

Số: 977 /BQLDA2-PID3

Hà Nội, ngày 28 tháng 6 năm 2021

V/v giải trình ý kiến về hồ sơ TKCS điều chỉnh cầu Đoàn Hùng, Dự án Cải tạo cầu yếu và cầu kết nối trên các quốc lộ (Giai đoạn I) sử dụng vốn vay EDCF.

Kính gửi: Vụ Kế hoạch đầu tư - Bộ Giao thông vận tải

Thực hiện ý kiến của Vụ Kế hoạch - Đầu tư tại Văn bản số 572/KHĐT ngày 09/6/2021 và ý kiến của Cục Quản lý xây dựng và Chất lượng CTGT (Cục QLXD&CL CTGT) tại văn bản số 1499/CQLXD-DAĐT1 ngày 15/6/2021 về việc tham gia ý kiến điều chỉnh thiết kế cơ sở (TKCS) cầu Đoàn Hùng, Dự án Cải tạo cầu yếu và cầu kết nối trên các quốc lộ (Giai đoạn I), sử dụng vốn vay EDCF của Chính phủ Hàn Quốc.

Căn cứ Hồ sơ TKCS điều chỉnh cầu Đoàn Hùng đã được Ban QLDA2 trình tại Tờ trình số 143/TTr-BQLDA2 ngày 8/6/2021, văn bản giải trình của Tư vấn TKKT tại thư số SDJ.I-210624-001 ngày 24/6/2021, Ban QLDA2 xin được báo cáo giải trình văn bản số 1499/CQLXD-DAĐT1 và các ý kiến trong quá trình làm việc với Vụ Kế hoạch - Đầu tư như sau:

1. Giải trình các ý kiến của Cục QLXD&CL CTGT tại văn bản số 1499/CQLXD-DAĐT1 ngày 15/6/2021

(1) Về phương án vị trí và phương án kết cấu cầu:

- Phương án vị trí cầu: Trên cơ sở các văn bản liên quan, Cục QLXD&CL CTGT đã tham gia ý kiến “vị trí cầu trong hồ sơ trình điều chỉnh TKCS phù hợp với chủ trương điều chỉnh TKCS tại văn bản số 2091/BGTVT-KHĐT ngày 15/3/2021 của Bộ GTVT”.

- Phương án kết cấu cầu:

+ Để tạo điểm nhấn cho khu vực xây dựng cầu, Tư vấn thiết kế có nghiên cứu phương án cầu vòm chạy trên đế so sánh với phương án sử dụng dầm Super-T. Tiếp thu ý kiến của Cục QLXD&CL CTGT về ưu khuyết điểm của phương án so sánh, đồng thời thực hiện theo chỉ đạo của Bộ GTVT tại văn bản số 2091/BGTVT-KHĐT về so sánh chi tiết các phương án kết cấu để lựa chọn phương án tối ưu, Tư vấn thiết kế kiến nghị phương án sử dụng dầm Super-T để xây dựng cầu Đoàn Hùng vì phương án cầu vòm chạy trên (phương án so sánh) có biện pháp thi công phức tạp, chi phí xây dựng cao hơn so với phương án sử dụng dầm Super-T.

+ Về yêu cầu phân tích, so sánh để lựa chọn phương án kết cấu nhịp phù hợp: Tại các văn bản số 202/SGTVT-QLCL ngày 22/2/2016 của Sở GTVT Phú Thọ và số 4779/UBND-KTN ngày 26/10/2020 của UBND tỉnh Phú Thọ yêu cầu bố trí hợp lý sơ đồ nhịp giữa cầu cũ và cầu mới khác nhau để vị trí trụ cầu không ảnh hưởng đến luồng đường thủy. Do đó với nhịp có luồng đường thủy (nhịp số

3 tại vị trí giữa cầu cũ) Tư vấn thiết kế đề xuất trụ T2 cầu mới trùng vị trí T2 cầu cũ để không ảnh hưởng luồng thông thuyền và dùng kết cấu nhịp dầm Super T - loại kết cấu điển hình có chi phí xây dựng hợp lý và trụ T3 cầu mới gần như trùng trụ T4 cầu cũ phù hợp để đảm bảo luồng đường thủy nội địa. Với nhịp cầu nối giữa mố M1 và trụ T1, nếu tiếp tục dùng dầm Super T để đồng nhất công nghệ xây dựng thì vị trí mố M1 nằm rất sâu vào phần đường dẫn, vượt quá khẩu độ thoát nước yêu cầu và đặc biệt là ảnh hưởng đến kết nối với đường gom nằm bên phải tuyến phía Đuan Hùng. Vì vậy, Tư vấn thiết kế đề xuất dùng kết cấu nhịp dầm bản BTCT DUL, chiều dài dầm 20m, là loại dầm điển hình phổ biến và có kinh phí xây dựng hợp lý để phù hợp với điều kiện thực tế khu vực xây dựng đầu cầu phía đi thị trấn Đuan Hùng.

+ Lý do chiều dài cầu mới tính đến đuôi mố cầu mới 161.8m lớn hơn chiều dài cầu cũ 120.37m: Theo kết quả tính toán thủy văn, khẩu độ thoát nước yêu cầu $L_{yc} = 121.61m$. Với sơ đồ nhịp $(22+42.5+45+41.6)m$, trừ đi phần mố, trụ chiếm chỗ thì khẩu độ còn lại là 143.4m. Và xét dòng chảy chéo khoảng 15 độ so với tim cầu thì khẩu độ thoát nước thực tế của cầu chỉ còn khoảng 138m, phù hợp với kết quả tính toán thủy văn.

+ Sơ đồ nhịp $(42+42.5+45+41.6)m$, sử dụng dầm bản và dầm Super T DUL theo phương án thiết kế cơ sở điều chỉnh đang đệ trình đã được Sở GTVT Phú Thọ thống nhất tại văn bản số 1053/SGTVT-TĐ&QLCL ngày 31/5/2021 trên cơ sở yêu cầu của UBND tỉnh Phú Thọ tại văn bản số 2010/UBND-KTN ngày 19/5/2021.

(2) Về ý kiến đối với các nội dung khác trong hồ sơ TKCS (giải pháp móng, mố trụ, phương án tổ chức giao thông, giải pháp thiết kế ban liên tục nhiệt tại đỉnh trụ P2, P3, phương án liên kết giữa tường cánh công hộp và thân công ...), Ban QLDA 2 sẽ chỉ đạo Tư vấn thiết kế nghiên cứu giải pháp cụ thể trong bước tiếp theo.

2. Ý kiến giải trình bổ sung của Ban QLDA 2

(1) Về phương án vị trí và phương án kết cấu cầu:

- Ban QLDA 2 đã yêu cầu Tư vấn thiết kế lựa chọn sơ đồ kết cấu nhịp, loại dầm trên cơ sở đảm bảo các yêu cầu sau:

+ Phù hợp với yêu cầu bố trí hợp lý sơ đồ nhịp giữa cầu cũ và cầu mới khác nhau để vị trí trụ cầu không ảnh hưởng đến luồng đường thủy tại các văn bản số 202/SGTVT-QLCL ngày 22/2/2016 của Sở GTVT Phú Thọ và số 4779/UBND-KTN ngày 26/10/2020 của UBND tỉnh Phú Thọ.

+ Phù hợp với yêu cầu giảm thiểu chênh lệch cao độ giữa cầu mới và cầu hiện hữu, vượt nối êm thuận đường dẫn hai đầu cầu tại văn bản số 2091/BGTVT-KHĐT ngày 15/3/2021 của Bộ GTVT.

+ Phù hợp với yêu cầu khẩu độ thoát nước, theo kết quả tính toán thủy văn và phù hợp với hiện trạng khu vực xây dựng cầu.

- Tư vấn thiết kế nghiên cứu phương án thiết kế đảm bảo các yêu cầu nêu trên để Ban QLDA 2 thỏa thuận với địa phương tại văn bản số 663/BQLDA2-PID3 ngày 14/5/2021 và được Sở GTVT Phú Thọ thống nhất tại các văn bản số 1053/SGTVT-TĐ&QLCL ngày 31/5/2021 về các nội dung chủ yếu sau: Khổ

cầu B=12m; sơ đồ nhịp (21,95+42,5+45+41,65)m nằm cách cầu cũ khoảng 12,5m về phía hạ lưu; cao độ đáy dầm cầu +25.89m (cơ bản bằng đáy dầm cầu cũ), cao độ mặt cầu +28.006m (cao độ cao hơn cao độ mặt cầu cũ 0.4m); đường dẫn phía thị trấn Đuan Hùng Bn=12m; đường dẫn phía xã Vân Du B=20,5m.

- Phương án vị trí cầu: Cầu mới nằm cách cầu cũ khoảng 12.5m về phía hạ lưu phù hợp với chủ trương điều chỉnh TKCS tại văn bản số 2091/BGTVT-KHĐT ngày 15/3/2021 của Bộ GTVT và được Sở GTVT Phú Thọ thống nhất tại văn bản số 1053/SGTVT-TĐ&QLCL ngày 31/5/2021.

(2) Về tình hình thông thuyền và yêu cầu bảo vệ đê điều:

- Tình hình thông thuyền: Tại các văn bản số 202/SGTVT-QLCL ngày 22/2/2016 của Sở GTVT Phú Thọ và văn bản số 4779/UBNS-KTN ngày 26/10/2020 của UBND tỉnh Phú Thọ thống nhất sông Chảy là tuyến đường thủy nội địa địa phương, chưa được công bố cấp kỹ thuật nên đề nghị Ban QLDA 2 căn cứ vào hiện trạng tuyến sông và hoạt động vận tải trên sông qua khu vực cầu Đuan Hùng để xác định kích thước khoang thông thuyền phù hợp. Trong bước thiết kế tiếp theo Ban QLDA 2 sẽ chỉ đạo Tư vấn thiết kế thu thập số liệu tàu thuyền lưu thông qua cầu để xác định tải trọng và tàu phù hợp cho công tác thiết kế đảm bảo kinh tế kỹ thuật theo quy định.

- Yêu cầu bảo vệ đê điều: Tư vấn đã bố trí cầu mới đảm bảo khẩu độ thoát nước để thoát được lũ lịch sử của tuyến sông; vị trí mố, trụ bố trí thuận dòng không gây ảnh hưởng dòng chảy và đường dẫn đầu cầu không đắp ở bãi sông ngoài đê nên không gây thắt hẹp dòng chảy, tuân thủ đúng quy định tại Quyết định số 19/2021/QĐ-TTg ngày 26/5/2021 của Chính phủ về việc Quy định về đảm bảo thoát lũ, thông thoáng dòng chảy, an toàn đê điều đối với việc xây dựng cầu qua sông có đê. Tư vấn thiết kế bổ sung kê sông phía Đuan Hùng theo ý kiến của UBND tỉnh Phú Thọ.

(3) Về quy mô đường hai đầu cầu

Theo hồ sơ trình, đường đầu cầu phía thị trấn Đuan Hùng hiện thiết kế theo tiêu chuẩn đường cấp III đồng bằng, đường đầu cầu phía xã Vân Du theo tiêu chuẩn đường phố chính đô thị thứ yếu. Tuy nhiên, để đảm bảo tính đồng bộ về các yếu tố thiết kế tuyến của đường hai đầu cầu và để đảm bảo kết nối thuận lợi, an toàn với nhánh đường gom bên phải tuyến, Tư vấn kiến nghị điều chỉnh tiêu chuẩn thiết kế đường đầu cầu địa phận thị trấn Đuan Hùng theo tiêu chuẩn đường phố chính đô thị thứ yếu.

(4) Về tổ chức giao thông:

Cầu Đuan Hùng đã được Tổng Cục ĐBVN tiến hành sửa chữa năm 2020 đảm bảo có thể tiếp tục khai thác một chiều trong thời gian tiếp theo. Do vậy, Tư vấn kiến nghị phương án tổ chức giao thông theo 2 chiều qua cầu mới và cầu cũ. Ban QLDA 2 chỉ đạo Tư vấn thiết kế điều chỉnh, bổ sung các phương án tổ chức giao thông để đảm bảo ATGT trong quá trình khai thác. Cụ thể:

- Thiết kế điều chỉnh dải phân cách cứng ở tim đường kết hợp bố trí các điểm mở dải phân cách hợp lý để giảm thiểu các điểm giao cắt trực tiếp.

- Thiết kế hệ thống vạch sơn, biển báo hiệu trên phần cầu, đường dẫn và trước các vị trí giao cắt đường ngang để đảm bảo an toàn giao thông.

- Mở rộng phạm vi đường gom bên phải để đảm bảo an toàn khi lưu thông từ đường đê (khu vực Tượng đài chiến thắng) lên cầu.

(5) Về đảm bảo an toàn trong quá trình thi công và các công trình lân cận:

- Đối với phần đường dẫn hai đầu cầu bị ảnh hưởng khi đào thi công móng cầu mới, Tư vấn thiết kế bổ sung vòng vây cọc ván thép kết hợp khung chống để bảo vệ taluy nền đường cũ khi đào thi công hố móng mới. Trong bước thiết kế chi tiết khi có đầy đủ số liệu địa chất, Ban QLDA 2 sẽ chỉ đạo Tư vấn thiết kế thiết kế biện pháp thi công đảm bảo kinh tế kỹ thuật trình các đơn vị thẩm tra, thẩm định chấp thuận theo quy định.

- Trụ T1 của cầu mới sát móng M1 của cầu cũ nên Tư vấn thiết kế kiến nghị lựa chọn phương án trụ dèo (không có bệ) để khi thi công trụ T1 không phải đào hố móng và không ảnh hưởng đến móng móng M1 của cầu cũ.

- Đối với bệ móng trụ T2 của cầu mới trùng vị trí bệ móng trụ T2 của cầu cũ, Tư vấn thiết kế đã thiết kế bệ trụ cầu mới lệch 0,75m về phía hạ lưu để khi thi công bệ móng trụ cầu mới không ảnh hưởng đến bệ trụ cầu cũ.

- Bổ sung gia cố từ móng cầu hai bên bờ sông kết nối với kè hiện trạng bằng kết cấu đá học xây vữa theo yêu cầu tại văn bản số 1053/SGTVT-TĐ&QLCL ngày 31/5/2021 của Sở GTVT Phú Thọ.

(6) Hệ thống thoát nước: Tư vấn thiết kế bổ sung hệ thống rãnh dọc đầu cầu phía Đuan Hùng đảm bảo thoát nước cho khu vực nhà dân hai bên đường.

(7) Về khối lượng và kinh phí GPMB:

- Tư vấn thiết kế cập nhật lại khối lượng GPMB trong phần thuyết minh.

- Theo Nghị định số 11/2020/NĐ-CP ngày 24/10/2010 của Chính Phủ về quản lý và bảo vệ kết cấu hạ tầng giao thông đường bộ, phạm vi GPMB giảm so với TKCS phê duyệt năm 2017 (do rút ngắn phạm vi chiều dài đường đầu cầu).

- Về Khung chính sách GPMB, TVTK đã cập nhật đơn giá đền bù và các chi phí hỗ trợ khác theo văn bản số 20/2019/QĐ-UBND ngày 18/12/2019 của UBND tỉnh Phú Thọ ban hành Quy định về giá các loại đất trên địa bàn tỉnh Phú Thọ 5 năm (2020-2024). Kinh phí GPMB cơ bản thấp hơn so với chi phí GPMB trong Tổng mức đầu tư đã được Bộ GTVT phê duyệt năm 2017 (Đơn giá đền bù và các chi phí hỗ trợ không thay đổi nhiều).

Ban Quản lý dự án 2 kính báo cáo và kính đề nghị Vụ Kế hoạch - Đầu tư xem xét thẩm định Hồ sơ TKCS điều chỉnh cầu Đuan Hùng theo các nội dung đã được Ban QLDA2 trình tại Tờ trình số 143/TTr-BQLDA2 ngày 08/06/2021./.

Nơi nhận:

- Như trên;
- Bộ GTVT (để b/c);
- Cục QLXD&CL CTGT (để b/c);
- Giám đốc Ban (để b/c);
- TVTK, TVTT (để p/h);
- Lưu: VT, PID3.

**KT. GIÁM ĐỐC
PHÓ GIÁM ĐỐC**



Bùi Văn Rạng