

BỘ GIAO THÔNG VẬN TẢI CỘNG HÒA XÃ HỘI CHỦ NGHĨA VIỆT NAM

Độc lập - Tự do - Hạnh phúc

Số: 9297 /BGTVT-KHCN

V/v: Triển khai các giải pháp khắc phục hư hỏng "hần lún vệt bánh xe" sau khi đưa công trình vào khai thác, sử dụng

Hà Nội, ngày 31 tháng 7 năm 2014

Kính gửi:

- Hội KHKT Cầu đường Việt Nam;
- Tổng cục Đường bộ Việt Nam;
- Cục QLXD & CLCTGT;
- Cục Đăng kiểm Việt Nam;
- Thanh tra Bộ;
- Các Vụ: KHCN, Vận tải, KCHTGT;
- Viện Khoa học & Công nghệ GTVT;
- Các Sở GTVT các tỉnh, Thành phố trực thuộc Trung ương;
- Các Ban QLDA: 1, 2, 3, 4, 5, 6, 7, 8, ATGT, Thăng Long;
- Tổng công ty ĐTVT đường cao tốc Việt Nam (VEC);
- Tổng công ty ĐTVT&QLCDA HTGT Cửu Long (CIPM);
- Các Tổng công ty XDCT GT: 1, 4, 5, 6, 8, Thăng Long;
- Trường Đại học Giao thông vận tải;
- Các đơn vị Tư vấn chính: TEDI, TEDI South; Trường Sơn;
- Các Nhà đầu tư BOT, BT.

Trong thời gian qua, hiện tượng hư hỏng "hần lún vệt bánh xe" (HLVBX) mặt đường bê tông nhựa (BTN) có xu hướng gia tăng. Hiện tượng HLVBX đã được Lãnh đạo Bộ GTVT đặc biệt quan tâm và đã tổ chức nhiều cuộc họp, hội thảo chuyên ngành về nguyên nhân và giải pháp ngăn chặn, khắc phục tình trạng hư hỏng này. Ngày 16/4/2014, Bộ GTVT đã có Quyết định số 2248/QĐ-BGTVT thành lập Tổ nghiên cứu các giải pháp khắc phục hiện tượng hần lún vệt bánh xe đối với mặt đường bê tông nhựa, nhằm nghiên cứu một cách toàn diện các yếu tố ảnh hưởng đến việc xuất hiện, phát triển hiện tượng HLVBX và đề xuất các giải pháp trước mắt, giải pháp lâu dài khắc phục hiện tượng HLVBX.

Trên cơ sở báo cáo đợt 1 ngày 28/7/2014 của Tổ nghiên cứu các giải pháp khắc phục hiện tượng HLVBX đối với mặt đường bê tông nhựa, đề kịp thời khắc phục tình trạng HLVBX, Bộ GTVT yêu cầu các đơn vị có liên quan khẩn trương thực hiện các giải pháp sau:

I. Các giải pháp cấp bách trước mắt:

1.1. Đối với các Chủ đầu tư, Ban QLDA, Nhà đầu tư, Tư vấn, Nhà thầu và các đơn vị có liên quan đến thiết kế, thi công mặt đường bê tông nhựa:

a) Tuân thủ chặt chẽ các tiêu chuẩn kỹ thuật hiện hành trong quá trình triển khai dự án, tăng cường công tác kiểm tra, kiểm soát chất lượng công trình. Triển khai theo đúng chỉ đạo của Bộ GTVT tại văn bản số 7654/BGTVT-CQLXD ngày

26/6/2014 và văn bản số 6954/BGTVT-CQLXD ngày 04/6/2014 về việc khắc phục tình trạng HLVBX khi đưa công trình vào khai thác.

b) Tăng cường quản lý chất lượng đồng bộ trong quá trình thiết kế, chế tạo, thi công BTN tại hiện trường. Yêu cầu Chủ đầu tư, Ban QLDA, TVGS chịu trách nhiệm kiểm soát chặt chẽ quy trình kiểm soát vật liệu đầu vào, thí nghiệm thiết kế thành phần BTN, chất lượng thiết bị và vận hành tại các trạm trộn BTN, quy trình thi công thử và thi công BTN. Chú trọng các yêu cầu về trình độ chuyên môn của đội ngũ kỹ sư, công nhân liên quan đến quản lý chất lượng, thi công lớp BTN.

c) Trong quá trình triển khai thi công kết cấu áo đường sử dụng BTN đặc biệt chú trọng triển khai các nội dung sau đây:

- Về công tác quản lý chất lượng vật liệu đầu vào:
 - + Yêu cầu phải sử dụng đá dăm sản xuất theo công nghệ nghiền côn đúng tiêu chuẩn cho việc sản xuất cốt liệu đá cho bê tông nhựa.
 - + Đối với cấp phối đá dăm lớp trên (base), cấp phối đá dăm lớp dưới (subbase) khuyến khích sử dụng đá dăm sản xuất theo công nghệ nghiền côn.
 - + Đối với các dự án do khó khăn về nguồn vật liệu (khu vực miền Trung), đá dăm không đạt yêu cầu về độ dính bám với nhựa theo quy định của mục 3.3.2.3 của Quyết định 858/QĐ-BGTVT thì phải xem xét đến các giải pháp sử dụng phụ gia tăng khả năng dính bám với nhựa.
- Về lựa chọn hàm lượng nhựa khi thiết kế thành phần hỗn hợp BTN:
 - + Tuân thủ hướng dẫn tại Phụ lục A của Tiêu chuẩn TCVN 8819:2011 và TCVN 8820:2011, Quyết định 858/QĐ-BGTVT ngày 26/3/2014 của Bộ GTVT để chọn hàm lượng nhựa tối ưu theo hướng giảm hàm lượng nhựa ở cận dưới, không phụ thuộc hàm lượng nhựa tham khảo ở Bảng 1 của TCVN 8819:2011.
 - + Trong thời gian qua, tại các dự án có thiết kế thành phần hỗn hợp BTN sử dụng hàm lượng nhựa (tính theo tổng khối lượng hỗn hợp BTN) từ $(3,8 \div 4,5) \%$ cho BTN C19 và $(4,4 \div 5,0) \%$ cho BTN C12,5 trên cơ sở kết quả thí nghiệm xác định công thức trộn chuẩn, cho kết quả kháng vết hằn bánh xe tốt. Khuyến cáo các cơ quan, đơn vị liên quan nghiên cứu, tham khảo các số liệu về hàm lượng nhựa trên đây trong quá trình thiết kế thành phần hỗn hợp BTN, thí nghiệm lựa chọn công thức trộn chuẩn cho dự án.
- Về công nghệ thi công BTN:
 - + Yêu cầu các Nhà thầu phải chủ động hoàn thành thiết kế hỗn hợp BTN đạt chuẩn, bao gồm cả việc thi công rải thử tối thiểu 10 ngày trước khi thi công đại trà.
 - + Trước khi thi công đại trà hoặc sử dụng một loại hỗn hợp bê tông nhựa khác; yêu cầu phải có thi công rải thử để kiểm tra chất lượng bê tông nhựa, xác định sơ đồ lu và khả năng chống hiện tượng HLVBX của thành phần hỗn hợp BTN đã chọn.
 - + Yêu cầu bổ sung lu rung trong dây chuyền thi công bê tông nhựa và thực hiện theo hướng dẫn tại mục 4.6 của Quyết định số 858/QĐ-BGTVT ngày 26/3/2014.

+ Đối với việc quy định đảm bảo giao thông trên các lớp BTN (không cho xe đi lại): Chỉ được phép thông xe sau khi nhiệt độ trong lớp BTN đã được thi công bằng nhiệt độ của môi trường (tối thiểu 24h sau khi thi công xong BTN).

1.2. Đối với các cơ quan tham mưu của Bộ GTVT:

- Tổ nghiên cứu các giải pháp khắc phục hiện tượng hằn lún vệt bánh xe đối với mặt đường bê tông nhựa chủ trì phối hợp với Vụ KHCN, Cục QLXD & CLCTGT chủ động tổ chức kiểm tra việc thực hiện các yêu cầu nêu ở mục 1.1 trên đây ở hiện trường các dự án, giải quyết các vướng mắc phát sinh trong quá trình triển khai thực hiện.

- Cục QLXD & CLCTGT chủ trì, phối hợp với Vụ KHCN, Viện KH&CN GTVT, các cơ quan đơn vị liên quan và Viện Kinh tế xây dựng – Bộ Xây dựng tiến hành xây dựng và điều chỉnh các nội dung liên quan đến việc điều chỉnh định mức, đơn giá hạng mục bê tông nhựa. Đề xuất các nội dung liên quan đến pháp lý và chế tài đối với việc điều chuyển khối lượng thực hiện thi công các lớp bê tông nhựa giữa các nhà thầu tại các dự án.

- Thanh tra Bộ GTVT chủ trì tiến hành kiểm tra, lấy mẫu và thí nghiệm chất lượng nhựa đường đang sử dụng tại một số dự án và đưa mẫu thí nghiệm tại nước ngoài để đối chứng, tiến hành thí nghiệm theo cả 2 tiêu chuẩn độ kim lún và PG (Performance Grade) để đối chiếu đánh giá khách quan về thực trạng chất lượng nhựa đường đang sử dụng ở Việt Nam hiện nay.

II. Các giải pháp lâu dài

1. Vụ KHCN chủ trì, phối hợp với Viện KHCN GTVT, TEDI, TEDIS và các cơ quan, đơn vị:

- Nghiên cứu đề xuất điều chỉnh, bổ sung các Tiêu chuẩn, Quy chuẩn hiện hành các nội dung liên quan đến thiết kế kết cấu áo đường có sử dụng BTN, thông số thiết kế phù hợp với đặc điểm của từng vùng miền, từng điều kiện khai thác, thiết kế hỗn hợp, thi công, nghiệm thu BTN.

- Nghiên cứu, đề xuất thử nghiệm một số dạng kết cấu mặt đường mới, vật liệu mới phù hợp với lưu lượng, tải trọng và khí hậu của từng vùng miền trong cả nước và các đề xuất về cải thiện chất lượng bê tông nhựa bằng các loại phụ gia (khuyến cáo dùng loại nào là phù hợp, các vùng nào dùng phụ gia sẽ hiệu quả).

2. Hội KHKT cầu đường Việt Nam chủ trì, phối hợp với các cơ quan, đơn vị liên quan lập Đề án về chuyển giao công nghệ thiết kế hỗn hợp BTN theo phương pháp Superpave theo công văn chấp thuận số 8039/BGTVT-KHCN ngày 04/7/2014 của Bộ GTVT.

3. Viện KH&CN GTVT:

- Phối hợp Hội KHKT cầu đường Việt Nam trong việc tiếp nhận về chuyển giao công nghệ thiết kế hỗn hợp BTN theo phương pháp Superpave.

- Nghiên cứu xây dựng các Tiêu chuẩn thiết kế hỗn hợp BTN theo phương pháp Superpave, Tiêu chuẩn phân loại nhựa đường theo cấp PG (Performance Grade), các Tiêu chuẩn về thí nghiệm liên quan.

4. Cục QLXD và CLCTGT:

- Tiến hành rà soát hệ thống các văn bản quản lý các chủ thể tham gia xây dựng công trình, đảm bảo tính đồng bộ từ cấp Quyết định đầu tư, Nhà đầu tư đến các Chủ đầu tư, Ban QLDA, Tư vấn thiết kế, Tư vấn giám sát, Nhà thầu thi công. Từ đó, đề xuất các nội dung điều chỉnh, bổ sung trong hệ thống văn bản quản lý.

- Nghiên cứu bổ sung các giải pháp tăng cường quản lý chất lượng BTN chống hiện tượng hư hỏng HLVBX.

5. Tổng cục Đường bộ Việt Nam, Cục Đăng kiểm VN, Vụ Vận tải:

Phối hợp chặt chẽ với các Sở GTVT và các cơ quan chức năng các địa phương thực hiện nghiêm túc vấn đề kiểm soát tải trọng xe, ngăn ngừa tình trạng xe quá tải, quá khổ lưu thông trên các tuyến đường bộ để giảm thiểu nguy cơ xuất hiện hiện tượng HLVBX trên mặt đường BTN.

6. Thanh tra Bộ, Cục QLXD và CLCTGT, Vụ KHCN, Tổng cục ĐBVN và các Nhà đầu tư, Chủ đầu tư, Ban QLDA duy trì và tăng cường công tác thanh, kiểm tra để kịp thời xử lý nghiêm các vi phạm của các tổ chức, cá nhân không tuân thủ các quy định về quản lý đầu tư xây dựng và quản lý chất lượng, nhằm đảm bảo chất lượng, khắc phục hiện tượng HLVBX đối với mặt đường BTN tại các dự án.

Bộ GTVT yêu cầu các cơ quan, đơn vị khẩn trương triển khai thực hiện. / *Huân*

Nơi nhận:

- Như trên;
- Các Thứ trưởng;
- Lưu VT, KHCN (5).



Đinh La Thăng