BỘ GIAO THÔNG VẬN TẢI	CỘNG HÒA XÃ HỘI CHỦ NGHĨA VIỆT NAM Độc lập - Tự do - Hạnh phúc
Số: 13687 /BGTVT-CQLXD V/v giải pháp thiết kế lớp đáy móng kết cấu áo đường Dự án cầu Mỹ Thuận 2 và Dự án cao tốc Mỹ Thuận - Cần Thơ	*Hà Nội, ngày 23 tháng 12 năm 2021*

Kính gửi: Hội đồng kiểm tra Nhà nước về công tác nghiệm thu công trình xây dựng

Bộ Giao thông vận tải (Bộ GTVT) nhận được Văn bản số 5086/HĐKTNN-CTTĐ ngày 09/12/2021 của Hội đồng kiểm tra Nhà nước về công tác nghiệm thu công trình xây dựng (Hội đồng) về việc thông báo kết quả kiểm tra hiện trường một số công trình giao thông trọng điểm phía Nam và các văn bản số 69/TTHĐKTNN-CTTĐ ngày 15/4/2021, số 81/TTHĐKTNN-CTTĐ ngày 07/5/2021 của Cơ quan thường trực Hội đồng. Sau khi nghiên cứu các nội dung liên quan đến giải pháp thiết kế sử dụng lớp cát đầm chặt K98 kết hợp với vải địa kỹ thuật 25kN/m làm lớp đáy kết cấu áo đường đối với Dự án cao tốc Mỹ Thuận - Cần Thơ và Dự án cầu Mỹ Thuận 2, Bộ GTVT có ý kiến như sau:

Hiện nay Dự án cao tốc Mỹ Thuận - Cần Thơ, Dự án cầu Mỹ Thuận 2 và hầu hết các dự án đầu tư xây dựng công trình giao thông khu vực Tây Nam Bộ nói chung đều sử dụng lớp cát đầm chặt K98 kết hợp với vải địa kỹ thuật 25kN/m làm lớp đáy kết cấu áo đường do các địa bàn này khan hiếm nguồn vật liệu đất đắp.

Theo quy định tại Mục 2.5.2 của của Tiêu chuẩn 22 TCN 211- 06 về thiết kế lớp đáy móng: *"Lớp đáy móng được cấu tạo bằng đất hoặc vật liệu thích hợp. Nếu bằng đất thì phải là đất cấp phối tốt và không được bằng cát các loại*. Tuy nhiên, thực tế triển khai có những trường hợp phải dùng vật liệu lớp đáy móng bằng các vật liệu thích hợp khác (như cát) để đảm bảo yêu cầu kỹ thuật và kinh tế, đặc biệt đối với các khu vực địa bàn khan hiếm vật liệu đất đắp…;

Theo Khung tiêu chuẩn của các dự án đã được Bộ GTVT phê duyệt[1], bao gồm Quyết định số 858/QĐ-BGTVT ngày 26/3/2014 hướng dẫn áp dụng hệ thống các tiêu chuẩn kỹ thuật hiện hành nhằm tăng cường quản lý chất lượng thiết kế và thi công mặt đường BTN nóng đối với các tuyến đường ô tô có quy mô giao thông lớn, tại Mục 2.5.2.3 quy định về vật liệu lớp đáy móng: *"Có thể dùng nhóm đất A-3 (cát mịn) nhưng dưới đáy lớp và phía trên mặt lớp cần rải thêm vải địa kỹ thuật loại sợi dệt có cường độ chịu kéo đứt tối thiểu 25 kN/m"*.

Như vậy, việc sử dụng vật liệu lớp đáy móng bằng cát và rải thêm vải địa kỹ thuật để đảm bảo được chức năng của lớp đáy kết cấu áo đường là phù hợp theo hướng dẫn của Bộ GTVT tại Mục 2.5.2.3 Quyết định số 858/QĐ-BGTVT.

---

[1] - Quyết định số 1029/QĐ-BGTVT ngày 21/5/2018 và số 1025/QĐ-BGTVT ngày 28/5/2019 của Bộ GTVT (Dự án cầu Mỹ Thuận 2);

- Quyết định số 3398/QĐ-BGTVT ngày 15/9/2005; số 152/QĐ-BGTVT ngày 18/01/2012; số 2607/QĐ-BGTVT ngày 21/7/2015; số 1606/QĐ-BGTVT ngày 29/8/2019 và số 1874/QĐ-BGTVT ngày 01/10/2020 của Bộ GTVT (Dự án cao tốc Mỹ Thuận - Cần Thơ).

Theo báo cáo của các Ban QLDA, Tư vấn thì giải pháp này giải quyết được vấn đề khan hiếm vật liệu đất đắp tại các dự án, các nguồn vật liệu cát có sức chịu tải CBR lớn đáp ứng yêu cầu và thuận lợi trong quá trình thi công. Giải pháp này đã được áp dụng tại hầu hết các dự án trong khu vực đồng bằng Sông Cửu Long, kể cả các dự án có yêu cầu tiêu chuẩn cao như Dự án xây dựng tuyến Lộ Tẻ -Rạch Sỏi; đường dẫn Dự án cầu Vàm Cống; Dự án đầu tư xây dựng tuyến đường nối cầu Cổ Chiên - QL60… đã được Hội đồng, Bộ GTVT chấp thuận nghiệm thu và đưa vào khai thác.

Bộ GTVT kính đề nghị Hội đồng kiểm tra Nhà nước về công tác nghiệm thu công trình xây dựng xem xét làm cơ sở triển khai thực hiện./.

Nơi nhận:
- Như trên;
- Bộ trưởng (để b/c);
- Cục Giám định NN về CLCTXD;
- Các ban: QLDA 7, Mỹ Thuận;
- Lưu: VT, CQLXD.

KT. BỘ TRƯỞNG
THỨ TRƯỞNG

Nguyễn Duy Lâm