

**ỦY BAN NHÂN DÂN
TỈNH BÌNH ĐỊNH**

Số: 2914/QĐ-UBND

**CỘNG HÒA XÃ HỘI CHỦ NGHĨA VIỆT NAM
Độc lập - Tự do - Hạnh phúc**

Bình Định, ngày 08 tháng 9 năm 2022

QUYẾT ĐỊNH

**Phê duyệt dự án đầu tư xây dựng
Dự án: Xây dựng tuyến đường ven biển (ĐT.639),
đoạn từ Quốc lộ 1D - Quốc lộ 19 mới.**

CHỦ TỊCH ỦY BAN NHÂN DÂN TỈNH

Căn cứ Luật Tổ chức chính quyền địa phương ngày 19/6/2015 và Luật sửa đổi bổ sung một số điều của Luật Tổ chức Chính phủ và Luật Tổ chức Chính quyền địa phương ngày 22/11/2019;

Căn cứ Luật Xây dựng ngày 26/6/2014;

Căn cứ Luật Đầu tư công ngày 13/6/2019;

Căn cứ Nghị định số 40/2020/NĐ-CP ngày 06/4/2020 của Chính phủ về việc hướng dẫn Luật Đầu tư công;

Căn cứ Nghị định số 06/2021/NĐ-CP ngày 26/01/2021 của Chính phủ về Quy định chi tiết một số nội dung về quản lý chất lượng, thi công xây dựng và bảo trì công trình xây dựng;

Căn cứ Nghị định số 10/2021/NĐ-CP ngày 09/02/2021 của Chính phủ về Quản lý chi phí đầu tư xây dựng;

Căn cứ Nghị định số 15/2021/NĐ-CP ngày 03/3/2021 của Chính phủ về Quy định chi tiết một số nội dung về quản lý dự án đầu tư xây dựng;

Căn cứ Nghị định số 29/2021/NĐ-CP ngày 26/3/2021 của Chính phủ Quy định quy định về trình tự, thủ tục thẩm định dự án quan trọng quốc gia và giám sát, đánh giá đầu tư;

Căn cứ Thông tư số 09/2019/TT-BXD ngày 26/12/2019 của Bộ trưởng Bộ Xây dựng về việc Hướng dẫn xác định và quản lý chi phí đầu tư xây dựng;

Căn cứ Nghị quyết số 30/NQ-HĐND ngày 02/7/2021 của Hội đồng nhân dân tỉnh Bình Định về chủ trương đầu tư dự án Xây dựng tuyến đường ven biển (ĐT.639) đoạn từ Quốc lộ 1D - Quốc lộ 19 mới; Nghị quyết số 23/NQ-HĐND ngày 20/7/2022 của Hội đồng nhân dân tỉnh Bình Định về điều chỉnh, bổ sung chủ trương đầu tư dự án Xây dựng tuyến đường ven biển (ĐT.639) đoạn từ Quốc lộ 1D - Quốc lộ 19 mới;

Căn cứ Quyết định số 3268/QĐ-UBND ngày 04/8/2021 của UBND tỉnh Bình Định về việc phân bổ kế hoạch đầu tư công trung hạn vốn ngân sách địa phương giai đoạn 2021 - 2025; Quyết định số 5079/QĐ-UBND ngày 20/12/2021 của UBND tỉnh Bình Định về việc phân bổ và giao kế hoạch đầu tư công vốn ngân sách nhà nước năm 2022;

Theo đề nghị của Sở Kế hoạch và Đầu tư tại Văn bản số 597/BC-SKHĐT ngày 07/9/2022, đề nghị của Sở Xây dựng tại Văn bản số 222/SXD-HTKTTĐ ngày 26/8/2022 và đề nghị của Ban QLDA Giao thông tỉnh tại Văn bản số 2012/TTr-BQLGT ngày 29/8/2022.

QUYẾT ĐỊNH:

Điều 1. Phê duyệt dự án đầu tư Xây dựng tuyến đường ven biển (ĐT.639), đoạn từ Quốc lộ 1D - Quốc lộ 19 mới, với nội dung chính như sau:

1. Chủ đầu tư: Ban QLDA Giao thông tỉnh.

2. Mục tiêu đầu tư dự án

- Triển khai dự án Xây dựng tuyến đường ven biển (ĐT.639) đoạn từ Quốc lộ 1D - Quốc lộ 19 mới nhằm kết nối đồng bộ với đường ven biển đoạn từ Cát Tiến – Khu đô thị Diêm Vân đến Quốc lộ 19 (mới) đang được đầu tư xây dựng, góp phần hoàn thiện tuyến đường bộ ven biển của tỉnh Bình Định.

- Đầu tư xây dựng tuyến đường nhằm đáp ứng nhu cầu vận tải từ thành phố Quy Nhơn đến Cát Tiến, góp phần thu hút đầu tư, tạo trục cảnh quan kết nối thành phố Quy Nhơn với huyện Tuy Phước và Phù Cát, phát triển quỹ đất dọc tuyến, góp phần phát triển kinh tế của tỉnh.

- Hình thành tuyến đường cứu hộ, cứu nạn nhân dân trong mùa mưa bão và kịp thời ứng phó với công tác an ninh, quốc phòng.

3. Quy mô đầu tư xây dựng

a. Phạm vi đầu tư

- Điểm đầu (Km0+000): Tại giao Quốc lộ 1D tại Km5+020, phạm vi kho xăng dầu Phú Hòa, thuộc phường Nhơn Phú, thành phố Quy Nhơn.

- Điểm cuối (Km4+297,57): Tại giao Quốc lộ 19 mới tại Km8+100, thuộc phường Nhơn Bình, thành phố Quy Nhơn.

- Chiều dài tuyến $L = 4.297,57\text{m}$. Dự án đi qua địa bàn phường Nhơn Phú, Nhơn Bình thành phố Quy Nhơn.

b. Quy mô đầu tư: Xây dựng tuyến đường theo Quy chuẩn 07-4:2016 và TCXDVN 104:2007, với các thông số chủ yếu như sau:

- Vận tốc thiết kế: 50Km/h.

- Mặt đường bê tông nhựa cấp cao A1, Eyc $\geq 140\text{Mpa}$.

- Tải trọng thiết kế cầu, cống hộp lớn HL93; tải trọng thiết kế cống H30-XB80.

- Tần suất thiết kế: $P = 5\%$, tuyến đường theo quy hoạch, cao độ thiết kế bám theo cao độ quy hoạch, riêng đoạn từ cuối cầu sông Dinh đến hành lang thoát lũ: cao độ đường đắp bằng cao độ quy hoạch (phân khu tỷ lệ 1/2.000 phường Nhơn Bình và Nhơn Phú) cộng thêm 0,5m.

- Quy mô mặt cắt ngang: $B_{\text{nền}} = 2 \times 0,5\text{m}$ (lề đường) + $4 \times 3,5\text{m}$ (mặt đường làn xe cơ giới) + $2 \times 4,0\text{m}$ (mặt đường làn xe hỗn hợp) + $4 \times 0,5\text{m}$ (dải an toàn) + $4,0\text{m}$ (dải phân cách) = 29,0m.

Riêng đoạn đi qua khu dân cư (*phạm vi nút giao ngã ba Ông Thọ đi qua khu vực dân cư đông đúc*), bề rộng nền đường $B_{\text{nền}} = 2 \times 10\text{m}$ (vĩa hè) + $4 \times 3,5\text{m}$ (mặt đường làn xe cơ giới) + $2 \times 4,0\text{m}$ (mặt đường làn xe hỗn hợp) + $4 \times 0,5\text{m}$ (dải an toàn) + $4,0\text{m}$ (dải phân cách) = 48m .

4. Phương án xây dựng

a. Nền đường

- Nền đường thông thường: Nền đường đắp đất $K \geq 0,95$. Trước khi đắp, đào đất hữu cơ dự kiến dày trung bình dày 30cm . Đánh cấp với bề rộng tối thiểu $2,0\text{m}$ đối với các vị trí có độ dốc ngang $> 20\%$. Phần nền dưới đáy kết cấu mặt đường dày 50cm được đầm chặt $K \geq 0,98$; riêng đối với đoạn từ cuối cầu sông Dinh (Km2+398,09) đến hành lang thoát lũ (Km3+429,59) cao độ tim đường bằng cao độ quy hoạch + $0,5\text{m}$; thấp hơn cao độ mực nước thiết kế nên để đảm bảo ổn định nền đường thi công 50cm phía trên đạt độ chặt $K \geq 0,98$ (đầm nén cải tiến).

- Nền đường xử lý đất yếu: Sử dụng giải pháp xử lý nền đường đắp trên đất yếu bằng bác thăm, giếng cát kết hợp vải địa kỹ thuật gia cường và bệ phản áp; gia tải đảm bảo nền đường ổn định trong quá trình thi công, đảm bảo độ lún có kết theo quy định.

b. Kết cấu mặt đường

- Mặt đường cấp cao A1, đảm bảo môđun đàn hồi yêu cầu $E_{\text{yc}} \geq 140\text{Mpa}$, gồm các lớp cụ thể như sau:

- + Bê tông nhựa C12,5 dày 5 cm .
- + Nhũ tương dính bám $0,5\text{ Kg/m}^2$.
- + Bê tông nhựa C19 dày 7 cm .
- + Nhựa thấm bám 1 Kg/m^2 .
- + Cấp phối đá dăm loại I ($D_{\text{max}} = 25$) dày 15 cm .
- + Cấp phối đá dăm loại I ($D_{\text{max}} = 37,5$) dày 18 cm .

- Riêng đoạn từ Km 2+354,95 đến Km3+500: kết cấu mặt đường gồm các lớp như sau:

- + Bê tông nhựa C12,5 dày 7 cm ;
- + Nhũ tương dính bám $0,5\text{ Kg/m}^2$ và vải địa kỹ thuật cốt sợi thủy tinh $B=1,4\text{m}$ tại khe dọc, khe dẫn; nhựa dính bám $0,5\text{ Kg/m}^2$ phạm vi vải địa kỹ thuật cốt sợi thủy tinh;
- + Bê tông xi măng M350 dày 26cm ;
- + Láng nhũ tương nhựa đường axit 1 lớp;
- + Cấp phối đá dăm loại I gia cố 5% xi măng dày 20 cm ;
- + Cấp phối đá dăm loại I dày 20 cm ;
- + Nền đắp $K \geq 0,98$ dày 50 cm .

c. Nút giao thông: Trên tuyến có tổng số 05 nút giao:

- Nút giao đầu tuyến với QL1D: Xây dựng nút giao bằng cùng mức đơn giản dạng ngã ba, điều khiển bằng đèn tín hiệu, phân luồng giao thông bằng các đảo tam giác.

- Nút giao đường sắt Diêu Trì – Quy Nhơn: Mở mới đường ngang Km6+446,28 rộng 68m (*theo chiều dọc đường sắt*). Hệ thống phòng vệ có người gác + cần chắn điện + giàn chắn đẩy, hệ thống chuông cảnh báo tàu tự động.

- Nút giao Ông Thọ: Xây dựng nút giao bằng, bố trí đảo xuyên giữa có bán kính $R = 16m$ giữa đường ven biển, đường Hùng Vương và đường Đào Tấn; bố trí dải phân cách giữa, đảo tam giác, đảo giọt nước để phân luồng giao thông.

- Nút giao Km2+917,52 (*giao với tuyến đường từ Quốc lộ 19C kết nối cảng Quy Nhơn*): Nút giao được thiết kế chờ dạng giao bằng cùng mức đơn giản dạng ngã tư, điều khiển bằng đèn tín hiệu, phân luồng giao thông bằng các đảo tam giác. Trước mắt chỉ khai thác theo hướng đi thẳng.

- Nút giao cuối tuyến với QL19 mới: Xây dựng nút giao bằng, bố trí đảo xuyên có bán kính $R = 55m$ giữa QL19 mới, đường ven biển.

Trong phạm vi nút giao bố trí đầy đủ hệ thống điện chiếu sáng, an toàn giao thông theo đúng Quy chuẩn kỹ thuật Quốc gia về báo hiệu đường bộ QCVN 41:2019/BGTVT.

d. Công trình thoát nước ngang: Công trình thoát nước ngang gồm các công tròn sử dụng ống công bê tông ly tâm chịu lực đúc sẵn M300 và các công hộp < 2m sử dụng công bê tông cốt thép đúc sẵn M300.

d. Thoát nước dọc và hào kỹ thuật: Phạm vi nút giao ngã ba Ông Thọ đi qua khu vực dân cư đông đúc, bề rộng nền đường được thiết kế theo quy hoạch $B_{nền} = 48m$, theo đó có bố trí hệ thống công dọc và hào kỹ thuật dọc, dọc hai bên lề đường.

- Công dọc gồm các công tròn sử dụng ống công bê tông ly tâm đúc sẵn M300 và các công hộp sử dụng công bê tông cốt thép đúc sẵn M300. Kết cấu ga thu dùng bê tông cốt thép M250 lắp ghép kết hợp với nắp ga bằng gang đúc ở trên để thu nước, ga thăm dùng bê tông cốt thép M250 đổ tại chỗ; ga thu sử dụng là loại thu trực tiếp, khoảng cách giữa các ga tối thiểu là 25m (*vị trí ga thu, thăm được bố trí so le với vị trí trồng cây xanh và cột đèn chiếu sáng*). Riêng trong phạm vi nút giao Ông Thọ, khoảng cách giữa các ga thay đổi trong Nút từ 11m - 40m.

- Hào kỹ thuật: Sử dụng hào dạng 3 ngăn, bằng bê tông cốt thép lắp ghép.

e. Gia cố mái taluy nền đường: Đối với đoạn tuyến từ Km2+520 – Km4+297,57 và các đoạn đầu cầu; công đi qua là khu vực thoát lũ nên taluy nền đường đắp được gia cố bằng tấm ốp bê tông cốt thép, kết cấu tấm ốp bê tông cốt thép M200 đúc sẵn (40x40x6)cm trên lớp vữa xi măng M150 dày 3cm. Đối với các đoạn nền đắp thông thường khác gia cố bằng trồng cỏ.

g. Dải phân cách giữa, vỉa hè

- Dải phân cách sử dụng viên bó vỉa bê tông M250. Dải phân cách giữa được đắp đất màu để trồng cây đảm bảo mỹ quan như cây hoa giấy, cau tua,... bên dưới đắp đất sét đỏ đảm bảo nước mặt không thấm xuống nền đường.

- Đoạn đi qua khu vực đông dân cư (*phạm vi khu vực nút giao ngã ba Ông Thọ*): Bó vỉa, vỉa hè sử dụng loại A bằng đá Granit, chiều cao so với mép mặt đường là 15cm, vỉa hè được lát bằng đá Granit kích thước (60x60x3)cm.

h. Hệ thống điện chiếu sáng

- Xây dựng mới hệ thống đường dây 22kV, các trạm biến áp cấp nguồn và bố trí các cột điện chiếu sáng cân đối trong dải phân cách. Cột cao 12m (*thân cột cao 10m + cần cao 2m vươn 1,5m*). Trên mỗi cột lắp 2 bộ đèn LED 180W, khoảng cách trung bình giữa 2 cột là 35m.

- Đối với nút giao QL1D: bố trí cột đèn chiếu sáng trên dải phân cách, cao 14m (*có bộ giá lắp đèn*). Trên mỗi cột lắp 04 bộ đèn pha LED 400W.

- Đối với nút giao Ông Thọ: bố trí cột đèn chiếu sáng trên đảo giữa, cao 20m (*có giàn đèn nâng hạ*). Trên cột lắp 12 bộ đèn pha LED 400W.

- Đối với nút giao với đường QL19 mới: bố trí cột đèn chiếu sáng trên đảo giữa, cao 30m (*có giàn đèn nâng hạ*). Trên cột lắp 12 bộ đèn pha LED 1000W.

- Hệ thống điện chiếu sáng được bố trí đi ngầm giữa dải phân cách, trong ống HDPE.

i. Hệ thống an toàn giao thông: Các công trình an toàn giao thông đều được thiết kế theo đúng Quy chuẩn kỹ thuật Quốc gia về báo hiệu đường bộ QCVN 41:2019/BGTVT.

k. Giải pháp thiết kế cầu

TT	Tên cầu	Sơ đồ, bề rộng, chiều dài cầu	Kết cấu phần trên	Kết cấu móng
01	Cầu Hà Thanh	- Sơ đồ cầu: 3x33(m) - Bề rộng cầu: gồm 02 đơn nguyên cách nhau 03m: $B = 14,5m + 03m + 14,5m = 32m$ - Chiều dài cầu: $L_{\text{cầu}} = 110,30m$.	- Sử dụng dầm “I” BTCT DƯL; Hdầm = 1,65m; - Bản mặt cầu dày tối thiểu 20cm được nối liên tục nhiệt trên đỉnh trụ để tạo êm thuận.	Mố, trụ cầu sử dụng cọc khoan nhồi D1,0m.
02	Cầu sông Dinh	- Sơ đồ cầu: 4x20(m) - Bề rộng cầu: gồm 02 đơn nguyên cách nhau 03m: $B = 14,5m + 03m + 14,5m = 32m$. - Chiều dài cầu: $L_{\text{cầu}} = 88,30m$.	- Sử dụng dầm bản BTCT DƯL; $L = 20m$; Hdầm = 0,65m; - Bản mặt cầu dày tối thiểu 15cm được nối liên tục nhiệt trên đỉnh trụ để tạo êm thuận.	Mố, trụ cầu sử dụng cọc khoan nhồi D1,5m
03	Cầu Nhơn Bình	- Sơ đồ cầu: 6x20+6x40+39,15(m) - Bề rộng cầu: gồm 02 đơn nguyên cách nhau 03m: $B = 13m + 03m + 13m = 29m$ - Chiều dài cầu: $L_{\text{cầu}} = 410,50m$.	- Sử dụng dầm bản BTCT DƯL; $L = 20m$; Hdầm = 0,65m; - Bản mặt cầu dày tối thiểu 15cm và dầm Super T BTCT DƯL; $L = 38,3m$; bản mặt cầu dày tối thiểu 20cm.	Mố, trụ cầu sử dụng cọc khoan nhồi D1,5m và 1,2m

TT	Tên cầu	Sơ đồ, bề rộng, chiều dài cầu	Kết cấu phần trên	Kết cấu móng
			- Bề mặt cầu trên đỉnh trụ được nối liên tục nhiệt để tạo êm thuận.	

Giải pháp kết cấu khác: Lớp mặt đường trên cầu bằng bê tông nhựa chặt C12,5 dày 7cm trên lớp phòng nước dạng phun. Khe co giãn răng lược; gối cao su cốt bản thép cho dầm bản và gối chậu thép cho dầm Super T; lan can thép mạ kẽm.

1. Giải pháp thiết kế công hộp lớn: Công được xây dựng bằng bê tông cốt thép C30. Thân công, tường cánh công bằng bê tông cốt thép C30. Sân công thượng lưu và hạ lưu được gia cố bằng đá hộc xây vữa dày 30cm trên lớp đá dăm đệm dày 20cm. Móng công được đặt trên móng cọc bê tông cốt thép (40x40)cm hoặc nền thiên nhiên sau khi xử lý đất yếu đạt yêu cầu.

Công hộp lớn được xây mới hoàn toàn, kết cấu vĩnh cửu bê tông cốt thép, cụ thể như sau:

TT	Lý trình	Khẩu độ BxH	Kết cấu móng
1	Km0+92,30	3,0x2,0	Đá dăm đệm dày 20cm, bê tông đệm C10 dày 10cm, đặt trên nền thiên nhiên
2	Km0+186,40	3x5,0x3,0	Đá dăm đệm dày 20cm, bê tông đệm C10 dày 10cm, đặt trên hệ cọc (40x40)cm
3	Km0+562,47	3,0x2,5	Đá dăm đệm dày 20cm, bê tông đệm C10 dày 10cm, đặt trên nền thiên nhiên
4	Km1+259,26	3,0x2,5	Đá dăm đệm dày 20cm, bê tông đệm C10 dày 10cm, đặt trên nền thiên nhiên
5	Km1+639,48	3,0x2,5	Đá dăm đệm dày 20cm, bê tông đệm C10 dày 10cm, đặt trên nền thiên nhiên
6	Km2+662	2x5x2(m)	Đá dăm đệm dày 20cm, bê tông đệm C10 dày 10cm, đặt trên hệ cọc (40x40)cm
7	Km2+853,70	2x4x2.5(m)	Đá dăm đệm dày 20cm, bê tông đệm C10 dày 10cm, đặt trên hệ cọc (40x40)cm
8	Km3+500	4x4x3(m)	Đá dăm đệm dày 20cm, bê tông đệm C10 dày 10cm, đặt trên hệ cọc (40x40)cm

5. Địa điểm xây dựng: Phường Nhơn Phú và phường Nhơn Bình, thành phố Quy Nhơn, tỉnh Bình Định.

6. Loại, nhóm dự án, cấp công trình: Công trình giao thông đô thị; dự án nhóm B; công trình cấp II.

7. Tổng mức đầu tư dự án: 1.490.101.151.000 đồng (*Một nghìn, bốn trăm chín mươi tỷ, một trăm lẻ một triệu, một trăm năm mươi một nghìn đồng*). Trong đó:

- Chi phí xây dựng	:	896.009.235.000	đồng;
- Chi phí thiết bị	:	2.887.749.000	đồng;
- Chi phí quản lý dự án	:	9.610.026.000	đồng;
- Chi phí tư vấn đầu tư xây dựng	:	42.402.792.000	đồng;
- Chi phí khác	:	14.670.560.000	đồng;
- Chi phí bồi thường, GPMB	:	455.389.308.000	đồng;
- Chi phí dự phòng	:	69.131.481.000	đồng.

8. Tiến độ thực hiện dự án: Năm 2021 - 2024.

9. Nguồn vốn đầu tư và dự kiến bố trí kế hoạch vốn theo tiến độ thực hiện dự án: Thực hiện theo Nghị quyết số 30/NQ-HĐND ngày 02/7/2021 của HĐND tỉnh, cụ thể: vốn ngân sách nhà nước do tỉnh quản lý (*ngân sách Trung ương và ngân sách địa phương*).

10. Hình thức tổ chức quản lý dự án được áp dụng: Ban quản lý dự án đầu tư xây dựng chuyên ngành.

11. Phương án bồi thường, GPMB, tái định cư

- *Phạm vi GPMB:*

+ Đối với phạm vi tuyến: Cọc GPMB được cắm tại mép ngoài cùng của chân taluy hoặc mép ngoài công trình.

+ Đối với cầu: Từ mép ngoài công trình ra mỗi bên 7m.

+ Đối với phần hạ lưu cống hộp lớn, cầu: Thu hồi vĩnh viễn (*giải phóng mặt bằng*) trong phạm vi dự kiến bị sa bồi, thủy phá.

+ Đối với phần đất phục vụ thi công cầu, bộ phận áp: Cọc GPMB được cắm tại mép ngoài cùng của phần đất phục vụ thi công cầu, bộ phận áp.

- *Bố trí tái định cư:* Xây dựng Khu tái định cư phục vụ dự án Xây dựng tuyến đường ven biển (ĐT.639) đoạn từ Quốc lộ 1D - Quốc lộ 19 mới, thuộc phường Nhơn Phú, thành phố Quy Nhơn đã được UBND tỉnh phê duyệt quy hoạch chi tiết xây dựng tỷ lệ 1/500 tại Quyết định số 383/QĐ-UBND ngày 06/02/2022.

- *Phương án tổ chức thực hiện:* Công tác giải phóng mặt bằng và tái định cư (*bao gồm mô đất của dự án, cải táng mộ mả*) được tách thành tiểu dự án thành phần và giao cho Ban GPMB tỉnh tổ chức, triển khai thực hiện theo quy định hiện hành. Riêng công tác di dời hạ tầng kỹ thuật giao cho Ban QLDA Giao thông tỉnh tổ chức, triển khai thực hiện theo chỉ đạo của UBND tỉnh tại Thông báo số 81/TB-UBND ngày 31/3/2022.

Điều 2. Ban QLDA Giao thông tỉnh chủ trì, phối hợp với các đơn vị có liên quan triển khai thực hiện Quyết định này theo đúng quy định hiện hành.

Điều 3. Chánh Văn phòng UBND tỉnh, Giám đốc các Sở: Kế hoạch và Đầu tư, Tài chính, Giao thông vận tải, Xây dựng, Giám đốc Ban QLDA Giao thông tỉnh, Trưởng ban Ban Giải phóng mặt bằng tỉnh, Giám đốc Kho bạc Nhà nước tỉnh, Chủ tịch UBND thành phố Quy Nhơn và Thủ trưởng các đơn vị có liên quan chịu trách nhiệm thi hành Quyết định này kể từ ngày ký. 

Nơi nhận:

- Như Điều 3;
- CT UBND tỉnh;
- PCT Nguyễn Tự Công Hoàng;
- PVP TD;
- Lưu: VT, K19.(M.12b) 



**KT. CHỦ TỊCH
PHÓ CHỦ TỊCH**


Nguyễn Tự Công Hoàng