

ỦY BAN NHÂN DÂN
TỈNH ĐỒNG NAI

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

Số: 107/QĐ-UBND

Đồng Nai, ngày 13 tháng 01 năm 2020

QUYẾT ĐỊNH
Về việc phê duyệt quy trình bảo trì hệ thống đường tỉnh
do Sở Giao thông vận tải quản lý

ỦY BAN NHÂN DÂN TỈNH ĐỒNG NAI

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

Căn cứ Luật Giao thông đường bộ năm 2008;

Căn cứ Nghị định số 11/2010/NĐ-CP ngày 24/02/2010 quy định về quản lý và bảo vệ kết cấu hạ tầng giao thông đường bộ;

Căn cứ Nghị định số 100/2013/NĐ-CP ngày 03/09/2013 của Chính phủ về việc sửa đổi, bổ sung một số điều của Nghị định số 11/2010/NĐ-CP ngày 24/02/2010 của Chính phủ quy định về quản lý và bảo vệ kết cấu hạ tầng giao thông đường bộ;

Căn cứ Nghị định số 46/2015/NĐ-CP ngày 12/05/2015 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 18/06/2015 của Chính phủ về quản lý dự án đầu tư xây dựng;

Căn cứ Nghị định số 63/2014/NĐ-CP ngày 26/06/2014 của Chính phủ về quy định chi tiết thi hành một số điều của luật đấu thầu về lựa chọn nhà thầu;

Căn cứ Nghị định số 68/2019/NĐ-CP ngày 14/08/2019 của Chính phủ về quản lý chi phí đầu tư xây dựng;

Căn cứ Thông tư số 50/2015/TT-BGTVT ngày 23/9/2015 của Bộ trưởng Bộ Giao thông vận tải về việc hướng dẫn thực hiện một số điều của Nghị định số 11/2010/NĐ-CP ngày 24/2/2010 của Chính phủ quy định về quản lý và bảo vệ kết cấu hạ tầng giao thông đường bộ;

Căn cứ Thông tư số 35/2017/TT-BGTVT ngày 09/10/2017 của Bộ trưởng Bộ Giao thông vận tải sửa đổi bổ sung một số điều của Thông tư 50/2015/TT-BGTVT ngày 23/9/2015 của Bộ Giao thông vận tải về việc hướng dẫn thực hiện một số điều của Nghị định số 11/2010/NĐ-CP ngày 24/2/2010 của Chính phủ quy định về quản lý và bảo vệ kết cấu hạ tầng giao thông đường bộ;

Căn cứ Thông tư số 37/2018/TT-BGTVT ngày 07/6/2018 của Bộ trưởng Bộ Giao thông vận tải quy định về quản lý, vận hành khai thác và bảo trì công trình đường bộ.

Xét đề nghị của Giám đốc Sở Giao thông vận tải tại Tờ trình số 7623/TTr-SGTVT ngày 28/11/2019, Văn bản số 8368/SGTVT-KHTC ngày 31/12/2019;

QUYẾT ĐỊNH:

Điều 1. Phê duyệt kèm theo Quyết định này Quy trình bảo trì hệ thống đường tỉnh do Sở Giao thông vận tải quản lý.

(nội dung quy trình đính kèm)

Điều 2. Tổ chức thực hiện

1. Sở Giao thông vận tải

a) Thực hiện công tác tiếp nhận bàn giao, tổ chức quản lý, vận hành, khai thác, bảo trì các tuyến đường tỉnh quy định (không tiếp nhận bàn giao hệ thống cây xanh, chiếu sáng, giải phân cách giữa).

b) Hàng năm tổ chức xây dựng kế hoạch bảo trì trình UBND tỉnh phê duyệt theo quy định tại Nghị định số 46/2015/NĐ-CP của Chính phủ và Thông tư số 37/2018/TT-BGTVT của Bộ Giao thông vận tải.

2. Sở Tài chính chủ trì, báo cáo đề xuất tham mưu UBND tỉnh phân bổ nguồn vốn ngân sách hàng năm theo kế hoạch bảo trì hệ thống đường tỉnh được UBND tỉnh phê duyệt.

Điều 3. Quyết định này có hiệu lực thi hành kể từ ngày ký.

Điều 4. Chánh Văn phòng UBND tỉnh; Giám đốc các Sở: Kế hoạch và Đầu tư, Giao thông Vận tải, Tài chính, Xây dựng; thủ trưởng các sở, ban ngành có liên quan và Chủ tịch UBND các huyện, thành phố Long Khánh, thành phố Biên Hòa căn cứ Quyết định thi hành./.

Nơi nhận:

- Như Điều 4;
- Bộ Giao thông vận tải;
- Chủ tịch, các Phó Chủ tịch UBND tỉnh;
- Chánh, Phó Chánh Văn phòng KTN;
- Lưu: VT, KTN

01-03

TM. ỦY BAN NHÂN DÂN
KT. CHỦ TỊCH
PHÓ CHỦ TỊCH



Trần Văn Vĩnh



QUY TRÌNH

Bảo trì hệ thống đường tỉnh do Sở Giao thông vận tải quản lý

(Ban hành kèm theo Quyết định số 107/QĐ-UBND ngày 13/01/2020
của UBND tỉnh Đồng Nai)

Chương I

QUY ĐỊNH CHUNG

Điều 1. Mục đích

Việc ban hành Quy trình bảo trì hệ thống đường tỉnh do Sở Giao thông vận tải quản lý nhằm mục đích thống nhất trong việc quản lý, thực hiện và giám sát công tác duy tu, bảo dưỡng thường xuyên các tuyến đường tỉnh, bảo đảm an toàn giao thông, vệ sinh môi trường cũng như chất lượng công trình trong quá trình khai thác sử dụng.

Điều 2. Phạm vi

Quy định này quy định về trình tự, thủ tục, công tác quản lý, giám sát công tác bảo trì hệ thống đường tỉnh do Sở Giao thông vận tải quản lý.

Điều 3. Đối tượng áp dụng

Sở Giao thông vận tải; Đơn vị quản lý, sử dụng đường bộ; Doanh nghiệp đầu tư xây dựng và quản lý khai thác công trình đường bộ; Nhà thầu bảo trì công trình đường bộ thực hiện công tác bảo trì các tuyến đường tỉnh theo trình tự, thủ tục của quy định này.

Điều 4. Giải thích từ ngữ

1. Bảo trì công trình đường bộ là tập hợp các công việc nhằm bảo đảm và duy trì sự làm việc bình thường, an toàn của công trình đường bộ theo quy định của thiết kế trong quá trình khai thác, sử dụng. Nội dung bảo trì công trình đường bộ có thể bao gồm một, một số hoặc toàn bộ các công việc sau: kiểm tra, quan trắc, kiểm định chất lượng, bảo dưỡng và sửa chữa công trình nhưng không bao gồm các hoạt động làm thay đổi công năng, quy mô công trình đường bộ.

2. Quy trình bảo trì công trình đường bộ là tài liệu quy định về trình tự, nội dung và chỉ dẫn thực hiện các công việc bảo trì công trình đường bộ.

3. Hệ thống đường tỉnh là các tuyến đường tỉnh được UBND tỉnh giao Sở Giao thông vận tải vận hành, khai thác, quản lý, bảo trì theo quy định.

4. Cơ quan quản lý đường bộ (đường tỉnh) là Sở Giao thông vận tải tỉnh Đồng Nai.

5. Doanh nghiệp đầu tư xây dựng và quản lý khai thác công trình đường bộ là doanh nghiệp dự án đối tác công tư (PPP) và doanh nghiệp được nhà nước giao đầu tư xây dựng, quản lý, khai thác công trình đường bộ.

6. Chủ sở hữu công trình đường bộ là cá nhân, tổ chức có quyền sở hữu công trình đường bộ theo quy định của pháp luật.

7. Đơn vị quản lý, sử dụng đường bộ là đơn vị được giao nhiệm vụ quản lý, sử dụng, khai thác đường bộ.

8. Nhà thầu bảo trì công trình đường bộ là các tổ chức, cá nhân thực hiện bảo trì công trình đường bộ theo hợp đồng ký với Sở Giao thông vận tải. Nhà thầu bảo trì công trình đường bộ bao gồm: nhà thầu quản lý, bảo dưỡng thường xuyên, vận hành khai thác công trình đường bộ; nhà thầu thi công sửa chữa và các nhà thầu khác tham gia thực hiện các công việc bảo trì công trình đường bộ.

9. Người quản lý, sử dụng công trình đường bộ là chủ sở hữu công trình đường bộ trong trường hợp chủ sở hữu trực tiếp quản lý, sử dụng công trình đường bộ hoặc tổ chức, cá nhân được chủ sở hữu công trình đường bộ ủy quyền quản lý, sử dụng công trình đường bộ trong trường hợp chủ sở hữu không trực tiếp quản lý sử dụng công trình đường bộ.

10. Người quản lý, sử dụng công trình đường bộ do nhà nước quản lý là cơ quan trực tiếp quản lý công trình đường bộ hoặc cơ quan đơn vị được Ủy ban nhân dân cấp tỉnh giao nhiệm vụ trực tiếp quản lý công trình đường bộ; doanh nghiệp được nhà nước giao đầu tư xây dựng và quản lý vận hành khai thác công trình đường bộ; doanh nghiệp dự án trong thời hạn quản lý khai thác công trình đường bộ theo quy định tại hợp đồng dự án đối tác công tư; người quản lý sử dụng công trình đường bộ chuyên dùng là tổ chức, cá nhân chủ sở hữu đường bộ chuyên dùng.

Chương II
QUY TRÌNH BẢO TRÌ CÁC TUYẾN ĐƯỜNG TỈNH TRÊN ĐỊA BÀN TỈNH ĐỒNG NAI

Điều 5. Danh mục các tuyến đường tỉnh do Sở Giao thông vận tải quản lý

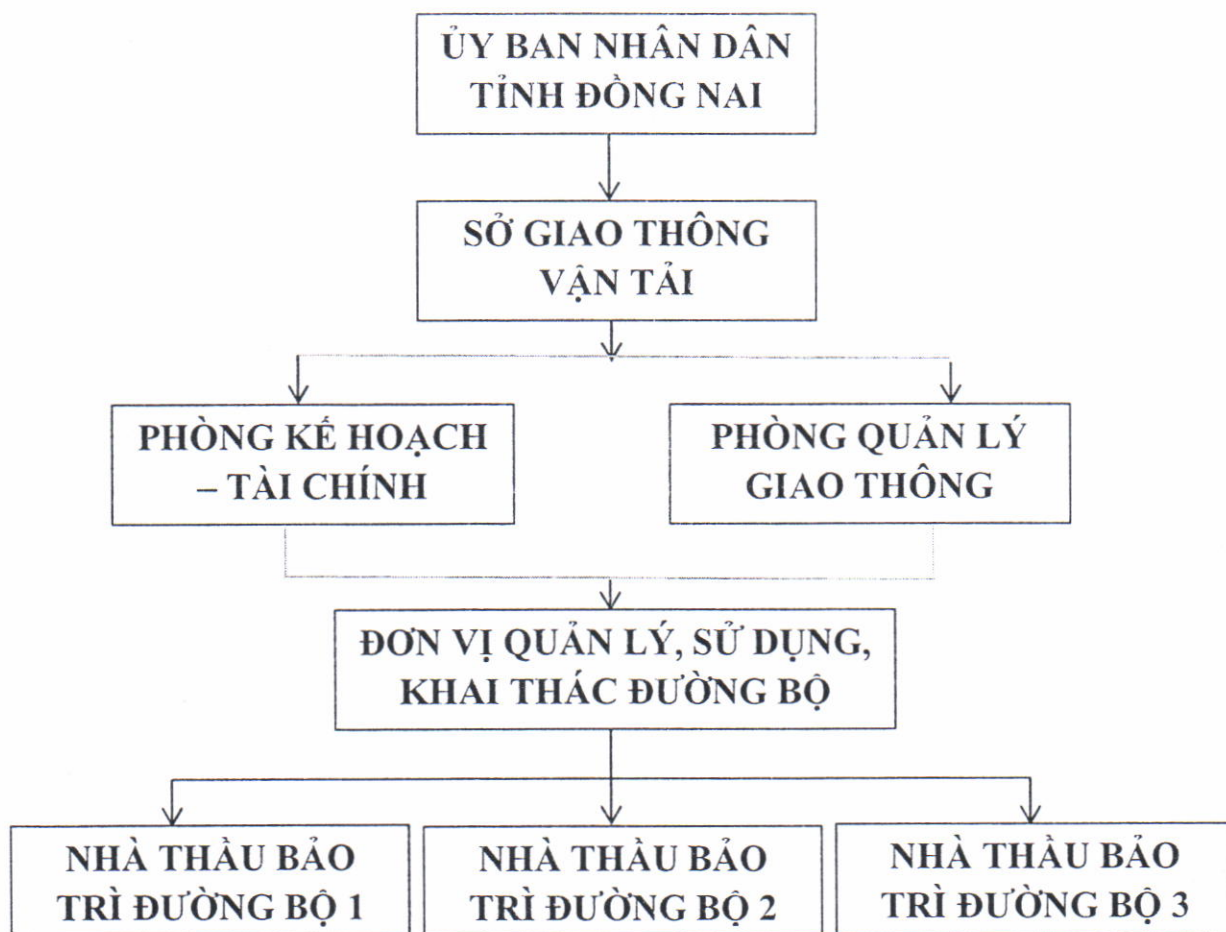
ST T	Tên tuyến đường	Chiều dài (km)	Điểm đầu	Điểm cuối	Cấp đường	Loại mặt đường (km)				Bề rộng			Ghi chú
						BTNN	BTX M	LN	Đất	Nề n	Mặt	Via hè	
1	DT.760	9,2	Cầu Tân Vạn	Cầu Ông Tiếp	III	9,2				18	12	3 x 2	
2	DT.761	37,266	xã Mã Đà, huyện Vĩnh Cửu	xã Phú Lý, huyện Vĩnh Cửu	IV	37,266				9	6		
3	DT.762	20,5	QL20, xã Quang Trung, huyện Thông Nhất	TT. Vĩnh An, huyện Vĩnh Cửu	IV	20,5				9	6		
4	DT.763	29,429	QL1, xã Suối Cát, huyện Xuân Lộc	QL20, xã Phú Túc, huyện Định Quán	IV	29,429				9	6		
5	DT.764	18,86	QL56, xã Xuân Mỹ, huyện Cẩm Mỹ	xã Sông Ray, huyện Cẩm Mỹ									
					III	1,45				12	11		
					IV	17,41				9	6		
6	DT.765	28,298	QL1, xã Suối Cát, huyện Xuân Lộc	xã Lâm San, huyện Cẩm Mỹ									
					III	3,8				22	12	5x2	
					III	6,2				12	11		
					IV	18,298				9	8		
7	DT.765B	27,000	QL1, xã Xuân Định, huyện Xuân Lộc	xã Lâm San, huyện Cẩm Mỹ	IV								
					IV	3,939				9	6		

12	DT.769B	28,657	phà Cát Lái, xã Phú Hữu, huyện Nhơn Trạch	QL51, TT. Long Thành, huyện Long Thành	III	28,657					12	11		
13	DT.769C	14,972	QL51, xã Long An, huyện Long Thành	DT.769, xã Phú Thành, huyện Nhơn Trạch										
		Đoạn 1	Km 0+000	Km 9+330	III	9,330						18		
		Đoạn 2	Km 9+330	Km 10+230	I	0,9					80	44	7,5x2	
		Đoạn 3	Km 10+230	Km 14+972	IV	4,742					9	6		
14	DT.770	11,3	QL1, phường Suối Trè, TP.Long Khánh	QL 20, xã Quang Trung, huyện Thống Nhất	IV	11,3					9	6		
15	DT.771	7,040	DT.769, xã Phước Thiện, huyện Nhơn Trạch	xã Long Thọ, huyện Nhơn Trạch										
		Đoạn 1	Km 0+000	Km 1+220	III	1,220					12	11		
		Đoạn 2	Km 1+220	Km 2+650	I	1,43						33	7,5x2	
		Đoạn 3	Km 2+650	Km 7+040	I	4,390						33	14 x 2	
16	DT.772	16,695	DT.766, xã Xuân Trường, huyện Xuân Lộc	xã Bảo Quang, TP.Long Khánh										
		Đoạn 1	Km 0+000	Km 0+840	IV	0,84					9	7		
		Đoạn 2	Km 0+840	Km 16+695	IV	15,855					9	6		
17	DT.773	22,444	QL56, xã Long Giao, huyện Cẩm Mỹ	DT.769, xã Bình Sơn, huyện Long Thành										
		Đoạn 1	Km 0+000	Km 2+156	I	2,156					80	33	8x2	
		Đoạn 2	Km 2+156	Km 13+650	III	11,494					12	11		
		Đoạn 3	Km 13+650	Km 22+444	V	10,6					7	5		

18	ĐT.774	4,7	QL20, xã Phú Bình, huyện Tân Phú	xã Phú Bình, huyện Tân Phú	V	4,7						5	
		53,800	xã Phú Hòa, huyện Định Quán	xã Nam Cát Tiên, huyện Tân Phú									
		Đoạn 1	Km0+000	Km1+500	V			1,5			9	6	
		Đoạn 2	Km1+500	Km4+300					2,800		đường đất		
		Đoạn 3	Km4+300	Km5+000	V		0,70			6	4		
		Đoạn 3	Km5+000	Km12+300	V	7,3				7,5	5,5		
		Đoạn 4	Km12+300	Km25+800	V	13,6				7,5	5,5		
		Đoạn 5	Km25+800	Km31+900	V			6,1		7,5	6		
		Đoạn 6	Km31+900	Km35+900	V	4,000				7,5	5,5		
		Đoạn 7	Km35+900	Km41+694	IV	5,794				9	7		
		Đoạn 8	Km41+694	Km42+680	IV		0,986			9	7		
		Đoạn 9	Km42+680	Km43+300	IV	0,62				9	7		
		Đoạn 10	Km43+300	Km47+400	IV		4,1			9	7		
		Đoạn 11	Km47+400	Km48+500	IV	1,1				9	7		
		Đoạn 12	Km48+500	Km49+209	IV		0,709			9	7		
		Đoạn 13	Km49+209	Km53+800	IV	4,591				9	7		
		13,653	QL20, TT.Định Quán, huyện Định Quán	sông La Ngà									
20	ĐT.775	Đoạn 1	Km 0+000	Km 8+277	IV	8,277				9	6		
		Đoạn 2	Km 8+277	Km 13+653					5,376		đường đất		
		48,275	ĐT 763, xã Xuân Bắc, huyện Xuân Lộc	ranh xã Phú Lý, huyện Vĩnh Cửu									
21	ĐT.776	Đoạn 1	Km 0+000	Km 2+300	IV	2,300				9	7		
		Đoạn 2	Km 2+300	Km 15+903					13,603		đường đất		
		Đoạn 3	Km 15+903	Km 16+903	V		1,00				4		

		Đoạn 4	Km 16+903	Km 33+103	IV	16,200			9	6		
		Đoạn 5	Km 33+103	Km 48+275				15,172				
22	ĐT.777	20,1	QL1, TT.Trảng Bom, huyện Trảng Bom	QL51, xã An Phước, huyện Long Thành	IV	20,1			9	7		
23	ĐT.778	7,8	QL1, xã Bắc Sơn, huyện Trảng Bom	phường Tam Phước, TP.Biên Hòa								
		Đoạn 1	Km0+000	Km4+503	IV	4,5			9	6		
		Đoạn 2	Km4+503	Km7+803	I	3,3			60	15		
		11,164	xã Xuân Tâm, huyện Xuân Lộc	xã Xuân Đông, huyện Xuân Lộc								
24	ĐT.779	Đoạn 1	Km0+000 - Km4+518	Km0+000 - Km4+518	V	4,518			6	4		
		Đoạn 2	Km4+518 - Km11+164	Km4+518 - Km11+164	IV	6,646			9	7		
25	Đường Đồng Khởi	8,600	QL1, phường Tân Hiệp, TP.Biên Hòa	ĐT.768, xã Thành Phú, huyện Vĩnh Cửu								
		Đoạn 1	Km 0+000	Km 2+900	I	2,9				18	6,5 x 2	
		Đoạn 2	Km 2+900	Km 4+400	I	1,500				18	6,5 x 2	Dự án BOT 768
		Đoạn 3	Km 4+400	Km 8+600	III	4,200			11	9		Dự án BOT 768
26	Đường 322B	2,6	ĐT.761, xã Phú Lý, huyện Vĩnh Cửu	ĐT.761, xã Phú Lý, huyện Vĩnh Cửu	IV	2,6			9	6		
27	Đường Nhà máy nước Thiện Tân	6,3	QL1, phường Tân Biên, TP.Biên Hòa	ĐT.768, xã Thiện Tân, huyện Vĩnh Cửu	IV	6,3			7,5	6		Dự án BOT 768
28	Đường chuyên dùng vận chuyển VLXD	5,624	QL51, phường Phước Tân, TP.Biên Hòa	mỏ đá Tân Cang 6	IV		5,624		9	7		Dự án BOT đường chuyên dùng
TC		566,529				506,535	15,93	6,1	36,951			

Điều 6. Sơ đồ tổ chức



Điều 7. Chức năng, nhiệm vụ

1. Ủy ban nhân dân tỉnh Đồng Nai là chủ sở hữu công trình đường bộ thực hiện việc tổ chức quản lý, khai thác, sử dụng và bảo trì các tuyến đường tỉnh.

2. Sở Giao thông vận tải là Cơ quan quản lý đường bộ, chịu trách nhiệm tổ chức quản lý, bảo trì và khai thác các tuyến đường tỉnh. Là chủ đầu tư thực hiện công tác bảo trì các tuyến đường tỉnh trên địa bàn, trừ các tuyến đường tỉnh triển khai theo hình thức BOT.

3. Phòng Kế hoạch Tài chính là đơn vị chuyên môn trực thuộc Sở Giao thông vận tải, trực tiếp tham mưu cho Ban Giám đốc Sở Giao thông vận tải về công tác bảo trì đường bộ.

4. Phòng Quản lý giao thông là đơn vị chuyên môn trực thuộc Sở Giao thông vận tải, tham mưu cho Ban Giám đốc Sở Giao thông vận tải về công tác quản lý chất lượng công tác bảo trì đường bộ.

5. Đơn vị quản lý, sử dụng, khai thác đường bộ là đơn vị được giao nhiệm vụ quản lý, sử dụng, khai thác đường bộ.

6. Nhà thầu bảo trì công trình là các tổ chức, cá nhân được lựa chọn thực hiện quản lý, vận hành khai thác và bảo trì công trình đường bộ theo hợp đồng ký với Sở Giao thông vận tải.

Điều 8. Tài liệu phục vụ quản lý, khai thác và bảo trì công trình

1. Các tài liệu phục vụ quản lý, khai thác và duy tu bảo dưỡng công trình gồm:

a) Các văn bản pháp lý, các biên bản nghiệm thu có liên quan đến dự án đầu tư xây dựng và hoàn thành công trình đưa vào khai thác sử dụng;

b) Hồ sơ thiết kế bản vẽ thi công, kể cả thiết kế điều chỉnh (nếu có);

c) Bản vẽ hoàn công;

d) Hồ sơ cọc mốc đã đền bù giải phóng mặt bằng thực tế; Hệ thống cọc mốc hành lang an toàn đường bộ (mốc lộ giới);

đ) Quy trình bảo trì;

e) Nhật ký tuần đường, hồ sơ lý lịch cầu, bình đồ duỗi thẳng; Các tài liệu thống kê báo cáo tình hình khai thác công trình đường bộ; Các đĩa ghi hình, chụp ảnh về tình trạng công trình và các tài liệu sao chụp khác;

g) Số liệu đếm xe.

2. Trách nhiệm lập, quản lý, sử dụng hồ sơ trong quá trình thực hiện duy tu, bảo dưỡng thường xuyên

a) Cơ quan quản lý đường bộ: Có trách nhiệm chủ trì phối hợp với các nhà thầu bảo trì đường bộ lập và lưu trữ bản gốc các tài liệu nêu tại khoản 1 nêu trên và bản giao bản sao tài liệu bản vẽ hoàn công, bản vẽ mốc GPMB, mốc lộ giới, nhật ký tuần đường, hồ sơ lý lịch cầu, bình đồ duỗi thẳng cho Nhà thầu. Khi bàn giao, bên giao và bên nhận phải kiểm tra xác định tình trạng hồ sơ bàn giao và lập danh mục hồ sơ bàn giao; việc giao nhận phải được lập thành biên bản.

b) Nhà thầu thực hiện quy định các công tác sau:

- Quản lý và sử dụng hồ sơ lý lịch cầu để cập nhật, bổ sung tình trạng thay đổi cầu;

- Quản lý và sử dụng bình đồ duỗi thẳng hành lang an toàn đường bộ, định kỳ 3 tháng một lần cập nhật, bổ sung các phát sinh về: tình hình vi phạm, giải tỏa, tháo dỡ công trình vi phạm hành lang an toàn đường bộ và đất của công trình; Vị trí dấu nổi và các công trình thiết yếu trong phạm vi hành lang an toàn;

- Ghi nhật ký tuần đường, nhật ký sửa chữa đường, cầu theo đúng quy định hiện hành;

- Lập báo cáo định kỳ hàng tháng, quý, năm về tình hình quản lý và thực hiện công tác duy tu, bảo dưỡng thường xuyên;

- Lập, quản lý và sử dụng các hồ sơ tài liệu khác theo quy định trong công tác duy tu, bảo dưỡng thường xuyên;

- Khi Hợp đồng duy tu, bảo dưỡng thường xuyên hết hiệu lực, Nhà thầu phải bàn giao lại cho Đơn vị quản lý toàn bộ các hồ sơ liên quan đến công tác duy tu, bảo dưỡng do Đơn vị quản lý đã bàn giao và Nhà thầu lập trong quá trình thực hiện Hợp đồng trước khi quyết toán Hợp đồng. Các tài liệu này phải được cập nhật đầy đủ cho đến thời điểm hết hiệu lực của Hợp đồng duy tu.

Điều 9. Nội dung công tác bảo trì các tuyến đường tỉnh

1. Công tác tuần tra đường và các công trình trên đường

a) Kiểm tra thường xuyên

- Tần suất: Tuần đường thực hiện 1 lần/ngày. Nếu phát hiện sự cố hư hỏng của công trình giao thông đường bộ có thể gây mất an toàn giao thông hoặc ách tắc giao thông, các vụ việc lấn chiếm, vi phạm hành lang an toàn đường bộ thì phải báo cáo Sở Giao thông vận tải để xử lý và giải quyết.

- Phát hiện kịp thời các hành vi vi phạm, xâm hại đến công trình giao thông đường bộ, hành lang an toàn đường bộ, các hư hỏng gây mất an toàn giao thông như: xây cất nhà, xếp vật liệu xây dựng, trồng cột điện, dựng lều quán trái phép...trong hành lang an toàn đường bộ.

- Kiểm tra nền mặt đường, cầu, hệ thống thoát nước, hệ thống báo hiệu đường bộ và các công trình phụ trợ khác để phát hiện những hư hỏng có thể xảy ra tai nạn giao thông. Nếu khối lượng công việc vượt quá khả năng của người tuần đường phải báo cáo cấp trên để có kế hoạch sửa chữa.

- Nếu có những sự việc làm tắc giao thông như: đất sụt, lở đường, ngập nước, cầu gãy... trước hết phải có biện pháp đảm bảo an toàn giao thông (rào chắn, đặt báo hiệu cấm đường...), đồng thời tìm phương án phân luồng và báo cáo cấp trên.

- Người tuần đường phải sửa chữa kịp thời những hư hỏng nhỏ của cầu, đường không đòi hỏi nhiều nhân lực nhằm bảo đảm ATGT như: thu nhặt những hòn đá rơi vãi trên đường, cấm dựng lại cọc tiêu xiêu vẹo, phát cành cây che khuất tầm nhìn ...

- Phối hợp với lực lượng cảnh sát giao thông đường bộ, thanh tra giao thông đường bộ giải phóng đường khi xe ô tô bị chết máy hoặc bị tai nạn để khôi phục ách tắc giao thông.

- Thống kê, theo dõi các vụ tai nạn giao thông xảy ra trên đoạn đường mình phụ trách, ghi chép đầy đủ nguyên nhân gây tai nạn (nếu có thể).

- Đề xuất kế hoạch sửa chữa cầu đường định kỳ hoặc đột xuất với Sở Giao thông vận tải.

- Theo dõi ATGT những vị trí đang thi công, nếu thấy không đảm bảo yêu cầu về ATGT phải nhắc nhở nhà thầu thực hiện và đồng thời báo cáo cấp trên biết để giải quyết.

- Ghi chép đầy đủ diễn biến của cầu, đường vào sổ “nhật ký tuần đường”.
Khi hết thời gian tuần tra trong ngày, người tuần đường phải báo cáo ngay cho cán bộ quản lý tất cả những diễn biến của cầu đường trong ngày hôm đó.

- Trang bị cho người tuần đường: được trang bị theo quy định thống nhất:

+ Phương tiện xe đạp (hoặc xe máy) và được tính chi phí khấu hao, xăng dầu để thực hiện nhiệm vụ.

+ Quần áo bảo hộ lao động.

+ Áo gi-lê khoác ngoài vải màu vàng có vạch phản quang màu xanh.

+ Áo mưa bạt loại ngắn.

+ Mũ cứng.

+ Giày vải.

+ Túi bạt đựng dụng cụ sản xuất nhỏ và sổ sách ghi chép (xăng, còi, dao, thước cuộn, sổ nhật ký tuần tra cầu đường, bút...).

+ Còi, còi, đèn pin, đèn bão.

+ Băng đỏ in chữ "TUẦN ĐƯỜNG" đeo ở cánh tay.

+ Thẻ có dán ảnh đeo trước ngực.

+ Khi làm nhiệm vụ, người tuần đường phải ăn mặc theo đúng quy định. Thái độ làm việc phải nghiêm túc, kiên quyết, dứt khoát, không xuê xoa, nể nang.

+ Khi đi làm nhiệm vụ, người tuần đường phải mang theo các biểu mẫu, tài liệu liên quan và các dụng cụ sản xuất nhỏ như xăng, còi, dao, thước cuộn...

b) Kiểm tra định kỳ tháng:

- Việc ghi chép cập nhật tình hình cầu đường của Nhà thầu duy tu.

- Các hồ sơ, tài liệu (sổ theo dõi tai nạn giao thông, theo dõi lưu lượng xe, nhật ký tuần đường, các sổ sách thống kê kế toán...) của Nhà thầu duy tu.

- Kiểm tra tình trạng hư hỏng, xuống cấp của đường và các công trình giao thông khác trên đường...

- Đánh giá công tác bảo dưỡng thường xuyên đường bộ của Nhà thầu duy tu.

- Mức độ kiểm tra: Đơn giản, trực quan, có sử dụng các dụng cụ đo thông thường.

- Kiểm tra các vị trí có bị lún, sụt lở, các đoạn đường đèo, dốc cao nguy hiểm, các vị trí về mùa mưa hay bị ngập nước... Các vị trí này nếu chưa sửa chữa được phải có đầy đủ biển báo hiệu, rào chắn phạm vi nguy hiểm.

- Kiểm tra công tác phát cây (phát quang), đắp phụ nền đường, lề đường... theo quy định.

- Kiểm tra, xác định khối lượng và mức độ các loại hư hỏng trên từng km: ổ gà, cóc găm, nứt rạn, lún lõm, cao su... lưu ý tại các đoạn đường đầu cầu, trên cống thường bị lún cục bộ.

- Kiểm tra tình trạng thoát nước tại các cống, mức độ lắng đọng đất cát ở hố thu nước thượng lưu, cửa cống hạ lưu và trong lòng cống; sự hư hỏng của ống cống, tấm bản, mối nối, tường đầu, tường cánh, sân cống (đặc biệt là sân cống hạ lưu hay bị xói hẫng ...).

- Kiểm tra khả năng thoát nước của hệ thống rãnh, trong đó đặc biệt lưu ý đối với đoạn đường có độ dốc dọc lớn thường bị xói lở sâu gây nguy hiểm và mất ổn định của nền đường; kiểm tra sự hư hỏng của rãnh xây.

- Kiểm tra về số lượng và tình trạng kỹ thuật (cọc tiêu, biển báo, giải phân cách mềm ...)

c) Kiểm tra định kỳ quý:

- Việc ghi chép cập nhật tình hình cầu đường của Nhà thầu duy tu.

- Các hồ sơ, tài liệu (sổ theo dõi tai nạn giao thông, theo dõi lưu lượng xe, nhật ký tuần đường, các sổ sách thống kê kế toán...) của Nhà thầu duy tu.

- Kiểm tra tình trạng hư hỏng, xuống cấp của đường và các công trình giao thông khác trên đường...

- Đánh giá công tác BDTX đường bộ của các Nhà thầu duy tu.

- Mức độ kiểm tra: Đơn giản, trực quan, theo phương pháp chuyên gia.

- Phạm vi kiểm tra: Kiểm tra tổng thể toàn tuyến và kiểm tra xác suất một số đoạn đường, một số công trình để đánh giá về công tác BDTX.

- Cán bộ trực tiếp theo dõi đơn vị phải tổng hợp, đánh giá tình trạng của từng km đường, từng cái cầu và báo cáo đoàn kiểm tra.

d) Kiểm tra đặc biệt:

- Đối với nền đường: Các đoạn nền đường đắp qua vùng đất yếu hay trên cung trượt: Kiểm tra sự lún võng của nền đường hay sự dịch chuyển ngang do hoạt động của cung trượt gây ra.

- Đối với mặt đường:

+ Kiểm tra cường độ mặt đường: Khả năng chịu tải của kết cấu áo đường được đánh giá bằng hệ số cường độ, ký hiệu K_{cd} .

$$K_{cd} = E_{tt} / E_{ycầu}$$

Trong đó:

$E_{ycầu}$ (daN/cm²) là mô đun đàn hồi yêu cầu theo lưu lượng và tải trọng xe tại thời điểm đang xét, tính toán theo tiêu chuẩn 22 TCN 211- 06 .

$E_{tté}$ (daN/cm²) là mô đun đàn hồi tương đương của kết cấu áo đường hiện tại, đo bằng cân Benkenman theo TCVN 8867-2011.

Khi $K_{cd} < 0,8$ phải có kế hoạch tăng cường mặt đường để đảm bảo khả năng chịu tải của đường.

+ Kiểm tra độ nhám: Độ nhám của mặt đường (đối với mặt đường nhựa các loại) khi xe chạy được đánh giá bằng hệ số mức độ bám của mặt đường $K_{bám}$, xác định gián tiếp bằng chiều sâu trung bình của vết cát.

$$K_{bám} = h_{tté} / h_{qd}$$

Trong đó:

$h_{tté}$: Chiều sâu trung bình của vết cát được xác định bằng phương pháp rắc cát (Quy trình thí nghiệm xác định độ nhám của mặt đường TCVN 8866 - 2011).

h_{qd} : Chiều sâu quy định của vết cát, lấy theo quy trình TCVN 8866 - 2011 trong bảng dưới đây.

Chiều sâu trung bình H_{tb} (mm)	Đặc trưng độ nhám bề mặt	Phạm vi áp dụng
$H_{tb} < 0.2$	Rất nhẵn	Không nên dùng
$0.2 < H_{tb} < 0.45$	Nhẵn	$V < 80$ km/h
$0.45 < H_{tb} < 0.80$	Trung bình	$80 < H_{tb} < 120$ km/h

(V: là tốc độ cho phép chạy thực tế trên đường)

Khi $K_{bám} < 1$ thì phải nâng cao độ nhám cho mặt đường bằng các biện pháp như: láng nhựa, rải lớp BTN rỗng...

+ Kiểm tra độ bằng phẳng: Tình trạng về độ bằng phẳng của mặt đường quyết định chất lượng khai thác của kết cấu mặt đường và chi phí vận doanh, được đánh giá bằng hệ số độ bằng phẳng của mặt đường , ký hiệu K_{bp}

$$K_{bp} = S_{gh} / S_{tté}$$

Trong đó:

S_{gh} : độ gồ ghề giới hạn cho phép tương ứng với mỗi loại mặt đường.

$S_{tté}$: độ gồ ghề thực tế.

Trị số S_{it} được xác định theo phương pháp gián tiếp hoặc trực tiếp theo thiết bị mà đơn vị quản lý đã có (phương pháp đo theo hướng dẫn trong TCVN 8865 – 2011 Tiêu chuẩn kiểm tra và đánh giá độ bằng phẳng mặt đường theo chỉ số độ gồ ghề quốc tế IRI).

Trị số S_{gh} của mỗi loại mặt đường (*Phụ lục I*)

Khi $K_{bp} < 1$ thì phải tiến hành khôi phục lại độ bằng phẳng của mặt đường bằng cách láng nhựa, thảm mỏng (với mặt đường nhựa hoặc BTXM), hoặc san sửa lại bề mặt (với mặt đường đá dăm, cấp phối ...).

Khi $K_{bp} \geq 1$, nhưng chỉ số độ gồ ghề đo được nằm trong mức độ trung bình của mỗi loại mặt đường thì phải vá ổ gà, bù phụ những chỗ lồi lõm cục bộ.

2. Công tác tuần tra cầu

Công tác kiểm tra nhằm đánh giá tình trạng làm việc của cầu, phát hiện các hư hỏng gây mất an toàn giao thông, ảnh hưởng đến khả năng chịu tải của cầu, theo dõi các hư hỏng đã được đánh dấu từ những lần kiểm tra trước.

a) Kiểm tra thường xuyên

- Công tác kiểm tra thường xuyên là để nắm vững tình hình công trình và lập kế hoạch cần sửa chữa.

- Kiểm tra đối với tất cả các loại cầu trên tuyến.

- Kết quả kiểm tra thường xuyên và các số liệu đo đạc theo dõi những hư hỏng, biện pháp giải quyết, khối lượng cần sửa chữa đều phải ghi chép đầy đủ vào sổ kiểm tra thường xuyên cầu.

- Nếu phát hiện những hư hỏng mà xét thấy có ảnh hưởng đến an toàn công trình thì phải báo cáo ngay cho Sở Giao thông vận tải để có kế hoạch kiểm tra, sửa chữa kịp thời, đảm bảo an toàn giao thông. Đồng thời phải chủ động áp dụng ngay các biện pháp tạm thời để giữ được an toàn công trình, an toàn giao thông.

- Nội dung kiểm tra thường xuyên:

- + Tình trạng lớp phủ mặt cầu;
- + Tình trạng thoát nước của mặt cầu;
- + Các khe co dãn có bị nứt vỡ, dập nát;
- + Các gờ chắn bánh xe, lan can cầu;
- + Các thiết bị khác như biển báo, cột đèn chiếu sáng, tường phòng vệ ở hai đầu cầu.
- + Kiểm tra tình trạng nứt nẻ, sụt vỡ, bong bật của bê tông;
- + Kiểm tra tình trạng han rỉ và hư hỏng của cốt thép;

- + Tình trạng thấm nước, rỉ nước dưới cánh dầm và bản mặt cầu.
- + Kiểm tra biến dạng, mòn, sứt mẻ của con lăn, các chốt của thớt gối, độ dịch ngang của con lăn, độ nghiêng lệch dọc tim cầu của con lăn ở loại gối thép;
- + Kiểm tra sự lão hoá và biến dạng của gối cao su;
- + Kiểm tra độ bằng phẳng, độ sạch và thông thoáng của gối cầu;
- + Kiểm tra việc bôi mỡ gối cầu thép.
- + Kiểm tra nứt vỡ, bung mạch vữa xây, bong đá xây; sự phong hoá và ăn mòn bê tông thân mố, thân trụ;
- + Kiểm tra sự xói lở chân móng mố trụ; sự nghiêng lệch, trượt dịch, lún của mố, trụ;
- + Tất cả các trường hợp đều phải kiểm tra nứt ngang của mố trụ, đặc biệt chú ý kiểm tra trụ có chiều cao trên đường cong, kiểm tra phần cọc bị lộ ra do xói nhìn thấy được;
- + Kiểm tra chân khay và 1/4 nón mố;
- + Kiểm tra nền mặt đường sau mố.
- + Kiểm tra các công trình phòng hộ và điều tiết dòng chảy : như kè hướng dòng, kè ốp mái nền đường dẫn, kè mép sông v.v... cần chú ý đến sự ổn định của các công trình này (không bị nứt vỡ, sạt lở, nghiêng lún) và đánh giá hiệu quả của công trình điều tiết đó.

b) Kiểm tra định kỳ

- Mỗi năm kiểm tra định kỳ 2 lần: Một lần trước mùa mưa bão và một lần sau mùa mưa bão. Khi kiểm tra định kỳ phải kiểm tra tỷ mỉ các bộ phận cấu tạo của công trình. Cần thiết phải có các loại máy chuyên dùng để thăm dò, đo đạc.
- Kiểm tra trước mùa mưa bão: Trọng tâm là kiểm tra mố trụ, chân khay 1/4 nón mố, nền đường sau mố; các công trình điều tiết dòng chảy lòng sông, lòng suối và các công trình phòng hộ khác. Phải phát hiện kịp thời để sửa chữa ngay những hư hỏng để ngăn ngừa, giảm thiểu sự cố do mưa lũ gây ra.
- Kiểm tra sau mùa mưa bão:
 - + Kiểm tra những diễn biến như sạt lở, xói rỗng chân móng của mố, trụ cầu có thể làm nghiêng lệch mố trụ dẫn đến nghiêng lệch dầm cầu, lún nứt mố trụ ảnh hưởng trực tiếp đến an toàn công trình và an toàn vận tải.
 - + Kiểm tra sự thay đổi dòng chảy so với trước mùa mưa bão tạo nên sự bồi, lở xung quanh mố trụ cầu.
- Kết quả kiểm tra sẽ là cơ sở chính để điều chỉnh kế hoạch cuối năm. Đồng thời vạch ra đối sách với từng cầu để tổ chức theo dõi, kiểm định, có kế hoạch BDTX, sửa chữa vừa, sửa chữa lớn cho năm sau.

c) Kiểm tra đột xuất

Được tiến hành khi xuất hiện các sự cố hư hỏng của cầu đường hoặc theo yêu cầu của cơ quan quản lý cấp trên. Quá trình kiểm tra phải xác định rõ nguyên nhân của sự cố hư hỏng, đánh giá tình trạng hư hỏng và có biện pháp xử lý kịp thời và hợp lý.

d) Kiểm tra đặc biệt

Sau khi kiểm tra thường xuyên, kiểm tra định kỳ, kiểm tra đột xuất nếu phát hiện có những sự cố kỹ thuật phức tạp thì tiến hành kiểm tra đặc biệt.

đ) Kiểm định cầu

- Kiểm định cầu để đánh giá tình trạng và khả năng chịu tải thực tế của cầu, giúp cơ quan quản lý có biện pháp tổ chức giao thông và lập kế hoạch sửa chữa.

- Thời gian kiểm định:

+ Kiểm định lần đầu: Đối với các cầu lớn và sử dụng vật liệu mới khi bắt đầu đưa vào khai thác phải tiến hành kiểm định để xác định “trạng thái 0” của cầu, nếu hồ sơ hoàn công chưa thực hiện.

+ Kiểm định lần sau: Sau thời gian khai thác sử dụng 10 năm phải kiểm định lại, sau đó cứ 5-7 năm tiến hành kiểm định lại một lần (tính từ sau lần kiểm định trước đó).

+ Ngoài ra, nếu phát hiện các hư hỏng nghiêm trọng có thể ảnh hưởng đến an toàn giao thông và an toàn cho công trình, phải tiến hành kiểm định ngay.

- Nhiệm vụ và yêu cầu của công tác kiểm định:

+ Đánh giá hiện trạng và xác định năng lực chịu tải của cầu; quy định điều kiện khi khai thác vận tải.

+ Đánh giá môi trường tại khu vực cầu ảnh hưởng đến khả năng khai thác.

+ Đề xuất các biện pháp xử lý khắc phục.

+ Xác định hiệu quả sau khi gia cố, sửa chữa.

- Nội dung báo cáo kiểm định:

+ Tên cầu, lý trình, quốc lộ, địa danh;

+ Bố trí chung toàn cầu;

+ Lịch sử và đặc trưng quá trình khai thác của cầu;

+ Trạng thái kỹ thuật thực tế của cầu;

+ Những tồn tại cần làm rõ;

+ Kết luận về kết quả kiểm định, khả năng chịu tải của các bộ phận cầu (mố, trụ, dầm...);

+ Các biện pháp khôi phục, sửa chữa;

3. Phân tích đánh giá tình trạng kỹ thuật của công trình

a) Phân loại cầu, đường để lập kế hoạch sửa chữa

- Đối với đường: Căn cứ vào tình trạng hư hỏng của nền, mặt đường (ổ gà, cao su ...), cường độ mặt đường, độ nhám, độ bằng phẳng... để phân loại. Tiêu chuẩn đánh giá phân loại xem *Phụ lục 2*.

- Đối với cầu: Căn cứ vào kết quả kiểm tra (định kỳ, đột xuất, đặc biệt), kết quả kiểm định... đơn vị quản lý lập báo cáo chi tiết cho từng cầu để làm căn cứ lập kế hoạch sửa chữa hoặc xây dựng lại.

b) Xác định các giải pháp sửa chữa

- Xuất phát từ mức độ yêu cầu phải sửa chữa để thiết kế giải pháp sửa chữa cụ thể.

c) Sửa chữa

- Bao gồm quá trình thực thi thiết kế và thi công sửa chữa hoặc gia cường kết cấu.

Chương III

TRÌNH TỰ THỦ TỤC THỰC HIỆN QUY TRÌNH SỬA CHỮA CÔNG TRÌNH ĐƯỜNG BỘ ĐỐI VỚI CÁC TUYẾN ĐƯỜNG TỈNH

Điều 10. Công tác sửa chữa công trình đường bộ:

Sửa chữa công trình đường bộ là các hoạt động khắc phục hư hỏng của công trình được phát hiện trong quá trình khai thác, sử dụng nhằm đảm bảo sự làm việc bình thường, an toàn của công trình đường bộ. Sửa chữa công trình đường bộ bao gồm:

a) Sửa chữa duy tu, bảo dưỡng thường xuyên: Bao gồm các thao tác kỹ thuật được tiến hành thường xuyên và các hoạt động quản lý cần thiết nhằm phòng ngừa và khắc phục kịp thời những hư hỏng nhỏ trên đường và các công trình trên đường. Bảo dưỡng thường xuyên để hạn chế tối đa sự phát triển từ hư hỏng nhỏ thành các hư hỏng lớn. Các công việc này được tiến hành thường xuyên liên tục, hàng ngày, trong suốt cả năm trên toàn bộ tuyến đường để đảm bảo giao thông đường bộ được an toàn, thông suốt và êm thuận.

b) Sửa chữa định kỳ công trình đường bộ: Bao gồm sửa chữa hư hỏng hoặc thay thế bộ phận công trình, thiết bị lắp đặt vào công trình bị hư hỏng được thực hiện định kỳ theo quy định của quy trình bảo trì;

c) Sửa chữa đột xuất công trình đường bộ: Được thực hiện khi bộ phận công trình, công trình bị hư hỏng do chịu tác động đột xuất như gió, bão, lũ lụt, động đất, va đập, cháy và những tác động đột xuất khác hoặc khi bộ phận công trình, công trình có biểu hiện xuống cấp ảnh hưởng đến an toàn sử dụng, vận hành, khai thác công trình. Việc sửa chữa đột xuất do bão, lũ, lụt thực hiện theo quy định của Bộ trưởng Bộ Giao thông vận tải về phòng, chống, khắc phục hậu quả bão, lũ, lụt trong ngành đường bộ.

d) Đối với công trình đường bộ đầu tư xây dựng và quản lý khai thác theo hình thức đối tác công tư, khi sửa chữa các hư hỏng nằm ngoài quy định của hợp đồng dự án thì doanh nghiệp dự án báo cáo cơ quan nhà nước có thẩm quyền chấp thuận trước khi thực hiện.

Điều 11. Trình tự, thủ tục triển khai thực hiện công tác sửa chữa thường xuyên

Định kỳ hàng năm, trên cơ sở danh mục các tuyến đường tỉnh do Sở Giao thông vận tải quản lý, căn cứ theo khối lượng, định mức duy tu, bảo dưỡng thường xuyên tại quy định này, Sở Giao thông vận tải tổ chức lập, thẩm định trình UBND tỉnh phê duyệt dự toán duy tu sửa chữa thường xuyên trước 15 tháng 10 hàng năm cho công tác duy tu, bảo dưỡng thường xuyên cho năm sau.

Điều 12. Trình tự thủ tục sửa chữa định kỳ

1. Thời gian sửa chữa định kỳ kết cấu áo đường bao gồm sửa chữa vừa (trùng tu) và sửa chữa lớn (đại tu) được xác định theo quy định của tiêu chuẩn, quy chuẩn thiết kế; hoặc theo quy trình bảo trì; hoặc được xác định trên cơ sở kết quả kiểm tra, đánh giá tình trạng hư hỏng, xuống cấp mặt đường, hoặc sử dụng kết quả khảo sát kết hợp với phần mềm và thuật toán dự đoán mô hình xuống cấp mặt đường để xác định thời hạn cần sửa chữa định kỳ. Khi thực hiện sửa chữa định kỳ phải khảo sát, lập dự án hoặc báo cáo kinh tế kỹ thuật sửa chữa công trình, lập thiết kế, dự toán và thẩm định, phê duyệt theo quy định tại khoản 4 Điều 39 Nghị định số 46/2015/NĐ-CP.

2. Trong giai đoạn chuẩn bị đầu tư và thực hiện đầu tư:

Trường hợp tiêu chuẩn, quy chuẩn thiết kế công trình chưa quy định thời hạn sửa chữa định kỳ, thì có thể sử dụng số liệu trong bảng dưới đây để tính toán so sánh về kinh tế - kỹ thuật khi lập dự án, xác định thời hạn sửa chữa định kỳ và kinh phí bảo trì trong phương án tài chính của dự án đầu tư xây dựng công trình đường bộ và quản lý khai thác theo hình thức đối tác công tư:

Loại tầng mặt áo đường (trên nền, móng đường; trên	Khoảng thời gian (tính theo năm)	Tỷ lệ % kinh phí sửa chữa so với chi phí xây dựng áo đường
--	----------------------------------	--

mặt cầu, đỉnh cống và trong hầm)	Sửa chữa lớn	Sửa chữa vừa	Sửa chữa lớn	Sửa chữa vừa
Bê tông nhựa	15	5	42,0	5,1
Đá dăm trộn nhựa	12	4	48,7	7,9
Thấm nhập nhựa và láng nhựa	10	4	49,6	8,7
Đá dăm	5	3	53,1	9,0
Cấp phối	5	3	55,0	10,0
Bê tông xi măng	25	8	34,2	4,1

3. Trong quá trình khai thác

a) Thời hạn sửa chữa định kỳ được nêu trong bảng trên sẽ được xem xét thay đổi khi tải trọng, lưu lượng khai thác khác với thiết kế, công trình chịu tác động của các nguyên nhân bất khả kháng và các nguyên nhân khách quan khác.

b) Khi thực hiện bảo trì công trình đường bộ đầu tư xây dựng và quản lý khai thác theo hình thức đối tác công tư, nhà đầu tư hoặc doanh nghiệp dự án phải lập, thẩm định, phê duyệt kế hoạch bảo trì theo quy định tại Điều 17 Thông tư 37/2018/TT-BGTVT ngày 07/6/2018 của Bộ trưởng Bộ Giao thông vận tải; lập, thẩm định, phê duyệt thiết kế, dự toán chi phí sửa chữa định kỳ, dự toán bảo dưỡng thường xuyên bảo đảm không vượt giá trị quy định trong hợp đồng và phải tổ chức quản lý chi phí đúng quy định của nhà nước. Trường hợp vượt giá trị trong hợp đồng hoặc vượt giá trị được xác định theo bảng trên, phải được cơ quan nhà nước có thẩm quyền xem xét, chấp thuận theo quy định tại khoản 8 Điều 17 Thông tư số 37/2018/TT-BGTVT ngày 07/6/2018 của Bộ trưởng Bộ Giao thông vận tải.

c) Trường hợp công trình hư hỏng xuống cấp không bảo đảm an toàn cho khai thác sử dụng trước khi đến thời hạn sửa chữa định kỳ, các chủ thể liên quan quá trình vận hành khai thác bảo trì công trình đường bộ phải tổ chức kiểm tra, khảo sát đánh giá và kiểm định (nếu cần) để xác định nguyên nhân và đề xuất biện pháp khắc phục kịp thời.

Điều 13. Trình tự thủ tục thực hiện các hạng mục sửa chữa đột xuất

1. Hàng năm, căn cứ vào tình trạng công trình đường bộ, các thông tin về quy mô và kết cấu công trình, lịch sử sửa chữa bảo trì, các dữ liệu khác về các tuyến đường, công trình đường bộ, Sở Giao thông vận tải chủ trì, phối hợp với Sở Tài chính, UBND các huyện, thành phố Long Khánh, thành phố Biên Hòa tiến hành khảo sát thực tế, lập kế hoạch sửa chữa đột xuất các tuyến đường bộ,

trình UBND tỉnh nhu cầu sửa chữa các tuyến đường bộ cho năm sau của hệ thống đường tỉnh trong Quý II của năm.

2. Căn cứ vào công việc, danh mục tuyến đường ưu tiên cho phép chuẩn bị đầu tư được UBND tỉnh chấp thuận, Sở Giao thông vận tải tổ chức lập, thẩm định, trình UBND tỉnh phê duyệt dự án hoặc báo cáo kinh tế kỹ thuật sửa chữa công trình; duyệt dự toán kinh phí và các công việc khác hoàn thành trước ngày 15 tháng 10 hàng năm.

Trong quá trình lập, thẩm định phê duyệt dự án hoặc báo cáo kinh tế kỹ thuật sửa chữa công trình đường bộ, Sở Giao thông vận tải được điều chỉnh phạm vi (chiều dài, lý trình đoạn đường sửa chữa), giải pháp kỹ thuật, bổ sung các hạng mục an toàn giao thông nhưng không được vượt kinh phí ghi cho danh mục đã được chấp thuận.

4. Căn cứ công việc, danh mục tuyến đường ưu tiên, kinh phí thực hiện cho công tác sửa chữa đột xuất Sở Giao thông vận tải tổng hợp đưa vào kế hoạch bảo trì đường bộ, trình UBND tỉnh phê duyệt kế hoạch bảo trì năm sau trước ngày 30 tháng 10 hàng năm.

Điều 14. Kiểm tra, đánh giá và nghiệm thu bảo dưỡng thường xuyên

1. Hình thức, thời gian kiểm tra, đánh giá công tác bảo trì đường bộ

a) Công tác kiểm tra đánh giá và nghiệm thu bảo trì đường bộ phụ thuộc vào hợp đồng và các quy định có liên quan về thực hiện bảo trì đường bộ.

b) Kiểm tra nghiệm thu công tác bảo trì đường bộ theo khối lượng chiều dài đường, cầu theo hợp đồng hoặc các thỏa thuận khác giữa Sở Giao thông vận tải và nhà thầu bảo trì đường bộ.

c) Kiểm tra nghiệm thu công tác bảo trì đường bộ đối với đơn vị thực hiện bảo trì đường bộ được thực hiện hàng tháng vào thời điểm được quy định trong kế hoạch được giao hay theo các điều kiện hợp đồng được quy định bởi cơ quan trực tiếp quản lý đường bộ.

2. Thành phần nghiệm thu

a) Lãnh đạo Sở Giao thông vận tải.

b) Lãnh đạo phòng Kế hoạch - Tài chính.

c) Lãnh đạo phòng Quản lý giao thông.

d) Đại diện Sở Tài chính.

đ) Đại diện đơn vị quản lý, khai thác, vận hành đường bộ.

e) Lãnh đạo Nhà thầu duy tu.

g) Lãnh đạo đơn vị tư vấn thiết kế, tư vấn lập dự toán bảo trì đường bộ.

h) Lãnh đạo đơn vị tư vấn giám sát (nếu có).

3. Các căn cứ để nghiệm thu bao gồm

a) Hợp đồng thực hiện bảo trì đường bộ giữa Sở Giao thông vận tải và nhà thầu bảo trì đường bộ;

b) Các chứng từ xuất nhập vật tư, nhiên liệu, các chứng từ thanh toán lương, các chi phí khác.

c) Kiểm tra thực tế ngoài thực địa.

4. Nội dung nghiệm thu bao gồm kiểm tra công tác nội nghiệp và kiểm tra hiện trường

Kiểm tra nội nghiệp là kiểm tra công tác lưu trữ và cập nhật số liệu trong hồ sơ, tài liệu quản lý cầu đường, quản lý hành lang an toàn đường bộ, tình hình thực hiện chế độ báo cáo, công tác đếm xe, thống kê tai nạn giao thông, công tác tuần đường. Bao gồm:

a) Việc quản lý hồ sơ tài liệu cầu đường và tình hình cập nhật những diễn biến của công trình vào hồ sơ, các sơ đồ và mẫu biểu liên quan;

b) Việc thực hiện chế độ tuần đường, kiểm tra bảo vệ hành lang an toàn đường bộ qua sổ sách, nhật ký tuần đường và các báo cáo lưu trữ;

c) Các chứng từ, biên bản kiểm tra đánh giá và nghiệm thu thực hiện bảo trì đường bộ mà đơn vị thực hiện bảo trì đường bộ tiến hành với các tổ hay các cá nhân trong đơn vị;

d) Tình hình thực hiện các chỉ thị, hướng dẫn của các cơ quan quản lý đường bộ và cơ quan trực tiếp quản lý đường bộ của đơn vị thực hiện bảo trì đường bộ.

đ) Nghiệm thu tại hiện trường là quan sát hiện trường thực hiện, đối chiếu với kế hoạch, bản giao khoán hay hợp đồng để đánh giá về mặt chất lượng thực hiện và các vấn đề về môi trường.

e) Kiểm tra và nghiệm thu 100% chiều dài đường và 100% số cầu trong phạm vi quản lý của mỗi đơn vị thực hiện quản lý bảo trì đường bộ;

Điều 15. Đảm bảo ATGT trong thực hiện bảo dưỡng thường xuyên đường bộ

1. Trong khi thực hiện bảo trì đường bộ, phải tuyệt đối đảm bảo ATGT cho người thi công, cho người sử dụng đường và các phương tiện giao thông trên đường.

2. Các nguyên tắc đảm bảo ATGT chủ yếu áp dụng khi thực hiện bảo trì đường bộ được tuân thủ theo các quy định hiện hành về bảo đảm giao thông và ATGT khi thi công trong phạm vi bảo vệ kết cấu hạ tầng giao thông đường bộ đang khai thác.

3. Công nhân làm việc trên đường phải mặc quần áo bảo hộ lao động có phản quang.

4. Khi thi công phải có biển báo công trường, biển hạn chế tốc độ ... đặt cách vị trí thi công từ 50÷150 m tùy thuộc tốc độ xe chạy trên đường đó.

5. Bố trí người hướng dẫn điều hành giao thông phải có đầy đủ cờ, còi, phù hiệu.

6. Rào chắn khu vực thi công. Các hoạt động bảo trì đường bộ và các dụng cụ, thiết bị để sửa chữa đường chỉ được phép đặt và di chuyển trong phạm vi đã rào chắn.

7. Ban đêm phải có đèn đỏ báo hiệu. Riêng trên các tuyến đường mật độ xe cộ đông hoặc tốc độ xe chạy cao phải có đèn báo hiệu kể cả khi thi công ban ngày.

Điều 16. Công tác an toàn lao động trong thực hiện bảo dưỡng thường xuyên đường bộ

1. Khi vá ổ gà, xử lý sinh lún, quét đường, sơn kẻ đường,... trên mặt đường bộ và xén tỉa cây, cỏ trên hai bên đường phải đảm bảo ATGT như được quy định tại điều 15.

2. Khi làm việc trên taluy cao phải mang dây an toàn. Khi làm việc dưới chân taluy phải lưu ý khả năng đất sụt lở hoặc đất, đá rơi tự do từ trên taluy xuống.

3. Khi đun nhựa đường, cần lưu ý:

- Chỉ được phép sử dụng các thiết bị nấu nhựa đường chuyên dụng.
- Trước khi đổ nhựa đường vào thiết bị nấu, thùng nấu nhựa phải được kiểm tra để tuyệt đối không còn dính nước và đảm bảo thao tác được thuận tiện. Tuyệt đối không để nước rơi vào thùng nấu trong quá trình đun nhựa.
- Công nhân phụ trách thiết bị nấu nhựa đường phải được trang bị dụng cụ an toàn lao động và phải tuân thủ quy trình theo an toàn tùy thuộc vào từng thiết bị.
- Thùng nấu nhựa chỉ được chứa đầy 75÷80% thể tích thùng để đun nhựa. Nhiệt độ nhựa trong quá trình đun phải được kiểm soát để không quá 160 °C.
- Khi sản xuất nhựa pha dầu, phải tuân thủ các quy định của 22TCN 21-84.

4. Khi vận chuyển nhựa nóng, thùng chứa nhựa nóng phải có nắp đậy kín.

5. Khi tưới nhựa theo phương pháp thủ công, phải kiểm tra kỹ gáo, cán gáo, quai thùng ô doa để khi mức nhựa, tưới nhựa được an toàn. Trường hợp dùng máy phun với vòi cầm tay, nhất thiết phải kiểm tra hoạt động của máy và vòi phun trước khi tưới.

6. Khi tưới nhựa phải đi giật lùi ngược hướng gió thổi. Công nhân phải được trang bị đầy đủ các trang bị phòng hộ (ủng cao su, găng tay, khẩu trang...).

7. Các lưu ý về an toàn trong khi bảo trì đường bộ các hạng mục cầu:

a) Những người bị bệnh tim mạch, mắt kém, tai điếc hoặc suy nhược thần kinh, bệnh thần kinh, uống rượu thì không được làm việc trên cao.

b) Khi làm sạch rỉ, sơn, sửa chữa dầm, dàn, thanh giằng, khung, gổ cầu hoặc thay thế một số chi tiết của cầu nhất thiết phải làm đà giáo kín để đi lại làm việc và che chắn các vật rơi; đà giáo phải chắc chắn an toàn đủ độ tin cậy trong quá trình khi sử dụng.

c) Cấm đi giày đế cứng, guốc, dép không quai hậu làm việc ở hiện trường. Làm việc trên cao phải đi giày bata, cạo rỉ, sơn, sửa chữa cầu phải đeo dây an toàn, mang khẩu trang, đi găng tay.

8. Tuân thủ các điều kiện an toàn khi sử dụng máy móc, thiết bị thực hiện bảo trì đường bộ và các công trình trên đường tùy thuộc đặc tính của từng loại thiết bị. Một số quy định chung về an toàn:

a) Tất cả các loại máy, thiết bị dùng trong bảo trì đường bộ và các công trình trên đường đều phải có lý lịch, bản hướng dẫn bảo quản, sử dụng, sổ giao ca, sổ theo dõi tình trạng kỹ thuật hàng ngày của máy đảm bảo cho công nhân vận hành máy được an toàn.

b) Những bộ phận chuyển động của máy (trục chuyên, con lăn, bánh đai, bánh răng xích đĩa ma sát, trục nối, khớp nối...) phải có che chắn an toàn. Các thiết bị an toàn đã ghi trong lý lịch máy hoặc mới được bổ sung phải lắp đủ vào máy và bảo đảm tốt, trường hợp hư hỏng phải sửa ngay.

c) Khi máy làm việc hoặc di chuyển trên đường phải được trang bị tín hiệu âm thanh hoặc ánh sáng. Trong phạm vi hoạt động của máy phải có biển báo hoặc rào ngăn cách.

9. Đối những máy vận hành bằng động cơ điện, cần phải:

a) Nối đất bảo vệ các phần kim loại của máy theo quy định hiện hành;

b) Dây dẫn điện từ nguồn tới máy phải có vỏ bọc cách điện an toàn và được treo trên cột hoặc giá đỡ. Nếu đi dưới đất thì phải lồng trong ống bảo vệ;

c) Có hộp đựng cầu dao và đặt hộp ở vị trí thuận tiện, nơi khô ráo và có khóa để đảm bảo an toàn. Trường hợp mất điện phải ngắt cầu dao để đề phòng các động cơ điện khởi động bất ngờ khi có điện trở lại.

10. Khi máy đang vận hành cấm lau chùi, tra dầu mỡ và sửa chữa bất cứ một bộ phận nào của máy.

11. Nơi đặt máy phải có đầy đủ biện pháp phòng, chống cháy theo quy định hiện hành về phòng cháy chữa cháy. Phạm vi máy hoạt động phải được chiếu sáng đầy đủ.

12. Công nhân vận hành máy phải được học về kỹ thuật an toàn. Khi làm việc phải có đầy đủ trang bị bảo hộ lao động.

13. Đảm bảo an toàn lao động trong khai thác vật liệu phục vụ bảo trì đường bộ tùy thuộc vào loại vật liệu cần khai thác. Một số yêu cầu chung:

a) Đơn vị vận chuyển, bảo quản, sử dụng vật liệu nổ để khai thác đá phải tuân thủ các quy định hiện hành về bảo quản, vận chuyển và sử dụng vật liệu nổ.

b) Khoan lỗ và nổ mìn nhất thiết phải tiến hành theo thiết kế và hộ chiếu nổ mìn đã được cấp có thẩm quyền phê duyệt.

c) Công nhân khoan bắn mìn phải được huấn luyện và cấp giấy chứng nhận. Những người tham gia bảo quản, vận chuyển vật liệu nổ phải được học tập đầy đủ về quy định an toàn.

d) Khi xếp dỡ vật liệu bằng thủ công, cần lưu ý phải bốc vật liệu từ trên xuống dưới và đứng về một phía thành xe ô tô. Lưu ý không xếp cao hơn thành xe để đề phòng vật liệu rơi, gây tai nạn lao động.

14. Phòng hộ cá nhân trong khi thực hiện bảo trì đường bộ và các công trình trên đường cần tuân thủ theo các quy định hiện hành.

Điều 17. Bảo vệ môi trường trong thực hiện bảo dưỡng thường xuyên đường bộ

1. Trong quá trình bảo trì đường bộ cần tuân thủ nghiêm chỉnh các quy định hiện hành về bảo vệ môi trường.

2. Khi tiến hành các hoạt động bảo trì đường bộ, phải thực hiện tốt các quy tắc trật tự vệ sinh an toàn, không gây ô nhiễm môi trường nước, không khí ... Các phương tiện vận chuyển vật liệu phải được che chắn, không để rơi vãi trên đường.

3. Tuyệt đối không đun nhựa đường bằng phương pháp thủ công. Phải dùng thiết bị chuyên dụng để đun nhựa đường với chất đốt là dầu hoặc năng lượng sạch thân thiện với môi trường.

4. Không bố trí đặt thiết bị đun nấu nhựa đường sát các khu dân cư, trên mặt cầu, gần khu vực dễ cháy, chất nổ.

5. Hạn chế dùng biện pháp vá ổ gà, láng nhựa mặt đường bằng hình thức nhựa nóng tại các khu dân cư dọc tuyến. Phải dùng các giải pháp kỹ thuật và vật liệu thay thế khác ít ảnh hưởng đến môi trường như dùng hỗn hợp nguội hay các giải pháp khác sử dụng nhũ tương nhựa đường.

6. Giảm thiểu tối đa ảnh hưởng của tiếng ồn, khói xả do xe máy thi công gây ra trong quá trình bảo trì đường bộ tại các khu dân cư bằng cách bố trí thời gian thi công hợp lý.

7. Khi kết thúc công việc bảo trì đường bộ phải thu dọn gọn, sạch mặt bằng trong phạm vi thi công.

Chương IV

KHỐI LƯỢNG BẢO DƯỠNG THƯỜNG XUYÊN ĐƯỜNG BỘ

Điều 18. Công tác quản lý

1. Tuân đường: Tần suất kiểm tra 365 ngày/năm.
2. Đếm xe: Tần suất đếm 1 lần/tháng/trạm đếm.
3. Kiểm tra định kỳ, khẩn cấp, cập nhật số liệu cầu đường và tình hình bão lũ: Tần suất kiểm tra 14 lần/năm.
4. Trục bão lũ: 40km/năm.
5. Đăng ký đường: Tần suất 10 năm đăng ký 1 lần.
6. Quản lý hành lang an toàn đường bộ và đầu nối : 1km/năm.

Điều 19. Công tác bảo dưỡng thường xuyên đường bộ

1. Đắp phụ nền, lề đường

a) Những vị trí nền đường bị thu hẹp, bề rộng nền đường không còn đủ như thiết kế ban đầu (đặc biệt tại các đầu cầu, đầu cống) hoặc thu hẹp quá 0,3m về một phía phải đắp lại bằng đất hoặc cấp phối, đầm lèn đạt $K \geq 95$ và vổ mái taluy. Trình tự tiến hành:

- Dùng nhân lực phát dọn sạch cây, cỏ xung quanh khu vực nền bị thu hẹp.
- Đánh cấp, chiều rộng và chiều cao mỗi cấp $\geq 50\text{cm}$
- Đổ vật liệu (đất, cấp phối... đảm bảo tiêu chuẩn kỹ thuật) thành từng lớp dày $\leq 20\text{cm}$, san phẳng.
- Đầm nén sử dụng thiết bị thích hợp đến khi đạt độ chặt yêu cầu xong mới đắp tiếp lớp khác.
- Bạt và vổ mái taluy (trồng cỏ nếu cần thiết) và hoàn thiện.
- Vận chuyển vật liệu thải tới nơi quy định.

b) Khối lượng: $20\text{m}^3/\text{km}/\text{năm}$.

2. Bạt lề đường

a) Khi lề đường có đất rác lắng đọng, lề đường bằng đất cao hơn mặt đường hoặc cao hơn mặt lề đường gia cố, hoặc không đảm bảo độ dốc thoát nước ngang (do đất đá hoặc cỏ mọc làm cho nước mặt đường không thoát được sang hai bên) phải vét đất lề hay bạt lề đảm bảo độ bằng phẳng và độ dốc ngang theo quy định từ 4÷6 %.

b) Khối lượng: 1 lần/năm.

3. Cắt cỏ, phát quang cây cỏ

a) Phát cây, cắt cỏ, tỉa cành để đảm bảo tầm nhìn, không che khuất cọc tiêu, biển báo, cột Km và ảnh hưởng thoát nước. Trên lề đường, mái taluy nền đường đắp, trên taluy dương có chiều cao $< 4\text{m}$, cây cỏ không được cao quá $0,2\text{m}$. Chiều cao $> 4\text{m}$, không để cây to có đường kính lớn hơn 5cm và xoắn cành xuống dưới. Trên taluy âm trong phạm vi 1m từ vai đường trở ra và trong bụng đường cong cây cỏ không cao quá vai đường $0,2\text{m}$ và không làm mất tầm nhìn. Trên đỉnh mái taluy dương, nếu có cây cỏ thụ có thể đổ gây ách tắc giao thông phải chặt hạ. Khi có cây đổ ngang đường phải nhanh chóng giải quyết để đảm bảo giao thông. Rẫy cỏ trên lề đường được thực hiện khi cây cỏ mọc trên lề đường ảnh hưởng đến thoát nước mặt đường ra rãnh rọc hoặc taluy âm. Rẫy cỏ thực hiện cùng công tác bạt lề đường để tạo độ dốc ngang $4 - 6\%$. Cành cây, cỏ được phát tỉa phải vận chuyển tới nơi quy định. Tuyệt đối không để gần đường hoặc dùng lửa đốt, tránh gây cháy. Tuyệt đối không sử dụng các thuốc hóa học, thuốc diệt cỏ thay cho cắt cây cỏ.

b) Khối lượng cắt cỏ: 6 lần/năm.

c) Khối lượng phát quang cây cỏ: 2 lần/năm.

4. Vét rãnh

a) Nạo vét bùn đất, cỏ rác trong lòng rãnh, không để đọng nước trong rãnh làm giảm cường độ nền, lề đường. Đất, rác được nạo vét phải được vận chuyển đến nơi quy định, không được để trên mặt đường hay mặt lề cản trở thoát nước mặt đường hay trôi ngược trở lại rãnh.

b) Khối lượng vét rãnh hở: 2 lần/năm.

c) Khối lượng vét rãnh kín: 1 lần/năm.

5. Sửa chữa rãnh xây gạch, đá

a) Sửa chữa rãnh xây bị vỡ, tấm bê tông đập nắp rãnh bị hư hỏng hoặc mất phải sửa chữa và bổ sung đảm bảo như thiết kế ban đầu.

b) Kê kích, chèn vữa đảm bảo các tấm bê tông đập nắp rãnh không bị “cập kênh”.

c) Thay thế, bổ sung các tấm bê tông bị hư hỏng hoặc mất.

d) Khối lượng: 1% / tổng diện tích rãnh.

6. Bổ sung nắp rãnh bê tông nắp hố ga

Khối lượng: $0,5\%$ / tổng chiều dài rãnh.

7. Thông công, thanh thải dòng chảy

Khối lượng: 02 lần/năm.

8. Sửa chữa nứt tường đầu, tường cánh cổng

Khối lượng: Xác định theo hư hỏng thực tế.

9. Vệ sinh mặt đường

Khối lượng: 04 lần/tháng. Các đoạn đường trong khu dân cư, đoạn qua khu vực đô thị 08 lần/tháng.

10. Láng nhựa mặt đường rạn chân chim, mặt đường bong tróc

a) Thực hiện bằng phương pháp láng nhựa nóng hoặc láng nhũ tương nhựa đường a xít hoặc vật liệu dính kết được chấp thuận. Trình tự thực hiện theo tiêu chuẩn thi công mặt đường láng nhựa nóng TCVN 8863:2011 hoặc láng nhũ tương nhựa đường a xít TCVN 9505:2012 tương ứng.

b) Khối lượng: $150\text{m}^2/\text{km}/\text{năm}$ đối với đường BTNN; $250\text{m}^2/\text{km}/\text{năm}$ đối với đường đá dăm nhựa.

11. Xử lý cao su, sinh lún

a) Đào bỏ phần mặt, móng và nền đường sinh lún đến hết phạm vi hư hỏng;

b) Đắp nền bằng vật liệu chọn lọc, đầm chặt đất nền đảm bảo $K \geq 0,98$;

- Nếu đoạn nền ở khu vực khô ráo và xử lý vào mùa khô, có thể đắp hoàn trả nền đường bị sinh lún bằng loại đất nền đường cũ, đầm nén đảm bảo tiêu chuẩn kỹ thuật. Đắp thành từng lớp, chiều dày $\leq 20\text{ cm}$, đầm đạt độ chặt $K \geq 0,98$.

- Nếu đoạn nền nằm trong khu vực ẩm ướt hoặc xử lý vào mùa mưa thì vật liệu đắp trả nền đường nên dùng cát, tốt nhất là cát hạt thô.

Tùy thuộc kết cấu áo đường cũ, lưu lượng và tải trọng xe, điều kiện thủy nhiệt của nền đường để quyết định kết cấu phần thay thế.

c) Lớp móng dưới của mặt đường có thể dùng đá thải (với hàm lượng đất dính $< 6\%$) chia thành từng lớp dày $\leq 20\text{ cm}$ đầm chặt;

d) Hoàn trả lớp móng trên và lớp mặt đường như kết cấu của mặt đường cũ.

đ) Thi công từng lớp móng và mặt đường theo quy trình tương ứng với mỗi lớp.

e) Khối lượng: $7\text{m}^2/\text{km}/\text{năm}$ đối với đường BTNN; $45\text{m}^2/\text{km}/\text{năm}$ đối với đường đá dăm nhựa.

12. Vá ổ gà, cóc gặm, lún cục bộ, lún trôi mặt đường

Vá ổ gà, vá các vết vỡ mép mặt đường bằng hỗn hợp đá trộn nhựa pha dầu hoặc BTNN: Tùy thuộc vào loại mặt đường và chiều sâu hư hỏng, vật liệu sử dụng và trình tự thực hiện sửa chữa sẽ khác nhau.

a) Vá ổ gà, vá các vết vỡ mép mặt đường có chiều sâu ≤ 8 cm trên mặt đường BTN sử dụng hỗn hợp đá trộn nhựa pha dầu hoặc BTNN theo trình tự sau:

- Dùng máy cắt bê tông cắt cho vuông thành sắc cạnh và đào sâu tới đáy chỗ hư hỏng;

- Lấy hết vật liệu rời rạc trong khu vực vừa cắt, quét, chải sạch bụi đảm bảo chỗ vá sạch, khô;

- Tưới nhựa dính bám (lượng nhựa từ $0,5 \div 0,8$ kg/m²) lên chỗ vá sửa, lưu ý tưới cả dưới đáy và xung quanh thành chỗ vá. Trường hợp sử dụng nhựa lỏng (TCVN 8818-1:2011) hay nhũ tương (TCVN 8817-1:2011), chờ nhựa dính bám phân tách xong;

- Rải hỗn hợp BTNN hay hỗn hợp nguội sử dụng nhựa pha dầu, nhũ tương hay một loại hỗn hợp nguội được chấp thuận, san phẳng kín chỗ hỏng. Chiều dày lớp rải phụ thuộc vào chiều sâu hố đào và theo hệ số lèn ép 1,3;

- Đầm lèn phần vật liệu rải bằng thiết bị thích hợp đạt độ chặt quy định.

b) Vá ổ gà, vá các vết vỡ mép mặt đường chiều sâu ≤ 8 cm trên mặt đường đá dăm láng nhựa hoặc thẩm nhập nhựa sử dụng hỗn hợp đá trộn nhựa pha dầu hoặc BTNN, trình tự thực hiện như sau:

- Dùng cuốc chim, xà beng sửa cho vuông thành sắc cạnh và đào sâu tới đáy vị trí hư hỏng;

- Lấy hết vật liệu rời rạc trong khu vực vừa cuốc, vệ sinh đảm bảo hố đào sạch và khô;

- Rải hỗn hợp đá trộn nhựa pha dầu hoặc BTNN và san phẳng, chiều dày san rải phụ thuộc vào chiều sâu hố đào và theo hệ số lèn ép 1,3;

- Rắc đá mặt có kích cỡ $2 \div 5$ mm hoặc cát sạn, cát vàng phủ đều kín lớp hỗn hợp đá nhựa để chống dính, lượng đá $4 \div 5$ lít/m²;

- Đầm nén hỗn hợp rải bằng thiết bị thích hợp.

c) Vá ổ gà, vá các vết vỡ mép mặt đường với chiều sâu ổ gà, vết vỡ > 8 cm trên mặt đường đá dăm láng nhựa hoặc thẩm nhập nhựa, trình tự thực hiện như sau:

- Dùng cuốc chim, xà beng cuốc sửa cho vuông thành sắc cạnh và đào sâu tới đáy vị trí hư hỏng;

- Quét sạch các vật liệu rời rạc và bụi trong phạm vi chỗ hỏng đảm bảo sạch, khô;

- Rải đá 40/60 hoặc đá 20/40, san phẳng và căn cứ hệ số lèn ép 1,3 để khi đầm chặt lớp đá dăm thì mặt lớp đá thấp hơn mặt đường cũ khoảng 3 cm;

- Dùng đầm cóc đầm chặt lớp đá dăm;

- Rải hỗn hợp đá trộn nhựa pha dầu hoặc BTNN và san phẳng, chiều dày san rải phụ thuộc vào chiều sâu còn lại của hố và theo hệ số lèn ép 1,3;

- Rắc đá mặt kích cỡ 2÷5 mm hoặc cát sạn, cát vàng phủ đều kín lớp hỗn hợp đá nhựa để chống dính, lượng đá 4÷5 lít/m²;

- Đầm bằng thiết bị thích hợp để đạt độ chặt.

d) Vá ổ gà, vá vết vỡ mặt đường bằng đá dăm thấm nhựa nóng với trình tự thực hiện như sau:

- Dùng cuốc chim, xà beng đào toàn bộ các vị trí hư hỏng cho vuông thành sắc cạnh, tạo chiều sâu bằng với chiều sâu của ổ gà nhưng không nhỏ hơn 2/3 chiều dày kích cỡ đá định sử dụng;

- Quét sạch các vật liệu rời rạc và bụi trong phạm vi chỗ hỏng đảm bảo sạch, khô;

- Thực hiện trình tự thi công lớp đá dăm thấm nhựa nóng trong phần mặt đường đã đào theo TCVN 8809:2011. Thiết bị đầm được lựa chọn thích hợp với diện tích vá để đảm bảo độ chặt yêu cầu;

- Khối lượng: 40m²/km/năm đối với đường BTNN; 100m²/km/năm đối với đường đá dăm nhựa;

13. Sửa chữa khe nứt đơn mặt đường nhựa

Các khe nứt đơn trên mặt đường được sửa chữa sử dụng hỗn hợp BTNN hay theo phương pháp trám nhựa rải cát.

a) Sửa chữa các khe nứt đơn sử dụng hỗn hợp BTNN theo trình tự:

- Đục mở rộng vết nứt tạo thành dạng hình nêm;

- Nạo vét sạch vật liệu rời;

- Tưới nhựa lỏng (TCVN 8818-1:2011), nhựa nhũ tương (TCVN 8817-1:2011) hoặc nhựa đặc (TCVN 7493:2005) đã đun nóng vào khe nứt;

- Trám vết nứt bằng hỗn hợp BTNN hạt nhỏ.

b) Sửa chữa các khe nứt đơn theo phương pháp trám nhựa, rải cát theo trình tự:

- Đục mở rộng vết nứt tạo thành dạng hình nêm;

- Nạo vét sạch vật liệu rời;

- Tưới nhựa nóng vào khe nứt;

- Rắc cát vào khe nứt, thấp hơn mặt đường cũ 3÷5 mm;

- Tưới nhựa lần thứ hai vào khe nứt;

- Rắc cát vào khe nứt cho đầy và phủ rộng ra 2 bên khe nứt khoảng 5÷10 cm.

- Khối lượng: Xác định theo khối lượng thực tế.

14. Bảo dưỡng khe co giãn mặt đường bê tông xi măng

Trình tự sửa chữa khe nứt tấm mặt đường như sau:

- Loại bỏ vật liệu trám khe cũ đã nứt vỡ bằng phương pháp thích hợp;
- Cạy bỏ các viên đá kẹt trong khe co giãn, dùng chổi hoặc hơi ép làm sạch đất cát lấp trong khe co giãn, đảm bảo các khe khô và sạch;
- Trám khe bằng hỗn hợp matít nhựa hay bằng một vật liệu thích hợp ở nhiệt độ nhất định tùy thuộc vào loại vật liệu theo hướng dẫn của nhà sản xuất. Miết chặt vật liệu trám bằng dụng cụ thích hợp để có cao độ bằng với bề mặt tấm BTXM.
- Vật liệu trám khe có thể là vật liệu bán sẵn có chứng nhận của nhà sản xuất hay bằng hỗn hợp mastic bao gồm các loại vật liệu theo tỷ lệ: Nhựa đường loại 60/70 là 50% (TCVN 7493:2005); bột đá 35%; bột amiăng hoặc bột cao su 15%.
- Khối lượng: 20m dài/km/năm.

15. Sửa chữa nứt nhỏ mặt đường bê tông xi măng

a) Nếu khe nứt nhỏ và nhiều, bề rộng khe nứt ≤ 5 mm, dùng nhựa đường đặc loại 60/70 (TCVN 7493:2005) đun nóng hoặc nhựa đường đặc pha dầu hỏa, tỷ lệ dầu/nhựa là 25/75 theo trọng lượng sử dụng ở nhiệt độ $70 \div 80$ °C rót vào khe nứt, sau đó rải cát vàng, đá mịn vào. Các loại vật liệu mới để sửa chữa khe nứt có thể được sử dụng nếu được chấp thuận bởi cơ quan quản lý.

b) Nếu khe nứt có bề rộng > 5 mm thì làm sạch, sau đó trám matít nhựa hoặc một loại vật liệu thích hợp được chấp thuận.

c) Nếu tấm bê tông bị nứt, vỡ với diện tích nhỏ thì trám lại các vị trí nứt vỡ bằng hỗn hợp matít nhựa hoặc hỗn hợp bê tông nhựa nguội hạt mịn, bê tông nhựa cát hay một loại vật liệu thích hợp khác được chấp thuận.

d) Khối lượng: 10m dài/km/năm.

16. Sơn biển báo, cột biển báo và cột khác (chất liệu bằng thép)

Khối lượng: 30% tổng diện tích.

17. Sơn cọc H, cột Km (chất liệu BTXM)

Khối lượng: 50% tổng diện tích.

18. Sơn cọc tiêu, cọc MLG, cột thủy chí (chất liệu BTXM)

Khối lượng: 50% tổng diện tích.

19. Nắn sửa cọc tiêu, cọc MLG

Khối lượng: 5% tổng số cọc.

20. Nắn sửa cột Km

Khối lượng: 2% tổng số cột.

21. Nắn chỉnh, tu sửa biên báo

a) Nắn chỉnh, tu sửa các biên báo bị cong, vênh; dựng lại các biên báo bị nghiêng lệch cho ngay ngắn, đúng vị trí và vệ sinh bề mặt báo đảm sáng sủa, rõ ràng;

b) Khối lượng: 2% tổng số biên báo.

22. Thay thế, bổ sung biên báo, cột biên báo

a) Thay thế, bổ sung biên báo bị gãy, mất;

b) Khối lượng: 0,5% tổng số biên báo, cột biên báo.

23. Thay thế cọc tiêu, cọc MLG, cọc H

Khối lượng: 3% tổng số cọc.

24. Dán lại lớp phản quang biên báo

Khối lượng: 10% tổng diện tích.

25. Vệ sinh mặt biên phản quang

Khối lượng: 02 lần/năm.

26. Sơn dặm vạch kẻ đường

a) Sơn dặm vạch kẻ đường đảm bảo vạch sơn kẻ đường phải sáng rõ, không bị cát bụi lấp, sơn kẻ lại các đoạn vạch sơn mờ hay bong tróc. Tùy theo kế hoạch được giao hoặc theo điều kiện hợp đồng và tùy thuộc loại sơn, cạo bỏ vạch sơn cũ và kẻ lại vạch sơn mới trên toàn bộ đường (theo TCVN 8788:2011 hay TCVN 8791:2011). Khuyến cáo với sơn loại thường (TCVN 8786:2011, TCVN 8787:2011).

b) Khối lượng: $20\text{m}^2/\text{km}/\text{năm}$.

27. Bổ sung đá mái taluy

Khối lượng: 0,05% tổng khối lượng theo thể tích (m^3).

28. Thay thế tấm bê tông mái taluy

Khối lượng: 0,05% tổng số tấm.

29. Sửa chữa tường hộ lan bằng đá xây

a) Quét vôi tường hộ lan theo kế hoạch hoặc theo điều kiện hợp đồng, tối thiểu là 1 lần/năm;

b) Vá, sửa những vị trí tường hộ lan bị sụt, vỡ bằng đá hộc xây vữa xi măng cát vàng mác 100 hoặc BTXM mác 200;

c) Phát quang không để cây cỏ mọc che lấp;

d) Khối lượng: 0,05% tổng khối lượng theo thể tích (m^3).

30. Thay thế tôn lợp sóng

a) Nắn sửa và thay thế các đoạn bị hư hỏng do xe va quệt;

b) Khối lượng: 01% tổng chiều dài hoặc tổng số số tấm.

31. Vệ sinh dải phân cách, tường phòng hộ tôn lượn sóng

Khối lượng : 2 lần/năm.

32. Thay thế trụ bê tông, ống thép dải phân cách mềm

a) Thay thế các trụ bê tông bị vỡ, ống thép bị cong vênh;

b) Khối lượng : 02 lần/năm.

33. Sơn trụ bê tông, ống thép dải phân cách mềm

a) Sơn kẻ lại các trụ bê tông và ống thép

b) Khối lượng: 30% tổng diện tích.

34. Nắn sửa, vệ sinh trụ dèo

a) Nắn sửa các cọc trụ dèo phân làn bị nghiêng lệch cho ngay ngắn.

b) Khối lượng: 4 lần/năm.

35. Thay thế trụ dèo

a) Bỏ sung, thay thế những cọc bị gãy, mất.

b) Khối lượng: 1% tổng số trụ.

Điều 20. Công tác bảo dưỡng thường xuyên cầu trên các tuyến đường tỉnh

1. Sửa chữa lan can cầu bằng bê tông

Khối lượng: 1% tổng số chiều dài lan can.

2. Sơn lan can cầu bằng thép, bê tông

Khối lượng: 30% tổng diện tích với lan can bằng thép; 50% tổng diện tích với lan can bằng bê tông.

3. Sửa chữa hư hỏng cục bộ $\frac{1}{4}$ nón mố cầu

Khối lượng: 0,4m³/cầu/năm.

4. Bôi mỡ gối cầu thép

a) Vệ sinh mặt gối cầu và bôi mỡ toàn bộ gối cầu đối với gối cầu bằng thép.

b) Khối lượng: 2 lần/năm.

5. Vệ sinh mặt cầu, ống thoát nước

Khối lượng: 06 lần/năm.

6. Thay thế ống thoát nước

Khối lượng: 1% tổng chiều dài ống.

7. Bảo dưỡng khe co giãn thép

- a) Cạo rỉ tại mỗi hàn bị bong bật, hàn lại theo đúng yêu cầu kỹ thuật.
- b) Khối lượng: 0,5% tổng chiều dài khe co giãn.

8. Vệ sinh khe co giãn cầu

- a) Dọn sạch vật cứng rơi vào khe co giãn bằng phương pháp thích hợp;
- b) Vệ sinh sạch sẽ các khe co và khe giãn;
- c) Xiết chặt các bulông liên kết khe co giãn với dầm, bổ sung các nút đậy (đối với khe co giãn bằng cao su) và phải xử lý các bản thép bị cong vênh (đối với khe co giãn bằng thép bản).
- d) Khối lượng: 4 lần/năm.

9. Vệ sinh mố cầu

- a) Vệ sinh bề mặt đỉnh mố cầu;
- b) Khối lượng: 4 lần/ năm.

10. Vệ sinh trụ cầu

- a) Vệ sinh bề mặt trụ cầu;
- b) Khối lượng: 1 lần/năm.

11. Vá ổ gà bong bật, sửa chữa lún trôi mặt cầu

- a) Vá ổ gà, sửa chữa lún trôi và lún vệt bánh xe lớp phủ BTN mặt cầu trong phạm vi hẹp được thực hiện theo trình tự:

- Xác định phạm vi hư hỏng, thông thường rộng hơn mép hỏng tối thiểu 5 cm;
- Bóc bỏ phần vật liệu hư hỏng đến tận bản mặt cầu;
- Tưới dính bảm bằng vật liệu thích hợp, tỉ lệ tuân thủ theo thiết kế và tùy thuộc vào kết cấu bản mặt cầu;
- Thực hiện vá ổ gà bằng vật liệu theo thiết kế và tương tự như vá ổ gà trên mặt đường tùy thuộc loại vật liệu sử dụng.

- b) Sửa chữa bong bật, bong tróc lớp phủ BTN mặt cầu trong phạm vi hẹp theo trình tự:

- Xác định phạm vi hư hỏng, thông thường rộng hơn mép hỏng tối thiểu 5 cm;
- Tùy thuộc vào mức độ và phạm vi bong bật, bong tróc, áp dụng giải pháp láng nhựa hay dùng hỗn hợp BTN theo tiêu chuẩn tương ứng hiện hành.

- c) Khối lượng: 3% tổng diện tích mặt cầu.

12. Vệ sinh hai đầu dầm các nhịp của cầu thép, dầm thép, cầu liên hợp thép – bê tông cốt thép

a) Thường xuyên làm vệ sinh hai đầu dầm (đặc biệt là hai dầm biên) thường bị các tạp chất rơi vào dễ gây rỉ;

b) Khối lượng: 2 lần/năm.

13. Vệ sinh nút liên kết dầm - dầm của cầu thép, dầm thép

a) Tại các nút liên kết của dầm, dầm (đặc biệt là đối với các nút dưới má hạ) phải đảm bảo sạch sẽ, thoáng gió. Tuyệt đối không để nước đọng tại các nút liên kết này;

b) Khối lượng: 2 lần/năm.

14. Sơn lẻ tẻ cầu thép, dầm thép, cầu liên hợp thép - bê tông cốt thép

Khối lượng: $0,3\text{m}^2/\text{m}$ dài cầu/năm với cầu dầm thép; $0,1\text{m}^2/\text{m}$ dài cầu/năm với cầu liên hợp.

15. Kiểm tra, bắt xiết bu lông cầu thép, dầm thép, cầu liên hợp thép - bê tông cốt thép

a) Xiết lại các bu lông bị lỏng; thay thế những bu lông, đinh tán bị hư hỏng bằng bu lông có kích thước tương tự;

b) Khối lượng: 1 lần/năm.

16. Phát quang cây cỏ

Khối lượng: 4 lần/năm.

17. Bảo dưỡng công trình phòng hộ (kè hướng dòng)

a) Trát vữa các chỗ nứt vỡ, bung mạnh vữa xây cục bộ của kè hướng dòng bằng vữa xi măng mác 100;

b) Phát quang cây cỏ quanh khu vực kè hướng dòng, các kết cấu phòng hộ.

c) Khối lượng: Theo khối lượng thực tế.

18. Thanh thải dòng chảy dưới cầu

Khối lượng: Theo khối lượng thực tế.

19. Vệ sinh lan can cầu bằng thép mạ chống gỉ

Khối lượng: 2 lần/năm.

Chương V

TỔ CHỨC THỰC HIỆN

Điều 21. Sở Giao thông vận tải

1. Thực hiện công tác tiếp nhận bàn giao, tổ chức quản lý, vận hành, khai thác, bảo trì các tuyến đường tỉnh theo danh mục tại Chương II của quy định

này (không tiếp nhận bàn giao hệ thống cây xanh, chiếu sáng, giải phân cách giữa).

2. Thực hiện vai trò là cơ quan quản lý đường bộ, chịu trách nhiệm tổ chức quản lý, bảo trì và khai thác các tuyến đường tỉnh.

3. Là chủ đầu tư thực hiện công tác bảo trì các tuyến đường tỉnh trên địa bàn, trừ các tuyến đường tỉnh triển khai theo hình thức BOT.

4. Chủ trì cùng Sở Tài chính, UBND các huyện, thành phố Long Khánh, thành phố Biên Hòa khảo sát thực tế lập kế hoạch sửa chữa định kỳ, sửa chữa đột xuất các tuyến đường bộ, trình UBND tỉnh trước ngày 30 tháng 05 nhu cầu sửa chữa các tuyến đường bộ cho năm sau của hệ thống đường tỉnh.

5. Xây dựng kế hoạch bảo trì đường bộ trình UBND tỉnh phê duyệt trước ngày 31 tháng 10 làm cơ sở để triển khai công tác bảo trì đường bộ cho năm sau.

6. Tổ chức lập, thẩm định, trình duyệt hồ sơ dự toán công tác duy tu bảo dưỡng thường xuyên các tuyến đường tỉnh; hồ sơ dự án đầu tư; báo cáo kinh tế kỹ thuật sửa chữa định kỳ, sửa chữa đột xuất công trình đường bộ, trình UBND tỉnh phê duyệt theo quy định.

7. Chủ trì thỏa thuận với các nhà đầu tư, doanh nghiệp dự án triển khai các dự án đầu tư theo hình thức PPP về kế hoạch bảo trì đường bộ của các dự án PPP.

8. Báo cáo tổng hợp tình hình quản lý, bảo trì hệ thống được giao quản lý cho UBND tỉnh, Bộ Giao thông vận tải theo quy định của pháp luật.

Điều 22. Sở Tài chính

1. Chủ trì cùng Sở Giao thông vận tải tham mưu UBND tỉnh trình HĐND tỉnh phân bổ nguồn vốn cho công tác bảo trì đường bộ trên cơ sở kế hoạch bảo trì các tuyến đường tỉnh đã được UBND tỉnh phê duyệt để thực hiện công tác quản lý, khai thác và bảo trì công trình đường bộ đối với hệ thống đường tỉnh.

2. Chủ trì phối hợp Sở Giao thông vận tải và các đơn vị liên quan hướng dẫn và thực hiện công tác quản lý, sử dụng, thanh toán và quyết toán kinh phí bảo trì đường bộ.

Điều 23. Ủy ban nhân dân các huyện, thành phố Long Khánh, thành phố Biên Hòa

1. Phối hợp cùng Sở Giao thông vận tải, nhà thầu duy tu trong quá trình vận hành, khai thác, bảo trì công trình đường bộ trên địa bàn của địa phương mình.

2. Xây dựng quy trình, kế hoạch bảo trì đường bộ đối với hệ thống đường bộ do địa phương mình quản lý.

Điều 24. Đơn vị quản lý, sử dụng, khai thác đường bộ

1. Thực hiện chức năng là quản lý, sử dụng các tuyến đường tỉnh theo nội dung, nhiệm vụ được giao cụ thể.

2. Thay mặt Sở Giao thông vận tải làm việc trực tiếp với các nhà thầu duy tu, UBND các huyện, thành phố Long Khánh, thành phố Biên Hòa trong quá trình thực hiện bảo trì các tuyến đường tỉnh theo quy định.

Điều 25. Nhà thầu bảo trì đường bộ

1. Thực hiện việc quản lý, bảo trì công trình đường bộ theo hợp đồng ký với Sở Giao thông vận tải và các quy định của pháp luật có liên quan.

2. Báo cáo cơ quan quản lý đường bộ về tình hình quản lý, bảo dưỡng và khai thác công trình đường bộ theo quy định của quy trình bảo trì đường bộ và các quy định có liên quan./.

TM. ỦY BAN NHÂN DÂN
KT. CHỦ TỊCH
PHÓ CHỦ TỊCH



Trần Văn Vĩnh



Phụ lục 01

ĐỘ GÒ GHỀ GIỚI HẠN CHO PHÉP S_{GH}

(Theo Phương pháp đo và đánh giá độ bằng phẳng mặt đường theo chỉ số độ gồ ghề quốc tế IRI, TCVN 8865:2011)

Loại mặt đường	Cấp đường	Tình trạng mặt đường			
		Tốt	Khá	Kém	Rất kém
Cấp cao A1: Bê tông nhựa chặt, bê tông xi măng đổ tại chỗ.	Đường cao tốc cấp 120, cấp 100 và cấp 80, đường ô tô cấp 80.	$IRI < 2$	$2 \leq IRI < 4$	$4 \leq IRI < 6$	$6 \leq IRI < 8$



Phụ lục 02
TIÊU CHUẨN PHÂN LOẠI CẦU, ĐƯỜNG ĐỂ
LẬP KẾ HOẠCH SỬA CHỮA

Đối với đường: căn cứ vào mức độ hư hỏng của mặt đường, cường độ mặt đường, độ nhám, độ bằng phẳng... để phân loại theo bảng sau:

TT	Phân loại đường	Kết cấu mặt đường BTN
1	<u>1.Loại tốt</u> Là những đường có nền đường ổn định, không sụt lở, bề rộng như ban đầu, cống rãnh thông suốt không hư hỏng. Mặt đường còn nguyên mui luyện, không rạn nứt, không có cao su. - ổ gà, cóc găm tối đa - Chỉ số IRI - Cường độ (so với $E_{ycầu}$) - Độ nhám (H_{tb}) ứng với tốc độ $80 \leq V \leq 120$ km/h	0% $IRI < 2$ 100% $0,45 < H_{tb} \leq 0,8$
2	<u>2.Loại trung bình</u> Nền đường ổn định, không sụt lở, còn nguyên bề rộng, cống rãnh thông suốt không hư hỏng. Mặt đường còn nguyên mui luyện, không rạn nứt lớn, đã xuất hiện cao su sinh lún nhưng diện tích không quá 0,5% chỉ rạn nứt dăm (bề rộng vết nứt $\geq 0,3$mm) và chỉ nứt trên từng vùng $2-3m^2$ - ổ gà, cóc găm tối đa - Chỉ số IRI	0.1% $2 < IRI \leq 4$ 90-99%

	- Cường độ (so với $E_{ycầu}$)	
3	<u>3.Loại xấu</u> Nền đường bị sạt taluy, lề đường bị lún lõm, mặt đường bị rạn nứt liên tục, nhưng bề rộng vết nứt từ 0,3-3mm. Đồng thời xuất hiện cao su sinh lún mặt đường từ 0,6-1% - ổ gà, cóc găm tối đa - Chỉ số IRI - Cường độ (so với $E_{ycầu}$)	0,3% $4 < IRI \leq 6$ 80-89%
4	<u>4.Loại rất xấu</u> Nền đường bị võng, taluy nền sạt lở. Mặt đường rạn nứt nặng, vết nứt dày và $> 3mm$. Với mặt đường láng nhựa, đá dăm, cấp phối bắt đầu bong bật từng vùng. - ổ gà, cóc găm tối đa - Chỉ số IRI - Cường độ (so với $E_{ycầu}$)	0,5% $6 < IRI \leq 8$ $< 80\%$

Lưu ý: Diện tích cao su, ổ gà cóc găm tính theo diện tích cả năm (cả phần đã vá sửa và phần đang tồn tại).

Đối với cầu: Căn cứ vào kết quả kiểm tra (định kỳ, đột xuất, đặc biệt, chi tiết), kết quả kiểm định... đơn vị quản lý lập báo cáo chi tiết cho từng cầu để làm căn cứ lập kế hoạch sửa chữa hoặc xây dựng lại.



Phụ lục 03

BIỂU MẪU KẾ HOẠCH BẢO TRÌ CÔNG TRÌNH ĐƯỜNG BỘ

TT	Hạng mục công trình	Đơn vị tính	Khối lượng chủ yếu	Kinh phí thực hiện (triệu đồng)	Quy mô sửa chữa, bảo trì	Thời gian thực hiện	Phương thức thực hiện	Mức độ ưu tiên	Ghi chú
(1)	(2)	(3)	(4)	(5)	(6)	(7)	(8)	(9)	(10)
	TỔNG SỐ								
	Bảo dưỡng thường xuyên								
	Sửa chữa định kỳ								
	Công trình chuyển tiếp								
	Công trình làm mới								
	Sửa chữa đột xuất								
	Công tác khác								
	CHI TIẾT								
A	Bảo dưỡng thường xuyên								
1	Tên đường								
	BDTX đường								
	BDTX cầu lớn								
									
B	Sửa chữa định kỳ								
1	Tên đường								
<i>a</i>	Công trình chuyển tiếp								
									
<i>b</i>	Công trình làm mới								
									
C	Sửa chữa đột xuất								
1	Tên đường								
									
D	Công tác khác								

									
--	-------	--	--	--	--	--	--	--	--

Ghi chú:

1. Cột (9): Ghi mức độ ưu tiên theo quy định tại Điều 17 Thông tư 37/2018/TT-BGTVT.

2. Cột (5): Kinh phí thực hiện được xác định như sau:

a) Bảo dưỡng thường xuyên: căn cứ khối lượng công việc cần bảo dưỡng thường xuyên; định mức công tác bảo dưỡng thường xuyên do Bộ trưởng Bộ Giao thông vận tải ban hành; suất chi phí bảo dưỡng thường xuyên; các quy định lập, quản lý chi phí xây dựng công trình của cơ quan thẩm quyền hoặc hướng dẫn xác định chi phí quản lý, bảo trì, vận hành khai thác tại Thông tư 37/2018/TT-BGTVT;

b) Sửa chữa định kỳ và sửa chữa đột xuất:

- Căn cứ khối lượng cần thực hiện (xác định từ thiết kế); định mức xây dựng do cơ quan thẩm quyền ban hành; quy định về lập, quản lý chi phí xây dựng của cơ quan có thẩm quyền hoặc hướng dẫn xác định chi phí quản lý, bảo trì, vận hành khai thác tại Phụ lục V Thông tư số 37/2018/TT-BGTVT;

- Hoặc theo kinh phí xác định từ báo cáo kinh tế kỹ thuật, dự án đầu tư sửa chữa công trình được duyệt nêu tại Điểm c Khoản 3 Điều 17 Thông tư số 37/2018/TT-BGTVT.

- Hoặc ước tính khi chưa lập được dự án (báo cáo kinh tế kỹ thuật) trong trường hợp sửa chữa đột xuất nêu tại điểm b khoản 4 Điều 19 Thông tư số 37/2018/TT-BGTVT hoặc ước tính theo suất đầu tư sửa chữa định kỳ các công trình tương tự khi lập nhu cầu bảo trì.