

Số: 2458/QĐ-UBND

Bắc Giang, ngày 10 tháng 12 năm 2020

QUYẾT ĐỊNH

Về việc phê duyệt Báo cáo nghiên cứu khả thi Dự án: Cải tạo, nâng cấp ĐT.292 (đoạn từ cầu Bồ Hạ đến thị trấn Phồn Xương), huyện Yên Thế, tỉnh Bắc Giang

CHỦ TỊCH ỦY BAN NHÂN DÂN TỈNH BẮC GIANG

Căn cứ Luật Tổ chức chính quyền địa phương ngày 19/6/2015;

Căn cứ Luật sửa đổi, bổ sung một số điều của Luật tổ chức Chính phủ và Luật Tổ chức chính quyền địa phương ngày 22 tháng 11 năm 2019;

Căn cứ Luật Xây dựng ngày 18/6/2014;

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

Căn cứ Nghị định số 46/2015/NĐ-CP ngày 12/5/2015 của Chính phủ về quản lý chất lượng và bảo trì công trình xây dựng;

Căn cứ Nghị định số 59/2015/NĐ-CP ngày 18/6/2015 của Chính phủ về quản lý dự án đầu tư xây dựng;

Căn cứ Nghị định số 42/2017/NĐ-CP ngày 5/4/2017 của Chính phủ về sửa đổi, bổ sung một số điều Nghị định số 59/2015/NĐ-CP ngày 18/6/2015 của Chính phủ về quản lý dự án đầu tư xây dựng;

Căn cứ Nghị định số 68/2019/NĐ-CP ngày 14/8/2019 của Chính phủ về quản lý chi phí đầu tư xây dựng;

Căn cứ Nghị định số 40/2020/NĐ-CP ngày 06/4/2020 của Chính phủ quy định chi tiết thi hành một số điều của Luật Đầu tư công;

Căn cứ Thông tư số 18/2016/TT-BXD ngày 30/6/2016 của Bộ Xây dựng quy định chi tiết và hướng dẫn một số nội dung về thẩm định, phê duyệt dự án và thiết kế, dự toán xây dựng công trình;

Căn cứ Thông tư số 02/2020/TT-BXD ngày 20/7/2020 của Bộ Xây dựng sửa đổi, bổ sung một số điều của 04 Thông tư có liên quan đến quản lý chi phí đầu tư xây dựng;

Căn cứ Quyết định số 01/2019/QĐ-UBND ngày 04/01/2019 của UBND tỉnh ban hành quy định một số nội dung về quản lý đầu tư và xây dựng trên địa bàn tỉnh Bắc Giang;

Căn cứ Nghị quyết số 09/NQ-HĐND ngày 09/7/2020 của HĐND tỉnh Bắc Giang về việc chủ trương đầu tư một số dự án trong Kế hoạch đầu tư công trung hạn giai đoạn 2021 – 2025 tỉnh Bắc Giang;

Theo đề nghị của Ban QLDA ĐTXD các công trình giao thông tỉnh tại Tờ trình số 132/TTr-QLDA ngày 05/11/2020; Sở Giao thông vận tải tại Tờ trình số 148/TTr-SGTVT ngày 01/12/2020.

QUYẾT ĐỊNH:

Điều 1. Phê duyệt Báo cáo nghiên cứu khả thi dự án: Cải tạo, nâng cấp ĐT.292 (đoạn từ cầu Bồ Hạ đến thị trấn Phồn Xương), huyện Yên Thế, tỉnh Bắc Giang, với các nội dung sau:

1. Tên dự án: Cải tạo, nâng cấp ĐT.292 (đoạn từ cầu Bồ Hạ đến thị trấn Phồn Xương), huyện Yên Thế, tỉnh Bắc Giang.

2. Chủ đầu tư: Ban QLDA ĐTXD các công trình giao thông tỉnh.

3. Nhóm dự án, loại và cấp công trình: Dự án nhóm B; loại công trình giao thông, cấp II.

4. Địa điểm xây dựng: Huyện Yên Thế, tỉnh Bắc Giang.

5. Tổ chức tư vấn lập dự án: Công ty cổ phần tư vấn đường cao tốc Việt Nam.

6. Chủ nhiệm lập dự án: Ông Nguyễn Văn Việt.

7. Mục tiêu đầu tư xây dựng: Đầu tư cải tạo, nâng cấp tuyến đường nhằm nâng cao năng lực khai thác của tuyến đường hiện tại; đảm bảo quy mô đồng bộ với các tuyến đường lân cận đã được đầu tư; kết nối giữa các huyện phía Tây Bắc của tỉnh Bắc Giang và tỉnh Thái Nguyên với tỉnh Lạng Sơn, nâng cao khả năng khai thác của tuyến đường, đảm bảo điều kiện đi lại, vận tải hàng hóa đối nội, đối ngoại của khu vực đặc biệt là kết nối với tuyến đường QL.1A. Qua đó góp phần thúc đẩy phát triển kinh tế - xã hội của địa phương.

8. Nội dung và quy mô đầu tư xây dựng:

a) Phạm vi đầu tư: Đầu tư cải tạo, nâng cấp ĐT.292 (đoạn từ cầu Bồ Hạ đến thị trấn Phồn Xương), huyện Yên Thế, tỉnh Bắc Giang với chiều dài khoảng 9,74km. Điểm đầu tại Km8+338,22 (cuối cầu Bồ Hạ Km8+617), điểm cuối tại Km18+160,21 (đốc Chích Chòe, thị trấn Phồn Xương).

b) Nội dung và quy mô đầu tư:

- Đầu tư cải tạo, mở rộng tuyến đường theo tiêu chuẩn đường cấp III đồng bằng (TCVN 4054-2005), chiều rộng nền đường $B_n=12,0m$; chiều rộng mặt đường $B_m=11,0m$ (bao gồm cả lề gia cố $2 \times 2,0=4,0m$); chiều rộng lề đường $B_l=2 \times 0,5m=1,0m$. Đầu tư hoàn chỉnh nền, mặt đường, kết cấu bê tông nhựa trên lớp cấp phối đá dăm; hệ thống thoát nước; hệ thống an toàn giao thông; xây dựng mới cầu Sỏi (Km11+533,28) vĩnh cửu bằng kết cấu BTCT và BTCT DU'L, bề rộng toàn cầu $B=12,0m$, bề rộng mặt cầu $B=11,0m$, tải trọng thiết kế HL93, đoàn người 3×10^{-3} Mpa, chiều dài cầu Sỏi $L_c = 92,5m$.

- Các hạng mục đầu tư gồm: Nền, mặt đường, công trình thoát nước, hệ thống an toàn giao thông và công trình cầu Sỏi.

Tiêu chuẩn kỹ thuật chủ yếu:

Chỉ tiêu kỹ thuật	Đơn vị	Phần đường
- Tốc độ thiết kế	km/h	80 (60)
- Bán kính cong nhỏ nhất	m	250
- Độ dốc siêu cao lớn nhất i_{sc}	%	8
- Bán kính không cần cấu tạo siêu cao	m	2500

Chỉ tiêu kỹ thuật	Đơn vị	Phần đường
- Chiều dài hãm xe hay tầm nhìn dừng xe	m	100
- Chiều dài tầm nhìn ngược chiều tối thiểu	m	200
- Độ dốc dọc lớn nhất	%	5
- Chiều dài tối thiểu của đoạn đổi dốc	m	200 (150)
- Bán kính đường cong đứng lồi tối thiểu	m	4000
- Bán kính đường cong đứng lồi tối thiểu thông thường	m	5000
- Bán kính đường cong đứng lõm tối thiểu	m	2000
- Bán kính đường cong đứng lõm tối thiểu thông thường	m	3000
- Chiều dài đường cong đứng tối thiểu	m	70
- Tần suất thiết kế nền đường	%	4

Một số đoạn qua khu đông dân cư, các đoạn kết cấu mặt đường cũ còn tốt, chầm trước một số yếu tố hình học của tuyến đường để tận dụng kết cấu mặt đường cũ, phù hợp với cao độ cốt nền của dân cư 2 bên đường, tiết kiệm chi phí đầu tư xây dựng và hạn chế giải phóng mặt bằng.

c) Một số tiêu chuẩn, quy chuẩn chính áp dụng:

- Quy trình khảo sát đường ô tô 22TCN 263-2000.
- Quy trình khảo sát thiết kế nền đường ô tô đắp trên đất yếu 22TCN 262-2000;
- Tiêu chuẩn khoan thăm dò địa chất công trình TCVN9437:2012;
- Quy trình khảo sát thủy văn 22TCN-220-1995;
- Đường ô tô - yêu cầu thiết kế TCVN 4054-2005;
- Đường đô thị - yêu cầu thiết kế TCXDVN 104– 2007;
- Tiêu chuẩn thiết kế cầu đường bộ TCVN 11823-1:2017;
- Tiêu chuẩn thiết kế áo đường mềm TCN 211-06;
- Nền đường ô tô - thi công và nghiệm thu TCVN 9436:2012;
- Tiêu chuẩn thiết kế cống TCVN 9113:2012; 9116:2012;
- Công tác đất - quy phạm thi công và nghiệm thu TCVN 4447:2012;
- Lớp móng CPĐD trong kết cấu áo đường ô tô - vật liệu, thi công và nghiệm thu TCVN 8859:2011;
- Mặt đường bê tông nhựa nóng - yêu cầu thi công và nghiệm thu TCVN 8819:2011;
- Quy chuẩn kỹ thuật quốc gia về các công trình hạ tầng kỹ thuật QCVN 07:2016;
- Quy chuẩn kỹ thuật quốc gia về báo hiệu đường bộ QCVN 41:2019/BGTVT;
- Các tiêu chuẩn, quy chuẩn kỹ thuật hiện hành khác có liên quan.

9. Giải pháp thiết kế:

9.1. Giải pháp thiết kế phần đường:

a) *Thiết kế bình đồ tuyến:* Bình đồ tuyến được thiết kế trên cơ sở bám theo tuyến cũ, đảm bảo yêu cầu kỹ thuật của cấp đường, tận dụng nền, mặt đường hiện trạng và hạn chế khối lượng GPMB. Về cơ bản tuyến bám theo hướng tuyến

cũ, có cải tuyến cục bộ đoạn từ Km11+360 đến Km11+620 và từ Km16+480 đến Km16+840 để đảm bảo tiêu chuẩn thiết kế đường cong theo tiêu chuẩn đường cấp III.

b) Thiết kế trắc dọc: Tuân thủ các tiêu chuẩn kỹ thuật của cấp đường, kết hợp hài hoà với các yếu tố bình diện, đảm bảo êm thuận; giảm thiểu khối lượng công tác giải phóng mặt bằng, khối lượng đào đắp nền đường. Cao độ thiết kế tuyến bằng cao độ mặt đường cũ cộng với lớp kết cấu áo đường tăng cường và lớp bù vênh để đảm bảo tận dụng tối đa kết cấu mặt đường cũ. Các điểm khống chế cao độ gồm điểm đầu tuyến, điểm cuối tuyến, các công trình thoát nước, công trình cầu, các điểm giao cắt trên tuyến và đảm bảo phù hợp với cao độ hiện trạng nhà dân hai bên tuyến.

c) Thiết kế trắc ngang:

- Mặt cắt ngang đoạn thông thường: Được thiết kế theo quy mô đường cấp III đồng bằng: Chiều rộng nền đường $B_n=12,0m$; Chiều rộng mặt đường: $B_{mặt}=2 \times 3,5m=7,0m$; Chiều rộng lề đường gia cố: $B_{lềgc}=2 \times 2,0m=4,0m$ (kết cấu như mặt đường); Chiều rộng lề đất $B_l=0,5 \times 2=1,0m$; Độ dốc ngang mặt đường $I_m=2\%$; Độ dốc ngang lề đường $I_{lề}=6\%$.

- Mặt cắt ngang đối với những đoạn qua khu dân cư có thiết kế rãnh biên, bó vỉa, rãnh thoát nước dọc:

+ Đoạn qua khu đông dân cư hai bên đường: Thiết kế bề rộng nền đường đảm bảo để bố trí rãnh biên, bó vỉa, rãnh thoát nước dọc 2 bên (hoặc 1 bên).

+ Đoạn qua thị trấn Bồ Hạ (Km9+280 đến Km9+925): Thiết kế mặt cắt ngang phù hợp với mặt bằng hiện trạng để hạn chế tối đa bồi thường GPMB đất ở và công trình trên tuyến: Chiều rộng nền đường $B_n=9,32m$; Chiều rộng mặt đường $B_m=8,8m$ (bao gồm cả rãnh chịu lực thoát nước dọc nằm dưới lòng đường); Độ dốc ngang mặt đường $I_m=2\%$.

d) Thiết kế nền đường: Nền đường được đắp bằng vật liệu đất cấp phối đảm bảo yêu cầu kỹ thuật, mô đun yêu cầu $E_{yc} \geq 42Mpa$. Đối với nền đường đắp: Trước khi đắp nền thực hiện đào bỏ lớp đất không thích hợp với chiều dày trung bình 30cm, đánh cấp với bề rộng tối thiểu 1,0m trong trường hợp độ dốc nền tự nhiên $> 20\%$; đất đắp nền được lu lèn đảm bảo độ chặt $K \geq 95\%$, riêng lớp đất đắp dày 50cm sát kết cấu áo đường đảm bảo độ chặt $K \geq 98\%$. Đối với nền đường đào: Tiến hành đào nền, đào khuôn đường đến cao trình thiết kế; lu lèn đảm bảo lớp đất nền dày 30cm dưới kết cấu áo đường đạt độ chặt $K \geq 98\%$.

đ) Thiết kế mặt đường: Mặt đường được thiết kế theo tiêu chuẩn thiết kế áo đường mềm cấp cao A1 (22TCN-211:06), đảm bảo $E_{yc} \geq 140Mpa$, tải trọng trục thiết kế 10T. Kết cấu mặt đường gồm các lớp kết cấu từ trên xuống dưới như sau:

- Kết cấu mặt đường làm mới (KC1): Lớp bê tông nhựa C19 dày 7cm; Tưới nhựa thấm bám tiêu chuẩn 1,0kg/m²; Lớp móng trên cấp phối đá dăm loại I dày 16cm; Lớp móng dưới cấp phối đá dăm loại II dày 34cm.

- Kết cấu mặt đường tăng cường (KC2) – Áp dụng cho những đoạn tăng cường trên mặt đường cũ đã bị hư hỏng nhẹ: Lớp bê tông nhựa C19 dày 7cm;

Tưới nhựa thấm bám tiêu chuẩn 1,0kg/m²; Lớp móng trên cấp phối đá dăm loại I dày 16cm; Bù vênh bằng cấp phối đá dăm loại I.

- Kết cấu mặt đường tăng cường (KC3) – Áp dụng cho những đoạn tăng cường trên mặt đường cũ mới được Sở GTVT thực hiện bảo trì bằng bê tông nhựa gồm: Lớp bê tông nhựa C19 dày 7cm; Tưới nhựa dính bám tiêu chuẩn 0,5kg/m²; Bù vênh bằng bê tông nhựa rỗng.

- Kết cấu mặt đường dân sinh (DS1) – Áp dụng cho mặt đường cũ là BTN và BTXM: Lớp bê tông nhựa C19 dày 5cm; Tưới nhựa dính bám tiêu chuẩn 0,5kg/m².

- Kết cấu mặt đường dân sinh (DS2) – Áp dụng cho mặt đường cũ là láng nhựa, đường đất, đường cấp phối: Lớp bê tông nhựa C19 dày 5cm; Tưới nhựa thấm bám tiêu chuẩn 1,0kg/m²; Lớp móng cấp phối đá dăm loại I dày 16cm; Bù vênh bằng cấp phối đá dăm loại I.

- Xử lý hư hỏng mặt đường cũ (bị ổ gà, cao su...): Xử lý theo hình thức đào kết cấu mặt đường bị hư hỏng, đắp lại bằng đất hoặc cấp phối đá dăm.

e) *Thiết kế nút giao, đường giao*: Các nút giao trên tuyến thiết kế dạng giao cùng mức, tự điều chỉnh; bố trí đầy đủ hệ thống an toàn giao thông; kết cấu mặt đường nút giao như tuyến chính. Trên tuyến có 02 nút giao chính, nút giao dạng ngã tư tại Km9+640 (thị trấn Bồ Hạ) và nút giao dạng ngã ba với ĐT.294 tại Km12+600. Tại các vị trí đường giao dân sinh thiết kế vuốt nối đảm bảo giao thông đi lại êm thuận, bán kính cong vuốt nối $R \geq 5,0m$, độ dốc dọc vuốt nối đường ngang tùy thuộc vào vị trí vuốt nối.

g) *Hệ thống thoát nước*:

* Thoát nước dọc:

- Tại các vị trí nền đường đào, đắp thấp thiết kế rãnh đất hình thang 0,4x0,4x0,4m;

- Đối với các đoạn đi qua khu đông dân cư thiết kế hệ thống rãnh dọc B=0,5m có nắp đậy, kết hợp với bó vỉa, hố ga thu nước mặt đường. Riêng đoạn qua thị trấn Bồ Hạ và những đoạn đi qua đường ngang thiết kế rãnh chịu lực BTCT B=0,5m. Kết cấu rãnh thường: Tường xây gạch BTKN dày 22cm vữa M75, mũ mố BTXM M200, móng BTXM 150 dày 15cm, đệm đá dăm dày 10cm, trát tường vữa XM M75 dày 1,0cm, tấm đan bằng BTCT đúc sẵn M200 dày 10cm. Kết cấu rãnh chịu lực: Tường, móng rãnh BTCT đổ tại chỗ M250, dày 20cm, đệm đá dăm dày 10cm, tấm đan bằng BTCT đúc sẵn M250 dày 15cm.

- Hố ga thu nước rãnh thường: Xây gạch với khoảng cách trung bình 30m/hố kết hợp vỉa thu nước mặt đường. Kết cấu: Tường xây gạch BTKN dày 22cm vữa M75, mũ mố BTCT M250, móng BTXM 150 dày 15cm, đệm đá dăm dày 10cm; trát tường vữa XM M75 dày 1,0cm; Tấm đan BTCT M250 dày 10cm. Hố thu nước rãnh chịu lực đoạn qua thị trấn Bồ Hạ kết cấu BTCT M250 trên có song chắn rác đúc sẵn thu nước trực tiếp từ mặt đường.

* Thoát nước ngang: Thiết kế mới các công thoát nước ngang đảm bảo tiêu thoát nước khu vực và thủy lợi. Hướng thoát nước, cốt không chế cao độ của hệ thống thoát nước ngang được thiết kế tuân thủ theo quy hoạch đã được phê duyệt.

Hệ thống thoát nước ngang được thiết kế trên cơ sở tận dụng tối đa các công cũ còn tốt, đảm bảo yêu cầu kỹ thuật để thiết kế nối dài; xây dựng mới các công không đảm bảo khả năng thoát nước và tải trọng thiết kế yêu cầu. Công ngang BTCT tải trọng C, đặt trên đế móng BTCT M250 đúc sẵn, dưới đệm đá dăm dày 10cm; công tròn kích thước từ D600-D1500mm, công hộp BTCT BxH=1,2x1,0m và BxH=2,5x2,5m; tường đầu, tường cánh, bằng BTXM M150 đổ tại chỗ.

* Hoàn trả mương thủy lợi: Các đoạn khi cải tạo mở rộng nền, mặt đường chiếm dụng lên phần mương thủy lợi dọc bên trái tuyến được thiết kế hoàn trả với kích thước tương ứng mương hiện trạng. Hoàn trả mương xây trên tuyến bằng kết cấu xây gạch BTKN dày 22cm vữa M75, móng BTXM 150 dày 15cm, đệm đá dăm dày 10cm; trát tường vữa XM M75 dày 1,0cm.

h) Thiết kế bó vỉa, rãnh biên: Thiết kế bó vỉa bằng vát BTXM M200 kích thước 26x23x100cm, móng bó vỉa đổ bê tông lót M100, dày 10cm; rãnh biên BTXM M200 đổ tại chỗ.

i) An toàn giao thông: Thiết kế hệ thống an toàn giao thông theo Quy chuẩn Quốc gia về báo hiệu đường bộ QCVN 41:2019/BGTVT; Biển báo được bố trí tại các điểm giao cắt, biển được làm bằng tôn sơn phản quang, cột biển báo làm bằng thép tròn, sơn vạch phản quang, tôn hộ lan.

9.2. Giải pháp thiết kế phần cầu (cầu Sỏi):

Đoạn cải tuyến từ Km11+360 đến Km11+620 có cầu Sỏi cũ đã xuống cấp, thiết kế xây dựng mới cầu Sỏi bằng BTCT và BTCT DU'L, bề rộng cầu Bc=12,0m, sơ đồ nhịp (27,221+27,079+27,025)m, chiều dài cầu tính đến hai đuôi móng Lc = 92,5m.

- Kết cấu phần trên: Mặt cắt ngang cầu gồm 5 phiến dầm I BTCT DU'L, chiều dài 27,0m, chiều cao dầm h=1,5m, BTCT 40Mpa; mặt cầu BTCT 30Mpa dày tối thiểu 20cm, lớp phủ mặt cầu BTN dày 7cm, lớp phòng nước dung dịch dạng phun.

- Kết cấu phần dưới: Mố cầu chữ U BTCT 30Mpa trên hệ móng cọc khoan nhồi D=1,0m. Trụ cầu dạng trụ đặc, thân hẹp BTCT 30Mpa trên hệ móng cọc khoan nhồi D=1,0m.

- Kết cấu khác: Gia cố tứ nón, taluy nền đường dùng đá hộc xây vữa xi măng 10Mpa dày 25cm, trên lớp đá dăm đệm dày 10cm. Khe co rãnh dạng răng lược, gờ cầu bản thép, lan can bằng BTCT 30Mpa và tay vịn lan can bằng kẽm nhúng nóng; kết cấu đường đầu cầu thiết kế đồng bộ với kết cấu áo đường toàn tuyến.

10. Số bước thiết kế: 02 bước.

11. Phương án giải phóng mặt bằng, tái định cư: Giao UBND huyện Yên Thế tổ chức thực hiện công tác bồi thường, GPMB để thực hiện dự án.

12. Tổng mức đầu tư: 158.087.358.000 đồng (Một trăm năm mươi tám tỷ, không trăm tám mươi bảy triệu, ba trăm năm mươi tám nghìn đồng), trong đó:

- Chi phí bồi thường GPMB 24.038.348.000 đồng;
- Chi phí xây dựng: 102.615.996.000 đồng;
- Chi phí quản lý dự án: 1.666.950.000 đồng;

- Chi phí tư vấn đầu tư xây dựng: 5.526.246.000 đồng;
- Chi phí khác: 3.346.976.000 đồng;
- Chi phí dự phòng: 20.892.842.000 đồng.

13. Nguồn vốn đầu tư: Ngân sách tỉnh.

14. Hình thức quản lý dự án: Ban QLDA ĐTXD các công trình giao thông tỉnh (Ban QLDA ĐTXD chuyên ngành giao thông tỉnh) thực hiện quản lý dự án.

15. Thời gian thực hiện dự án: Năm 2021 - 2024.

16. Các nội dung khác: Theo Tờ trình số 148/TTr-SGTVT ngày 01/12/2020 của Sở Giao thông vận tải và Hồ sơ dự án đã thẩm định.

Điều 2. Chủ đầu tư có trách nhiệm tổ chức thực hiện đảm bảo tiết kiệm, hiệu quả, tuân thủ các quy định hiện hành.

Điều 3. Thủ trưởng các cơ quan: Văn phòng UBND tỉnh, Sở Kế hoạch và Đầu tư, Sở Tài chính, Sở Giao thông vận tải, UBND huyện Yên Thế, Ban QLDA ĐTXD các công trình giao thông tỉnh, Kho bạc Nhà nước tỉnh và các đơn vị liên quan căn cứ quyết định thi hành./.

Nơi nhận:

- Như Điều 3;
- Chủ tịch, các PCT UBND tỉnh;
- VP UBND tỉnh:
- + LĐVP, TH, XD;
- + Lưu: VT, GT (1).

**KT. CHỦ TỊCH
PHÓ CHỦ TỊCH**

Lê Ô Pích