịp
34	Cầu Ông Hưng	Km94+160,00	1x33	52,1	15	Dầm I
35	Cầu Mỹ Đức Tây	Km94+983,00	24,54+33+24,54	94,28	15	Dầm I
36	Cầu Rạch Miễu	Km95+848,17	39,1+3x40+34,7 +2x40+39,1	325,1	15	Dầm SP-T
37	Cầu Cổ Cò	Km97+201,00	39,1+2x40+26,24+40+26,24+2x40+39,1	342,88	15	Dầm SP-T, T ngược
38	Cầu Bầu Giai 1	Km98+516,00	3x24,54	83,82	15	Dầm I
39	Cầu Rạch Chanh	Km99+965,00	20+24,54+20	73,74	15	Dầm I
40	Cầu Rạch Sơn	Km101+677,00	12,5+24,54+12,5	57,84	15	Dầm I
41	Cầu An Hữu	Km102+289,91	39,1+3x40+39,1	222,4	15	Dầm SP-T
42	Cầu Mỹ Hưng	Km104+640,00	12,5+24,54+12,5	57,84	15	Dầm I
43	Cầu Cạn	Km103+740,50	39,2+8x40+42,5 +2x45+42,5+25+ 2x30+2x40+39,2	751,4	15	Dầm SP-T, T ngược

2. Danh sách công trình cầu trên nút giao và đường gom

TT	Tên cầu	Sơ đồ nhịp (m)	Chiều dài cầu (m)	Bề rộng cầu (m)	Loại kết cấu nhịp
I	Cầu nút giao Chợ Đệm				
1	Cầu vượt Km9+325	39,13+40,065+2x40,015+ 40,065+39,13	245,35	18,5	Dầm SP-T

TT	Tên cầu	Sơ đồ nhịp (m)	Chiều dài cầu (m)	Bề rộng cầu (m)	Loại kết cấu nhịp
2	Cầu Ông Giáo	3x18	62,20	Bên trái: 5,9 Bên phải: (11,65)	Dầm bản
II	Cầu nút giao Thân Cừu Nghĩa				
1	Cầu chính Km50+ 418,72	25,415+30+40+50,750 +61,5+50,75+2x30+39,1	367,716	12,5	Dầm SP-T, Dầm I
2	Nhánh 6	1x20,73	25,78	11,0	Dầm I
3	Nhánh 8	1x19,65	24,7	11,0	Dầm I