

Số: /QĐ-UBND

Thành phố Hồ Chí Minh, ngày tháng năm 2025

QUYẾT ĐỊNH

Về duyệt Nhiệm vụ thiết kế thi tuyển phương án kiến trúc Cầu vượt nút giao thông Kinh Dương Vương, cầu Bình Điền và các hạng mục công trình nút giao thông Bình Thuận, thuộc Dự án thành phần 3: Nâng cấp, mở rộng Quốc lộ 1 (từ đường Kinh Dương Vương đến ranh tỉnh Long An) đầu tư theo phương thức đối tác công tư – Hợp đồng Xây dựng – Kinh doanh – Chuyển giao (BOT)

CHỦ TỊCH ỦY BAN NHÂN DÂN THÀNH PHỐ HỒ CHÍ MINH

Căn cứ Luật Tổ chức chính quyền địa phương ngày 16 tháng 06 năm 2025;
Căn cứ Luật Xây dựng ngày 18 tháng 6 năm 2014; Luật sửa đổi, bổ sung một số điều của Luật Xây dựng ngày 17 tháng 6 năm 2020;

Căn cứ Luật Kiến trúc ngày 13 tháng 6 năm 2019;

Căn cứ Luật Đầu tư theo phương thức đối tác công tư ngày 18 tháng 6 năm 2020;

Căn cứ Luật Quy hoạch đô thị và nông thôn ngày 26 tháng 11 năm 2024;

Căn cứ Luật Đầu tư công ngày 29 tháng 11 năm 2024;

Căn cứ Luật sửa đổi, bổ sung một số điều của Luật Đấu thầu, Luật Đầu tư theo phương thức đối tác công tư, Luật Hải quan, Luật Thuế giá trị gia tăng, Luật Thuế xuất khẩu, Thuế Nhập khẩu, Luật Đầu tư, Luật Đầu tư công, Luật Quản lý; sử dụng tài sản công ngày 25 tháng 6 năm 2025;

Căn cứ Nghị định số 85/2020/NĐ-CP ngày 17 tháng 7 năm 2020 của Chính phủ về Quy định chi tiết một số điều của Luật Kiến trúc;

Căn cứ Nghị định số 35/2023/NĐ-CP ngày 20 tháng 6 năm 2023 của Chính phủ về Quy định sửa đổi, bổ sung một số điều của các Nghị định thuộc lĩnh vực quản lý nhà nước của Bộ Xây dựng, có hiệu lực từ ngày 20 tháng 6 năm 2023;

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

Căn cứ Quyết định số 56/2021/QĐ-UBND ngày 28 tháng 12 năm 2021 của Ủy ban nhân dân Thành phố về Ban hành Quy chế quản lý kiến trúc Thành phố Hồ Chí Minh;

Căn cứ Quyết định số 6692/QĐ-UBND ngày 28 tháng 12 năm 2012 của Ủy ban nhân dân Thành phố Hồ Chí Minh về duyệt đồ án quy hoạch chi tiết xây dựng đô thị tỷ lệ 1/5000 (quy hoạch phân khu) Khu đô thị mới Nam Thành phố.

Căn cứ Quyết định 6305/QĐ-UBND ngày 03 tháng 10 năm 2013 của Ủy ban nhân dân huyện Bình Chánh về duyệt Đồ án quy hoạch phân khu tỷ lệ 1/2000 Khu dân cư thị trấn Tân Túc phần còn lại phía Bắc, huyện Bình Chánh (nội dung quy hoạch sử dụng đất, kiến trúc, giao thông).

Căn cứ Quyết định 4952/QĐ-UBND ngày 11 tháng 9 năm 2013 của Ủy ban nhân dân Thành phố Hồ Chí Minh về duyệt Đồ án quy hoạch phân khu tỷ lệ 1/2000 Khu dân cư phía Đông Quốc lộ 1 (Quốc lộ 1A cũ) tại xã Tân Kiên, huyện Bình Chánh (quy hoạch sử dụng đất, kiến trúc, giao thông);

Căn cứ Quyết định 4803/QĐ-UBND ngày 04 tháng 9 năm 2013 của Ủy ban nhân dân Thành phố Hồ Chí Minh về duyệt Đồ án quy hoạch chi tiết xây dựng đô thị (quy hoạch phân khu) tỷ lệ 1/2000 Khu dân cư Xã Tân Kiên, khu A xã Tân Kiên, huyện Bình Chánh (quy hoạch sử dụng đất, kiến trúc, giao thông);

Căn cứ Nghị quyết số 79/NQ-HĐND ngày 19 tháng 9 năm 2023 của Hội đồng nhân dân Thành phố về ban hành danh mục dự án đầu tư xây dựng nâng cấp, mở rộng, hiện đại hóa công trình đường bộ hiện hữu được áp dụng loại hợp đồng xây dựng – vận hành – chuyển giao (BOT);

Căn cứ Nghị quyết số 14/NĐ-HĐND ngày 20 tháng 02 năm 2025 của Hội đồng nhân dân Thành phố Hồ Chí Minh về chủ trương đầu tư dự án Nâng cấp, mở rộng Quốc lộ 1 (từ đường Kinh Dương Vương đến ranh tỉnh Long An) (nay là đường Lê Khả Phiêu) theo phương thức đối tác công tư (Hợp đồng BOT);

Căn cứ Quyết định số 1063/QĐ-UBND ngày 28 tháng 8 năm 2025 của Ủy ban Nhân dân Thành phố Hồ Chí Minh về duyệt Kế hoạch thi tuyển phương án kiến trúc Cầu vượt nút giao thông Kinh Dương Vương, cầu Bình Điền và các hạng mục công trình nút giao thông Bình Thuận, thuộc Dự án thành phần 3: Nâng cấp, mở rộng Quốc lộ 1 (từ đường Kinh Dương Vương đến ranh tỉnh Long An) đầu tư theo phương thức đối tác công tư – Hợp đồng Xây dựng – Kinh doanh – Chuyển giao (BOT);

Theo báo cáo, đề xuất của Sở Xây dựng tại Tờ trình số 8819/TTr-SXD-QHHTKT ngày 22 tháng 9 năm 2025 về duyệt Nhiệm vụ thiết kế thi tuyển phương án kiến trúc Cầu vượt nút giao thông Kinh Dương Vương, cầu Bình Điền và các hạng mục công trình nút giao thông Bình Thuận, thuộc Dự án thành phần 3: Nâng cấp, mở rộng Quốc lộ 1 (từ đường Kinh Dương Vương đến ranh tỉnh Long An) đầu tư theo phương thức đối tác công tư – Hợp đồng Xây dựng – Kinh doanh – Chuyển giao (BOT).

QUYẾT ĐỊNH:

Điều 1. Duyệt Nhiệm vụ thiết kế thi tuyển phương án kiến trúc Cầu vượt nút giao thông Kinh Dương Vương, cầu Bình Điền và các hạng mục công trình nút giao thông Bình Thuận, thuộc Dự án thành phần 3: Nâng cấp, mở rộng Quốc lộ 1 (từ đường Kinh Dương Vương đến ranh tỉnh Long An) đầu tư theo phương thức đối tác công tư – Hợp đồng Xây dựng – Kinh doanh – Chuyển giao (BOT) với các nội dung sau:

I. Thông tin chung về cuộc thi:

1. Tên cuộc thi:

Thi tuyển phương án kiến trúc Cầu vượt nút giao thông Kinh Dương Vương, cầu Bình Điền và các hạng mục công trình nút giao thông Bình Thuận, thuộc Dự án thành phần 3: Nâng cấp, mở rộng Quốc lộ 1 (từ đường Kinh Dương Vương đến ranh tỉnh Long An) đầu tư theo phương thức đối tác công tư – Hợp đồng Xây dựng – Kinh doanh – Chuyển giao (BOT).

2. Vị trí, địa điểm và phạm vi ranh giới:

Phạm vi nghiên cứu thi tuyển: bao gồm các hạng mục cầu vượt nút giao thông Kinh Dương Vương, cầu Bình Điền, nút giao thông Bình Thuận, thuộc phường Tân Tạo, phường An Lạc, xã Tân Nhựt và xã Bình Chánh, Thành phố Hồ Chí Minh.

2.1. Cầu vượt nút giao thông đường Kinh Dương Vương:

- Vị trí: Nút giao đường Kinh Dương Vương là giao lộ đường Lê Đức Anh (Quốc lộ 1A) và đường Kinh Dương Vương.
- Quy mô: Cầu vượt 04 làn xe trên Quốc lộ 1, băng qua đường Kinh Dương Vương và đường Trần Đại Nghĩa.
- Diện tích chiếm đất khoảng 6,24 ha.

2.2. Cầu Bình Điền:

- Vị trí: cầu trên Quốc lộ 1A bắc qua sông Chợ Đệm.
- Phạm vi: Tính từ tim sông Chợ Đệm về nút giao thông Bình Thuận: khoảng 350m, về phía nút giao thông Kinh Dương Vương: khoảng 330m.
- + Tính không cầu: $B \times H = (60 \times 7)$ m.
- Quy mô: gồm một đơn nguyên xây mới giai đoạn 1 và một đơn nguyên xây mới giai đoạn 2.
- Diện tích chiếm đất khoảng 8,03 ha.

2.3. Nút giao thông Bình Thuận:

- Vị trí: Nút giao Bình Thuận là giao lộ đường Quốc lộ 1A và đường Nguyễn Văn Linh.
- Phạm vi:
 - + Quốc lộ 1: Tính từ tim đường Nguyễn Văn Linh về phía Cao tốc Bến Lức – Long Thành: khoảng 395m, về phía cầu Bình Điền: khoảng 390m.
 - + Đường Nguyễn Văn Linh: Tính từ tim Quốc lộ 1A về phía đường Võ Trần

Chí khoảng 382m, về phía cầu Cần Giuộc: khoảng 380m.

- Quy mô: gồm 02 cầu vượt được mở rộng thêm trên Quốc lộ 1, 02 hầm chui 4 làn xe theo hướng đi thẳng từ đường Nguyễn Văn Linh qua đường dẫn cao tốc (và ngược lại), 1 cầu vượt bộ hành trên đường dẫn cao tốc và 01 cầu vượt bộ hành trên đường Nguyễn Văn Linh.

- Diện tích chiếm đất khoảng 13,57ha.

3. Cơ quan quyết định thi tuyển: Ủy ban nhân dân Thành phố Hồ Chí Minh.

4. Cơ quan tổ chức thi tuyển: Sở Xây dựng.

5. Đơn vị tư vấn tổ chức thi tuyển: Trung tâm Nghiên cứu Kiến trúc Thành phố Hồ Chí Minh.

6. Hình thức thi tuyển:

- Thi tuyển rộng rãi.
- Tổ chức cuộc thi không hạn chế số lượng tổ chức tham gia.
- Các đơn vị, tổ chức tư vấn đăng ký tham gia sẽ được xem xét, đánh giá Hồ sơ năng lực và mời tham gia vòng thực hiện sản phẩm thiết kế. Hội đồng thi tuyển đánh giá, xếp hạng, lựa chọn phương án ý tưởng tối ưu nhất báo cáo Cơ quan tổ chức thi tuyển trình Ủy ban nhân dân Thành phố quyết định phê duyệt và thực hiện công bố kết quả, trao giải thưởng theo quy định.

7. Đối tượng tham dự:

- Cuộc thi tuyển dành cho các đơn vị tư vấn thiết kế là công ty, tổ chức hoặc liên danh, đặc biệt am hiểu chuyên ngành kiến trúc, quy hoạch, giao thông cầu đường đáp ứng được yêu cầu kỹ thuật và tính đặc thù của công trình thi tuyển, có đủ năng lực hoạt động, uy tín, có kinh nghiệm thực tế liên quan và hành nghề thiết kế công trình giao thông đường bộ theo quy định pháp luật hiện hành, cụ thể:

- + Công ty, tổ chức hoặc liên danh đã tham gia thực hiện và hoàn thành công tác thiết kế kiến trúc cho ít nhất 01 công trình cấp II hoặc đã tham gia thi tuyển phương án thiết kế kiến trúc cho ít nhất 01 công trình giao thông và đạt giải thưởng của cuộc thi tương ứng.

- + Am hiểu về công trình giao thông (cầu, đường bộ, nút giao thông); quy hoạch giao thông đô thị.

- + Tổ chức tham gia có thể là một tổ chức tư vấn độc lập hoặc tổ chức liên danh; trong đó người chủ trì thiết kế kiến trúc dự thi phải có bằng kiến trúc sư, có tối thiểu 05 năm kinh nghiệm tính theo bằng cấp, có chứng chỉ hành nghề thiết kế kiến trúc, đã từng chủ trì thiết kế kiến trúc cho ít nhất một công trình Xây dựng cấp II trở lên (trong đó có tối thiểu 01 công trình giao thông).

- Các cá nhân, công ty, tổ chức sau không được tham gia dự thi:

- + Công ty, tổ chức không đáp ứng yêu cầu về năng lực như đã nêu ở trên.

- + Cá nhân là thành viên của Cơ quan tổ chức cuộc thi, Ban Tổ chức, Hội đồng thi tuyển, Tổ kỹ thuật của cuộc thi này.

II. Lý do và mục đích cuộc thi:

- Triển khai Kế hoạch thi tuyển để lựa chọn phương án kiến trúc tối ưu, có tính khả thi cao, độc đáo, hiện đại, đặc sắc và tạo điểm nhấn trong khu vực cửa ngõ phía Nam Thành phố Hồ Chí Minh.

- Tạo cơ sở pháp lý để thực hiện các công việc tiếp theo đảm bảo chất lượng, tiến độ, nội dung thi tuyển phương án kiến trúc hướng đến việc lựa chọn được phương án tốt nhất về ý tưởng, có được giải pháp tối ưu về kiến trúc, quy hoạch và kỹ thuật xây dựng.

III. Yêu cầu của cuộc thi tuyển:

1. Chức năng, tính chất công trình:

Dự án Nâng cấp, mở rộng Quốc lộ 1 (từ đường Kinh Dương Vương đến ranh tỉnh Long An) là tuyến giao thông trục chính đô thị, giữ vai trò trục của cửa ngõ phía Nam của thành phố, kết nối đường Vành đai 2 và Vành đai 3 (cao tốc Bến Lức – Long Thành) và các tỉnh miền Tây Nam bộ, được triển khai nhằm hình thành tuyến đường giao thông nhanh kết nối liên vùng, góp phần giảm ùn tắc giao thông ở cửa ngõ phía Nam Thành phố Hồ Chí Minh và cải thiện diện mạo đô thị tại cửa ngõ Thành phố, góp phần thúc đẩy phát triển kinh tế xã hội Thành phố và các tỉnh lân cận.

Công trình thuộc nhóm A, được xác định là công trình cấp đặc biệt theo quy định tại Thông tư số 02/2025/TT-BXD ngày 31 tháng 3 năm 2025 và Thông tư số 06/2021/TT-BXD ngày 30 tháng 6 năm 2021 của Bộ trưởng Bộ Xây dựng.

2. Quy mô, tiêu chuẩn kỹ thuật:

2.1. Nút giao đường Kinh Dương Vương và nút giao Bình Thuận:

a) Nút giao đường Kinh Dương Vương:

Nút giao đường Kinh Dương Vương và Quốc lộ 1A nằm ở cửa ngõ phía Tây Nam Thành phố Hồ Chí Minh (TP.HCM). Đây là điểm giao thông chiến lược của Thành phố, kết nối trung tâm TP.HCM với các tỉnh miền Tây Nam Bộ, đồng thời liên kết các tuyến đường vành đai quan trọng (vành đai 2, 3, 4).

- **Dạng thức nút giao:** Nút giao khác mức, với cầu vượt bốn làn xe trên Quốc lộ 1, vượt qua giao cắt đường Kinh Dương Vương và Trần Đại Nghĩa.

- **Vòng xoay/đảo trung tâm:** Cải tạo thành hình elíp, thích ứng tổ chức giao thông mới.

- **Tích hợp các hạ tầng khác:** Đảm bảo không gian kỹ thuật đủ cho các tiện ích bổ sung, đường bộ, cầu bộ hành, metro số 3 vượt trên cùng trục (Theo định hướng quy hoạch, tuyến đường sắt Metro số 3 sẽ đi dọc giữa dải phân cách trên Quốc lộ 1, vượt trên cầu vượt tại nút giao Kinh Dương Vương, đồng thời đi phía trên hai cầu đi bộ và cầu vượt nút Tân Kiên).

b) Nút giao Bình Thuận:

Nút giao Bình Thuận là một điểm giao cắt giao thông cực kỳ quan trọng, nằm ở khu vực cửa ngõ phía Tây Nam của TP.HCM. Đây là nơi kết nối giữa Đại lộ Nguyễn Văn Linh, Quốc lộ 1A và các tuyến huyết mạch đi miền Tây Nam Bộ cũng như về trung tâm Thành phố

- **Dạng thức nút giao:** Nút giao khác mức ba tầng, bao gồm:

+ Tầng hầm chui (tầng thấp nhất): Bố trí hầm chui theo hướng đi thẳng từ đường Nguyễn Văn Linh qua đường dẫn cao tốc (và ngược lại), giúp ưu tiên lưu thông xuyên suốt mà không giao cắt với các luồng khác.

+ Tầng mặt đất: Tổ chức giao thông theo dạng đảo vòng xuyên trung tâm, phục vụ các hướng rẽ trái, các nhánh giao thông còn lại, đồng thời phân phối lưu lượng hợp lý với các tuyến phụ và xe máy.

+ Tầng cầu vượt trên Quốc lộ 1: Gồm cầu vượt tuyến chính hiện hữu (4 làn) và bổ sung 2 cầu vượt song hành (cùng cao độ với cầu vượt hiện hữu).

- **Tích hợp các hạ tầng khác:** Bố trí hợp lý không gian kỹ thuật cho các hạ tầng khác đi qua nút giao như: tuyến Metro MRT7, các hầm/cầu bộ hành phục vụ người đi bộ, hệ thống chiếu sáng, biển báo, cảnh quan xanh.

2.2. Cầu Bình Điền:

Cầu Bình Điền là cây cầu chiến lược bắc qua sông Chợ Đệm trên Quốc lộ 1A. Đây là một trong những cửa ngõ phía Tây Nam của thành phố, đóng vai trò tuyến huyết mạch kết nối các quận nội thành với các tỉnh miền Tây.

- **Thiết kế cầu Bình Điền:** Cầu đường trục chính đô thị quy mô 8 làn xe cơ giới (mỗi làn 3,75m), vận tốc thiết kế tối đa 80km/h. Đường song hành hai bên, mỗi bên 2 làn xe (3,5m + 5,5m/làn), vận tốc thiết kế 60km/h, vỉa hè mỗi bên rộng 2m. Khớp nối các đầu cầu đảm bảo kết nối đồng bộ với mặt cắt Quốc lộ 1 mở rộng và hệ thống đường khu vực.

- Tải trọng thiết kế HL-93, người bộ hành 3×10^{-3} MPa, đảm bảo quy chuẩn kỹ thuật Việt Nam hiện hành.

- **Mặt cắt ngang cầu:** phần đường tuyến chính quy mô 08 làn xe rộng 8x3,75m; phần đường song hành 4 làn xe, mỗi bên 02 làn xe rộng (3,5+5,5)m=9m, Vỉa hè 2 bên, mỗi bên rộng 2m.

- **Kết cấu phần cầu:** Kết cấu dầm bê tông cốt thép dự ứng lực (viết tắt là: BTCT DUL): nhịp cầu chủ yếu sơ đồ (2x39,1 + 60 + 90 + 60 + 2x39,1) m, nhịp giữa dùng giải pháp đúc hẫng cân bằng; các nhịp biên dùng dầm Super-T 38,3m.

- **Kết cấu phần đường song hành và liên kết:** Đường song hành dưới thấp, kết cấu bê tông nhựa đầy đủ, mặt cắt phối hợp vỉa hè, dải an toàn và các công trình hạ tầng kỹ thuật phù hợp quy hoạch Quốc lộ 1. Tường chắn, đường gom, các vị trí nối đầu cầu đảm bảo cao độ và độ dốc theo quy hoạch khu vực; khớp nối êm thuận với các tuyến hiện trạng.

- **Tĩnh không và thông thuyền:** BxH=60x7m (đáp ứng tiêu chuẩn phát triển sông cấp II theo Quyết định 1829/QĐ-TTg và Thông tư 46/2016/TT-BGTVT). Tĩnh không đường chui dưới cầu $H \geq 4,75$ m, đáp ứng yêu cầu các tuyến đường bộ và hạ tầng đô thị.

- **Chỉ dẫn tiêu chuẩn thiết kế:** Tuân thủ Tiêu chuẩn thiết kế cầu TCVN 11823:2017, TCVN 13592:2022, các quy chuẩn kỹ thuật đường/mặt cắt Quốc lộ 1, đảm bảo các giá trị khống chế về chiều cao, thông thuyền và vận tốc khai thác.

3. Yêu cầu về quy hoạch:

- ***Tuân thủ quy hoạch, kết nối hệ thống:*** Các phương án phải tuân thủ đầy đủ các chỉ tiêu quy hoạch – kiến trúc của quy hoạch phân khu, quy hoạch chi tiết, quy hoạch GTVT và các dự án đã được các cấp thẩm quyền phê duyệt cho vùng phía Tây Nam TP.HCM – đảm bảo chức năng giao thông, công suất thiết kế, cấp công trình đặc biệt; kết nối liên tục, hiệu quả với Quốc lộ 1, Đại lộ Nguyễn Văn Linh, các đường vành đai (2, 3), cao tốc TP.HCM – Trung Lương..., các tuyến metro theo quy hoạch, đường song hành, đường kết nối khu dân cư.

- ***Tạo điểm nhấn kiến trúc – cảnh quan đô thị:*** các nút giao, cầu là dấu ấn nhận diện mới, góp phần định hình diện mạo, tạo bản sắc riêng và sức hút của ngõ phía Tây Nam, vừa kết nối, vừa thúc đẩy phát triển đô thị vệ tinh, khu công nghiệp, logistics dọc Quốc lộ 1.

- ***Tối ưu hóa tổng mặt bằng:*** Bố trí khoa học, hợp lý các nhánh lên/xuống, vòng xoay, hầm chui, cầu vượt, đường gom; đảm bảo mỹ quan, thuận tiện vận hành, kết nối an toàn cho phương tiện cơ giới, xe máy, phương tiện vận tải; tuân thủ quy chuẩn cầu đường và tương thích địa hình.

- ***Liên kết đa tầng, đồng bộ hạ tầng kỹ thuật – giao thông – cảnh quan:*** Nghiên cứu, tổ chức liên kết đa tầng giữa các hạng mục chính với hệ thống hạ tầng kỹ thuật ngầm nổi (điện, nước, viễn thông, chiếu sáng, công nghệ thông tin, hạ tầng thông minh); tích hợp chặt chẽ các tuyến Metro số 3, số 7, kết nối khu đô thị, tuyến nhánh, đường song hành, tiện ích đô thị (lối đi bộ, điểm dừng phương tiện công cộng, không gian xanh đệm, quảng trường nhỏ, cảnh quan đầu cầu). Đặc biệt tại các nút giao kết nối trục chính như Bình Thuận, cần tạo dấu ấn kiến trúc đặc biệt, hài hòa, bản sắc riêng cho khu vực cửa ngõ Tây Nam.

- ***Bảo vệ và nâng cao môi trường đô thị:*** Kết hợp các giải pháp giảm bóng đổ, hạn chế tác động gió, giảm ô nhiễm tiếng ồn; tăng diện tích, chất lượng mảng xanh, tạo không gian đệm; sử dụng vật liệu bền vững, thích nghi khí hậu nhiệt đới; thúc đẩy không gian xanh cộng đồng, hướng đến phát triển đô thị bền vững.

- ***Gắn kết cộng đồng – Không gian tiện ích:*** Tối ưu hóa góc nhìn cảnh quan từ các trục giao thông chính; tổ chức các tiện ích cộng đồng, không gian công cộng thân thiện (trò chơi, sinh hoạt dã ngoại, quảng trường nhỏ, nhà chờ xe buýt, nhà vệ sinh công cộng...), chỉ bố trí tại đầu cầu, chân cầu, dải phân cách lớn hoặc khu liên thông mạng lưới đường dân cư – không tổ chức không gian cho người đi bộ trực tiếp lên tuyến chính, đảm bảo tuyệt đối an toàn.

4. Yêu cầu về kiến trúc:

- ***Tổ chức không gian nút giao và đường trên cao:*** Thiết kế hiệu quả không gian giao thông ba chiều, tổ chức hài hòa nút giao nhiều tầng (như Bình Thuận), hầm chui, cầu vượt, đảo xuyên; đảm bảo lưu thông liên hoàn, an toàn, tối ưu phân luồng, giảm xung đột.

- ***Kiến trúc đồng bộ, tối ưu hóa công năng:*** Hình khối hiện đại, đồng nhất với không gian cửa ngõ Tây Nam, kết nối trục quan chặt chẽ giữa cầu – đường – nút giao – hạ tầng; tối ưu công năng, thuận tiện vận hành, duy tu.

- ***Tỷ lệ và hình khối phù hợp:*** Tỷ lệ bằng mặt cầu, dầm, hầm chui, độ cao

các nhánh cầu, tường chắn... hợp lý với tổng thể cảnh quan, tạo giá trị nhận diện cộng đồng.

- **Ngôn ngữ kiến trúc bản địa, bản sắc riêng:** Áp dụng kiến trúc hiện đại gắn kết bản sắc địa phương; nhấn mạnh trang trí, màu sắc, vật liệu vùng miền Tây Nam Bộ; ứng dụng kết cấu đặc biệt, chiếu sáng nghệ thuật tạo điểm nhấn ban đêm nổi bật toàn khu vực cửa ngõ.

- **Chiếu sáng, thẩm mỹ ban đêm:** Đề xuất giải pháp chiếu sáng hiện đại, nổi bật, phục vụ cả mỹ quan ban đêm và an toàn giao thông; tạo hiệu ứng thị giác mạnh trên trục lớn.

- **Không gian liên kết, tối ưu cảnh quan:** Ưu tiên mảng xanh, tiểu cảnh ở đảo trung tâm, đầu – chân cầu, dải phân cách, tạo điểm nhấn thị giác cho người đi trên xe/chỉ có chức năng ngắm, không bố trí đi bộ lên tuyến lớn; kết nối linh hoạt đầu cầu với khu vực dân cư, phương tiện công cộng.

- **Phân tích bối cảnh đô thị:** Đánh giá kỹ bối cảnh tổng thể, xác lập công trình thành điểm nhấn kiến trúc, đảm bảo hài hòa với tầm nhìn cảnh quan toàn khu Tây Nam TP.HCM

- **Khuyến khích đổi mới, công nghệ thông minh:** Ứng dụng công nghệ thông tin, quản lý vận hành giao thông, giải pháp thông minh, tiết kiệm năng lượng, nâng hiệu quả quản lý và vận hành.

- **Sáng tạo, khác biệt và hài hòa đô thị:** Tạo hình khối, mặt đứng kiến trúc sáng tạo, khác biệt so với các nút/cầu hiện hữu, hài hòa tổng thể kiến trúc khu vực, nhấn mạnh vai trò biểu tượng cho giao thông và cảnh quan cửa ngõ phía Nam thành phố.

5. Yêu cầu về tổ chức giao thông:

5.1. Nút giao đường Kinh Dương Vương:

- **Ưu tiên giao thông nhanh trên Quốc lộ 1:** Xây cầu vượt 4 làn ô tô trên Quốc lộ 1, ưu tiên xe đi thẳng không giao cắt, giảm ùn tắc, đảm bảo thông suốt từ nội thành ra vành đai 2.

- **Tách luồng rõ ràng, giảm xung đột:** Giao thông tầng dưới tổ chức tại vòng xoay elip cải tạo, phân luồng cho các hướng rẽ/vào khu dân cư, Kinh Dương Vương, Trần Đại Nghĩa. Nhánh lên/xuống vượt nối hợp lý với hiện trạng.

- **Bố trí hợp lý các làn hỗn hợp:** Duy trì làn hỗn hợp hai bên Quốc lộ 1 phục vụ xe máy, xe buýt, phương tiện ra/vào dân cư.

- **Đảm bảo an toàn, hạn chế đi bộ:** Không tổ chức lối đi bộ lên cầu vượt/tuyến chính; điểm dừng, chờ xe buýt chỉ ở đầu/chân cầu, không cho người đi bộ lên mặt cầu vượt.

- **Tích hợp mặt bằng cho metro:** Dự trữ không gian kỹ thuật cho Metro số 3 đi ở giữa, vượt trên cầu vượt Quốc lộ 1 trong tương lai.

- **Cảnh quan nhận diện:** Vòng xoay trung tâm, dải phân cách, đảo xanh trang trí cảnh quan để tăng mỹ quan đô thị và nhận diện nút giao từ xa, nhưng không bố trí tiện ích đi bộ lên trục chính

5.2. Nút giao Bình Thuận:

- **Tách luồng đa tầng, giảm giao cắt:** Nút giao tổ chức theo mô hình 3 tầng: tầng dưới cùng là hầm chui 4 làn xe cho dòng đi thẳng Nguyễn Văn Linh – đường dẫn cao tốc và ngược lại (xe máy không đi vào hầm); tầng mặt đất là vòng xuyên tổ chức các nhánh rẽ trái, xe máy và các hướng kết nối; tầng trên cùng là hệ cầu vượt tuyến chính trên Quốc lộ 1 (mở rộng thêm 2 cầu vượt song song với cầu hiện hữu, tổng cộng 3 cầu vượt cùng cao độ).

- **Ưu tiên luồng chính, giảm ùn tắc:** Hầm chui đi thẳng giúp ưu tiên giao thông giữa Nguyễn Văn Linh và đường dẫn cao tốc, giảm giao cắt tại vòng xuyên và hạn chế xung đột giữa các làn xe hỗn hợp trên tầng mặt đất. Cầu vượt 3 cầu bảo đảm năng lực thông hành lớn trên Quốc lộ 1.

- **Phân làn xe máy rõ ràng:** Tổ chức làn xe máy đủ rộng riêng biệt trên vòng xuyên mặt đất, tách biệt làn xe máy với ô tô tại các điểm lên cầu vượt Quốc lộ 1, đảm bảo an toàn cho xe máy, loại bỏ xung đột nguy hiểm trước đây.

- **Chỉnh trang, đồng bộ hạ tầng:** Vị trí các đường chui, cầu vượt, trụ cầu... phải tuân theo hiện trạng và chỉ giới kỹ thuật hiện hữu, tránh xung đột kết cấu và đảm bảo tĩnh không. Bổ sung thêm cầu vượt bộ hành đảm bảo nhu cầu đi bộ qua nút, tổ chức lại hợp lý không gian hầm đi bộ phía đường dẫn cao tốc.

- **Định hướng tích hợp metro:** Dự phòng không gian kỹ thuật, lộ trình và cao độ để tuyến Metro MRT7 đi qua giữa tim đường Nguyễn Văn Linh – đường dẫn cao tốc, vượt phía trên hệ cầu vượt Quốc lộ 1 hiện hữu trong tương lai.

- **Cảnh quan, mỹ quan đô thị:** Bố trí cảnh quan, mảng xanh, dải phân cách rõ ràng trên vòng xuyên và các tầng, các hạng mục đi bộ phục vụ cộng đồng chỉ tại đầu/cạnh nút, không tổ chức lối đi bộ trực tiếp lên trục Quốc lộ 1 tốc độ cao.

5.3. Cầu Bình Điền:

Yêu cầu tổ chức giao thông cầu Bình Điền đã đảm bảo phân luồng tối ưu, tách biệt rõ giữa hai chiều và các nhóm phương tiện, đáp ứng chuẩn mặt cắt, vận tốc, an toàn kỹ thuật; kết hợp hài hòa tổ chức hạ tầng kỹ thuật, cảnh quan, đạt tiêu chuẩn vận hành đô thị và giao thông thủy – bộ tại cửa ngõ Tây Nam TP.HCM. Cụ thể:

- **Phân luồng và tổ chức hướng đi:** gồm 2 đơn nguyên cầu mới, mỗi cầu phục vụ một hướng lưu thông riêng biệt. Trong đó:

+ Các làn xe cơ giới, làn song hành được phân định rõ ràng, đảm bảo lưu thông thông suốt, an toàn.

+ Yêu cầu tách biệt hoàn toàn giữa hai hướng, hạn chế xung đột, nâng cao năng lực thông hành và an toàn giao thông trên cầu và tuyến Quốc lộ 1.

+ Bố trí đầy đủ hạ tầng kỹ thuật, chiếu sáng, cảnh quan đầu cầu; không tổ chức đi bộ trực tiếp trên cầu do đặc thù tuyến tốc độ cao.

+ Đảm bảo lối đi bộ phục vụ vận hành – bảo trì, vỉa hè không tổ chức đi bộ thường xuyên do tính chất làn xe và tốc độ cao.

+ Các phương tiện xe máy, ô tô, xe tải nặng đều có phân làn hợp lý, đảm bảo tách dòng an toàn, trật tự khi lên – xuống cầu từng nhánh.

- **Tĩnh không thông thuyền – sơ đồ nhịp cầu:** Đảm bảo tĩnh không thông thuyền, phục vụ lưu thông thủy trên sông Chợ Đệm.

- **Kết nối hạ tầng kỹ thuật, cảnh quan:** Bố trí đầy đủ hệ thống chiếu sáng, thoát nước, bảo vệ cầu... đồng bộ với quá trình mở rộng; Bố trí cây xanh, dải phân cách, cảnh quan đầu và chân cầu – giúp nhận diện tuyến chính, nâng cao mỹ quan, không ảnh hưởng vận hành giao thông; Không tổ chức đi bộ trực tiếp trên cầu, đảm bảo an toàn tuyệt đối cho làn ô tô tốc độ cao; Thực hiện đầy đủ quy định, tiêu chuẩn về tĩnh không thủy, bố trí biển chỉ dẫn hai đầu cầu, kiểm soát luồng di chuyển tàu thuyền rõ ràng, không cản trở giao thông thủy.

6. Yêu cầu kỹ thuật tổng hợp:

- Áp dụng tiêu chuẩn và quy chuẩn đồng bộ:

+ Phải tuân thủ đầy đủ các quy chuẩn, tiêu chuẩn kỹ thuật quốc gia và quy định pháp luật liên quan của Việt Nam cho từng loại công trình (cầu, nút giao, hầm, đường...).

+ Đảm bảo hệ thống tiêu chuẩn áp dụng phù hợp, khả thi, thống nhất toàn dự án.

- Giải pháp kỹ thuật hiện đại, đồng bộ:

+ Lựa chọn giải pháp M&E tiên tiến, công nghệ thi công – vận hành đồng bộ và hoàn chỉnh cho công trình hạ tầng giao thông đô thị cấp cao.

+ Đề xuất chi tiết các sơ đồ nguyên lý, hệ thống trang thiết bị chính: chiếu sáng, an toàn giao thông, ITS (quản lý vận hành giao thông thông minh), camera giám sát, tường chống ồn, công kiểm soát tải trọng, biển báo điện tử, v.v.

+ Ưu tiên các giải pháp thiết bị, vật tư, kết cấu có khả năng công xưởng hóa, thi công lắp ghép công nghiệp, đáp ứng điều kiện vận chuyển và thi công ở Việt Nam, giảm phụ thuộc nhập khẩu.

+ Bảo đảm hệ thống kỹ thuật dễ vận hành, duy tu, thuận tiện bảo trì – sửa chữa.

- **Giải pháp chống thiên tai và bảo vệ công trình:** Thiết kế chống động đất, gió bão, ngập lụt, phù hợp với tiêu chuẩn quốc gia và điều kiện thực tế khu vực.

- **Tối ưu hóa sử dụng và triển khai tiện ích:** Quy hoạch, bố trí các tiện ích công cộng và diện tích sử dụng hữu ích hợp lý, sử dụng vật liệu, vật tư phù hợp để tiết giảm chi phí và tăng hiệu quả khai thác. Khuyến khích sáng kiến ứng dụng năng lượng sạch, giải pháp công nghệ thông minh, tối đa hóa lợi ích cho cộng đồng.

- **Đảm bảo hiệu quả kinh tế – kỹ thuật:** Đề xuất các giải pháp kỹ thuật, ý tưởng kiến trúc, quy hoạch có tính hiện thực, phân tích kỹ hiệu quả đầu tư, tính khả thi dài hạn và các giải pháp tiết kiệm chi phí xây dựng, vận hành.

7. Yêu cầu về giải pháp thi công và duy tu bảo dưỡng:

- Đề xuất phương án thi công có tính khả thi, phù hợp điều kiện thi công trong điều kiện đô thị, mật độ giao thông lớn, không làm gián đoạn hoặc gây ách tắc nghiêm trọng giao thông hiện hữu trong quá trình thi công.

- Có giải pháp cấu tạo và tổ chức hợp lý để dễ dàng kiểm tra, sửa chữa, thay

thế, bảo trì các bộ phận chính như đầm, lan can, khe co giãn, hệ thống chiếu sáng.

- Tính toán dự kiến thời gian thi công hợp lý. Thuận lợi cho việc quản lý và khai thác sử dụng công trình;

8. Chi phí đầu tư:

Phương án dự thi phải thực hiện khái toán chi phí đầu tư của phương án kiến trúc đề xuất phù hợp với các quy định của pháp luật về quản lý chi phí đầu tư xây dựng, đảm bảo hiệu quả đầu tư.

IV. Sản phẩm thiết kế thi tuyển:

1. Thuyết minh phương án:

Thuyết minh phương án dự tuyển được trình bày trên khổ giấy A3 in ngang, đóng tập, bìa cứng, phải thể hiện được những nội dung sau:

- Trình bày về quan điểm, ý đồ thiết kế và những giải pháp kỹ thuật.
- Thống kê các số liệu về quy mô diện tích, các chỉ tiêu kinh tế - kỹ thuật cần thiết để thực hiện công trình.
- Phân tích sự phù hợp với quy hoạch, cảnh quan chung của khu vực.
- Tính khả thi của phương án, trong đó có dự kiến tổng mức đầu tư dự án và phân tích sơ bộ hiệu quả kinh tế - xã hội của dự án.

2. Các bản vẽ thể hiện:

- Mỗi phương án dự tuyển gồm 01 bộ bản vẽ được lập trên khổ giấy A0 được in hoặc dán trên giấy form dày 3 - 5mm, in ngang, tối thiểu 06 bản vẽ, tối đa 10 bản vẽ thể hiện các nội dung sau:

- Sơ đồ vị trí, giới hạn khu đất tỷ lệ thích hợp;
- Các sơ đồ phân tích thể hiện ý tưởng thiết kế quy hoạch – kiến trúc và tổ chức giao thông.
- Các sơ đồ phân tích thể hiện ý tưởng kết nối về chức năng và kết nối về giao thông các khu vực xung quanh.
- Bình đồ tổng thể, bình đồ trích đoạn.
- Các bản vẽ mặt bằng, mặt đứng, mặt cắt với tỷ lệ phù hợp.
- Các bản vẽ phối cảnh, chi tiết minh họa ý tưởng các phương án kiến trúc.
- Ngoài ra có thể bổ sung thêm các bản vẽ bổ trợ khác nếu thấy cần thiết.

3. Mô hình: Sa bàn cho các phương án thi tuyển (khuyến khích nếu có).

4. Dựng phim: khuyến khích nếu có.

5. USB lưu trữ dữ liệu: lưu trữ toàn bộ nội dung thuyết minh, file báo cáo, phim và bản vẽ.

6. Ngôn ngữ sử dụng: Tiếng Việt hoặc song ngữ Việt - Anh.

7. Đơn vị đo lường:

- Tất cả thông tin đo lường, kích thước đều phải sử dụng hệ thống đo lường là mét (m) hoặc milimét (mm) và có ghi chú rõ trên bản vẽ;
- Bản vẽ được thể hiện theo tỷ lệ phù hợp mà đơn vị tư vấn đề xuất.
- Sơ bộ tổng mức đầu tư: (nếu có) sử dụng đơn vị tiền tệ là Đồng Việt Nam.

Điều 2. Quyết định có hiệu lực kể từ ngày ký và hết hiệu lực khi kết quả thi tuyển phương án kết thúc theo quy định.

Điều 3. Chánh Văn phòng Ủy ban nhân dân Thành phố, Giám đốc Sở Xây dựng, Giám đốc Sở Tài chính, Giám đốc Sở Khoa học và Công nghệ, Giám đốc Kho bạc Nhà nước Khu vực II, Thủ trưởng các Sở - ban - ngành có liên quan; Chủ tịch Ủy ban nhân dân phường Tân Tạo, Chủ tịch Ủy ban nhân dân phường An Lạc, Chủ tịch Ủy ban nhân dân xã Tân Nhựt và Chủ tịch Ủy ban nhân dân xã Bình Chánh và các cơ quan, đơn vị, cá nhân có liên quan chịu trách nhiệm thi hành Quyết định này./.

Nơi nhận:

- Như trên;
- TTUB: CT, PCT/ĐT, DA;
- VPUB: CVP, PCVP/ĐT, DA;
- Phòng: ĐT, DA;
- Lưu: VT, (ĐT/TrHieu).

**KT. CHỦ TỊCH
PHÓ CHỦ TỊCH**

Bùi Xuân Cường