

QUYẾT ĐỊNH

Về việc phê duyệt Báo cáo Kinh tế - Kỹ thuật và Kế hoạch lựa chọn nhà thầu xây dựng công trình: Xử lý điểm đen tai nạn giao thông tại Km137+200/QL.21B (cầu Ba Bà), tỉnh Nam Định

TỔNG CỤC TRƯỞNG TỔNG CỤC ĐƯỜNG BỘ VIỆT NAM

Căn cứ Luật Giao thông đường bộ số 23/2008/QH12 ngày 13/11/2008; Luật Xây dựng số 50/2014/QH13 ngày 18/6/2014; Luật sửa đổi, bổ sung một số điều của Luật Xây dựng ngày 17/6/2020;

Căn cứ các Nghị định của Chính phủ: số 06/2021/NĐ-CP ngày 26/01/2021 về quản lý chất lượng và bảo trì công trình xây dựng; số 10/2021/NĐ-CP ngày 09/02/2021 về quản lý chi phí đầu tư xây dựng; số 15/2021/NĐ-CP ngày 03/3/2021 về quản lý dự án đầu tư xây dựng; số 63/2014/NĐ-CP ngày 26/6/2014 quy định chi tiết một số điều của Luật Đấu thầu về lựa chọn nhà thầu;

Căn cứ Quyết định số 35/2018/QĐ-TTg ngày 14/8/2018 của Thủ tướng Chính phủ quy định chức năng, nhiệm vụ, quyền hạn và cơ cấu tổ chức của Tổng cục Đường bộ Việt Nam;

Căn cứ Quyết định số 3645/QĐ-TCĐBVN ngày 12/8/2021 của Tổng cục ĐBVN về việc cho phép chuẩn bị đầu tư xây dựng công trình;

Xét đề nghị của Sở GTVT Nam Định tại Tờ trình số 2009/TTr-SGTVT ngày 29/9/2021 và của Vụ ATGT tại Báo cáo thẩm định số 991/BC-ATGT ngày 29/10/2021.

QUYẾT ĐỊNH:

Điều 1. Phê duyệt Báo cáo Kinh tế - Kỹ thuật xây dựng công trình:

1. Tên công trình: Xử lý điểm đen tai nạn giao thông tại Km137+200/QL.21B (cầu Ba Bà), tỉnh Nam Định.

2. Chủ đầu tư: Sở Giao thông vận tải Nam Định.

3. Tổ chức tư vấn lập BCKTKT: Công ty Cổ phần Đầu tư xây dựng Giang Đông.

4. Chủ nhiệm lập BCKTKT xây dựng công trình: Nguyễn Tuấn Anh.

5. Mục tiêu đầu tư xây dựng: Xử lý điểm đen tai nạn giao thông tại khu vực cầu Ba Bà (Km137+200/QL.21B), tỉnh Nam Định do cầu hẹp cục bộ so với mặt đường và nằm trong khu vực trường học, UBND xã có mật độ giao thông đông đúc để nâng cao ATGT.

6. Nội dung và quy mô đầu tư xây dựng: cạp mở rộng cầu Ba Bà về phía thượng lưu kênh Ngòi Cầu (bên trái QL.21B); vượt nôi đường hai đầu cầu bảo đảm êm thuận; điều chỉnh, bổ sung hệ thống báo hiệu đường bộ và hệ thống chiếu sáng trong khu vực phù hợp với quy mô cầu sau khi cạp mở rộng.

7. Diện tích sử dụng đất: Trong phạm vi đất dành cho đường bộ (không giải phóng mặt bằng).

8. Các tiêu chuẩn áp dụng:

- TCVN 11823-2017 Thiết kế cầu đường bộ;
- TCVN 4054-2005 Đường ô tô - Yêu cầu thiết kế;
- 22TCN 211-06 Áo đường mềm - Các yêu cầu & chỉ dẫn thiết kế;
- TCVN 8819:2011 Mặt đường BTN nóng - Thi công và nghiệm thu;
- TCVN 9436:2012 Nền đường ô tô - thi công và nghiệm thu;



- TCVN 8791:2011 Yêu cầu kỹ thuật, phương pháp thử, thi công và nghiệm thu về sơn tín hiệu giao thông - vật liệu đường phản quang nhiệt dẻo;
- QCVN41:2019/BGTVT Quy chuẩn kỹ thuật quốc gia về báo hiệu đường bộ;
- Thông tư số 27/2014/TT-BGTVT ngày 28/7/2014 của Bộ GTVT quy định về quản lý chất lượng nhựa đường sử dụng trong công trình giao thông.

9. Phương án xây dựng:

9.1. Cáp mở rộng cầu Ba Bà:

Cáp mở rộng 3,2m mặt cầu về phía thượng lưu kênh Ngòi Cầu (về bên trái QL.21B), bề rộng toàn cầu sau khi mở rộng là 9,0m, quy mô:

- Kết cấu mô, trụ cầu: xây dựng mới 02 mô cầu liền kề mô M1, M2 cầu cũ để mở rộng cầu về phía thượng lưu kênh Ngòi Cầu. Kết cấu mỗi mô dạng mô cứng chữ U bê tông cốt thép mác 350 nằm trên 02 cọc khoan nhồi đường kính $D=1,0m$. Gia cố tứ nón cầu bằng kết cấu bê tông xi măng mác 200, lưới thép $\varnothing 8a150$. Xây dựng bổ sung 02 trụ cầu dạng trụ dẹt 01 cọc khoan nhồi bê tông cốt thép mác 350 đường kính 1,2m kéo thẳng tới xà mũ.

- Kết cấu nhịp: Sử dụng cấu kiện dầm bản bê tông cốt thép thường mác 500 chiều dài nhịp $l=9m$, mặt cắt ngang dầm kích thước $0,99 \times 0,5m$. Khoảng cách giữa các tim dầm theo phương ngang là 1,0m. Bản mặt cầu bê tông cốt thép mác 350 đổ tại chỗ dày 15cm; sử dụng khe co giãn dạng liên tục nhiệt tại vị trí các đỉnh trụ cầu.

- Khe co giãn trên cầu: thay thế toàn bộ khe co giãn ngang cầu cũ đã bị hư hỏng; bổ sung mới khe co giãn tại 02 mô cầu sau khi mở rộng; bổ sung mới khe co giãn dọc giữa đơn nguyên cầu cũ và đơn nguyên cầu mở rộng. Kết cấu khe co giãn thay thế và bổ sung mới sử dụng vật liệu FEBA.

- Thảm mặt cầu phần mở rộng và tăng cường toàn bộ mặt cầu cũ bằng lớp BTNC 12,5 dày 5cm.

9.2. Đường dẫn hai đầu cầu:

- Mở rộng cục bộ mặt đường hai đầu cầu để nắn chỉnh đường đầu cầu đồng bộ với quy mô mặt cầu sau khi cải tạo, kết cấu áo đường từ trên xuống gồm: lớp BTNC 19 dày 7cm; lớp móng trên CPĐD loại I dày 15cm; lớp móng dưới CPĐD loại II dày 25cm; lớp đất đầm chặt $K \geq 0,98$ dày 50cm trên nền cát đầm chặt $K \geq 0,95$ hoặc đất xáo lù lèn đạt $K \geq 0,95$. Riêng nền phần đường đầu cầu phía mô M1 được gia cố mái taluy âm bằng tường chắn kết cấu bê tông xi măng mác 200 dọc theo phạm vi mở rộng cục bộ mặt đường đoạn tiếp giáp mương nước bên trái QL.21B, kết cấu tường chắn cao 2m trên nền gia cố cọc tre.

- Di chuyển rãnh dọc thoát nước hiện có bên trái QL.21B tại đường dẫn phía Thịnh Long và 101mđ hộ lan tôn sóng hiện có phía trái QL.21B vào mép ngoài phần mặt đường sau khi mở rộng.

- Bù vênh kết hợp thảm tăng cường toàn bộ mặt đường hai bên đầu cầu và phần đường mở rộng cục bộ để giảm độ dốc dọc và tạo êm thuận trước khi vào cầu bằng lớp BTNC 12,5 dày trung bình 7cm (bao gồm cả bù vênh).

- Vuốt nối một số đường nhánh giao cắt với đường hai đầu cầu để tạo êm thuận, kết cấu phần vuốt nối từ dưới lên bao gồm: bù vênh, cải tạo dốc dọc đường nhánh bằng lớp cấp phối đá dăm loại I dày 20cm, hoàn thiện lớp mặt đường nhánh bằng BTXM mác 300 dày 20cm.

9.3. Hệ thống chiếu sáng và báo hiệu đường bộ:

- Bổ sung 10 cột đèn chiếu sáng tại đường dẫn đầu cầu phía Liễu Đề; bàn giao hệ thống chiếu sáng cho địa phương quản lý, vận hành sau khi công trình hoàn thành.

- Bổ sung hệ thống báo hiệu đường bộ (vạch sơn, biển báo) trong khu vực xử lý theo Quy chuẩn kỹ thuật Quốc gia về báo hiệu đường bộ QCVN 41:2019/BGTVT.

10. Loại, cấp công trình: Công trình giao thông đường bộ.

11. Tổng mức đầu tư**9.681.759.000 Đồng.***(Bằng chữ: Chín tỷ, sáu trăm tám mươi một triệu, bảy trăm năm mươi chín nghìn đồng)*

Trong đó:

- Chi phí xây dựng: 8.152.637.000 Đồng
- Chi phí quản lý dự án: 179.299.000 Đồng
- Chi phí tư vấn đầu tư xây dựng: 719.005.000 Đồng
- Chi phí khác: 169.782.000 Đồng
- Chi phí dự phòng: 461.036.000 Đồng

12. Nguồn vốn đầu tư: Sự nghiệp chi hoạt động kinh tế đường bộ.**13. Hình thức quản lý dự án:** Chủ đầu tư trực tiếp Quản lý dự án.**14. Thời gian thực hiện dự án:** Năm 2021-2022.**Điều 2. Phê duyệt Kế hoạch lựa chọn Nhà thầu công trình:**

1. Phần công việc đã thực hiện, tự thực hiện và phần công việc không áp dụng được một trong các hình thức lựa chọn Nhà thầu:

- Công tác Khảo sát, lập Hồ sơ Báo cáo KT-KT xây dựng công trình;
- Quản lý dự án, các công tác khác thuộc trách nhiệm của Chủ đầu tư.

2. Các công việc lựa chọn Nhà thầu: toàn bộ công trình có 03 công việc cần lựa chọn nhà thầu chia làm 03 gói thầu, cụ thể như sau:

TT	Tên gói thầu	Giá gói thầu (nghìn đồng)	Nguồn vốn	Hình thức và phương thức lựa chọn NT	Loại hợp đồng	Thời gian lựa chọn NT	Thời gian thực hiện HĐ
1	Thi công xây dựng công trình	8.231.837 Trong đó: CPXD: 8.152.637 ĐBGT: 79.200	Sự nghiệp chi hoạt động kinh tế	Đấu thầu rộng rãi trong nước qua mạng, một giai đoạn một túi hồ sơ	Trọn gói	Quý IV, năm 2021	150 ngày
2	Giám sát thi công xây dựng	261.129	đường bộ	Chỉ định thầu rút gọn	Trọn gói	Quý IV, năm 2021	Theo tiến độ công trình
3	Kiểm toán	70.391		Chỉ định thầu rút gọn	Trọn gói	Sau khi thi công xong	20 ngày

Điều 3. Trên cơ sở Quyết định này, Sở Giao thông vận tải Nam Định thực hiện các bước tiếp theo và căn cứ vào khối lượng thực tế, các chế độ chính sách hiện hành làm cơ sở quản lý, nghiệm thu thanh toán theo quy định.**Điều 4.** Giám đốc Sở Giao thông vận tải Nam Định, Thủ trưởng các đơn vị có liên quan chịu trách nhiệm thi hành Quyết định này./.**Nơi nhận:**

- Như điều 4 (6 bản);
- Tổng Cục trưởng (để b/c);
- Các vụ: KHĐT, QLBTĐB;
- Kho Bạc NN địa phương;
- Lưu VT, ATGT (TMP-05).

KT. TỔNG CỤC TRƯỞNG
PHÓ TỔNG CỤC TRƯỞNG



Nguyễn Mạnh Thắng