

Số: 2216/HD-SGTVT

Sơn La, ngày 29 tháng 7 năm 2022

HƯỚNG DẪN

Thực hiện tiêu chí, chỉ tiêu về giao thông thuộc Bộ tiêu chí quốc gia về huyện nông thôn mới giai đoạn 2021 - 2025

Căn cứ Quyết định số 320/QĐ-TTg ngày 08/3/2022 của Thủ tướng Chính phủ ban hành Bộ tiêu chí quốc gia về huyện nông thôn mới; quy định thị xã, thành phố trực thuộc cấp tỉnh hoàn thành nhiệm vụ xây dựng nông thôn mới và Bộ tiêu chí quốc gia về huyện nông thôn mới nâng cao giai đoạn 2021 - 2025;

Căn cứ Quyết định số 932/QĐ-BGTVT ngày 18/7/2022 của Bộ trưởng Bộ Giao thông vận tải về việc ban hành “Hướng dẫn thực hiện tiêu chí về giao thông thuộc bộ tiêu chí quốc gia về xã nông thôn mới/xã nông thôn mới nâng cao và huyện nông thôn mới/huyện nông thôn mới nâng cao giai đoạn 2021-2025”;

Căn cứ Quyết định số 914/QĐ-UBND ngày 07/5/2020 của Chủ tịch UBND tỉnh Sơn La về giao quản lý, bảo trì tài sản kết cấu hạ tầng giao thông đường bộ tỉnh Sơn La;

Căn cứ Quyết định số 1001/QĐ-UBND ngày 06/6/2022 của UBND tỉnh Sơn La về việc phân công nhiệm vụ phụ trách triển khai, thực hiện Bộ tiêu chí quốc gia về huyện nông thôn mới; quy định thành phố hoàn thành nhiệm vụ xây dựng nông thôn mới, trên địa bàn tỉnh Sơn La giai đoạn 2021-2025;

Sở Giao thông vận tải (GTVT) hướng dẫn thực hiện tiêu chí, chỉ tiêu về giao thông thuộc Bộ tiêu chí quốc gia về huyện nông thôn mới trên địa bàn tỉnh Sơn La giai đoạn 2021-2025 như sau:

I. Phạm vi, đối tượng áp dụng

Hướng dẫn này áp dụng đối với việc triển khai thực hiện xây dựng hoàn thành các tiêu chí và tổ chức đánh giá, thẩm định tiêu chí, chỉ tiêu về giao thông thuộc Bộ tiêu chí quốc gia về huyện nông thôn mới trên địa bàn tỉnh Sơn La giai đoạn 2021-2025, làm cơ sở để đánh giá công nhận đạt từng tiêu chí huyện nông thôn mới và xét công nhận huyện đạt chuẩn nông thôn mới theo quy định tại Quyết định số 320/QĐ-TTg ngày 08/3/2022 của Thủ tướng Chính phủ.

II. Giải thích từ ngữ

1. Đường huyện là đường nổi trung tâm hành chính của huyện với trung tâm hành chính của xã, cụm xã hoặc trung tâm hành chính của huyện lân cận; đường có vị trí quan trọng đối với sự phát triển kinh tế - xã hội của huyện.

2. 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 đường bộ; bổ sung, thay thế hạng mục, thiết bị để việc khai thác sử dụng công trình đường bộ đảm bảo an toàn nhưng không bao gồm các hoạt động làm thay đổi công năng, quy mô công trình. Công tác bảo trì đường bộ bao gồm các công tác bảo dưỡng thường xuyên, sửa chữa định kỳ và sửa chữa đột xuất (*có phụ lục về công tác bảo trì đường giao thông nông thôn kèm theo*).

III. Nội dung thực hiện

1. Hệ thống giao thông trên địa bàn huyện đảm bảo kết nối tới các xã và được bảo trì hàng năm: Trên cơ sở nhiệm vụ được giao quản lý, bảo trì tài sản kết cấu hạ tầng giao thông đường bộ tại Quyết định số 914/QĐ-UBND ngày 07/5/2020 của Chủ tịch UBND tỉnh Sơn La, đề nghị UBND các huyện, thành phố tổ chức thực hiện công tác quản lý, khai thác và bảo trì hệ thống đường huyện trên địa bàn theo quy định hiện hành và hướng dẫn tại Quyết định số 932/QĐ-BGTVT ngày 18/7/2022 của Bộ trưởng Bộ Giao thông vận tải, đảm bảo kết nối tới các xã được thông suốt.

2. Đầu tư xây dựng đường huyện đạt chuẩn theo quy hoạch: Toàn bộ hệ thống đường huyện phải được đầu tư xây dựng mới hoặc nâng cấp hoàn chỉnh theo quy hoạch được cấp thẩm quyền phê duyệt (*hướng tuyến, điểm đầu, điểm cuối và quy mô xây dựng tuân thủ theo quy hoạch được duyệt*) và phải đạt cấp kỹ thuật theo tiêu chuẩn TCVN 4054: 2005 Đường ô tô - Yêu cầu thiết kế; có hệ thống cầu, cống được xây dựng kiên cố, phù hợp với cấp đường quy hoạch.

3. Trồng cây xanh dọc tuyến đường huyện: Việc trồng cây xanh dọc tuyến đường huyện để ổn định nền đường, tạo mỹ quan và bảo vệ môi trường, tăng cảm giác an toàn khi tham gia giao thông nhưng không được trồng cây ở trên lề đường và ảnh hưởng đến tầm nhìn trên tuyến đường bộ. Việc lựa chọn vị trí, địa điểm trồng cây và thực hiện trồng, quản lý bảo vệ theo quy định.

4. Bến xe khách tại trung tâm huyện (nếu có theo quy hoạch) đạt tiêu chuẩn loại IV trở lên: Bến xe khách tại trung tâm huyện (*nếu có theo quy hoạch*) phải được đầu tư xây dựng hoàn chỉnh đáp ứng tiêu chí bến xe loại 4 và được công bố đưa bến xe khách vào khai thác theo quy định tại Quy chuẩn kỹ thuật quốc gia về Bến xe khách - Sửa đổi lần 1 năm 2015 (*Sửa đổi 1:2015 QCVN 45:2012/BGTVT*) ban hành kèm theo Thông tư số 73/2015/TT-BGTVT ngày 11/11/2015 của Bộ trưởng Bộ Giao thông vận tải.

IV. Đánh giá, thẩm định tiêu chí, chỉ tiêu về giao thông

1. Huyện đạt tiêu chí giao thông khi đáp ứng đủ các yêu cầu sau

a) Hệ thống giao thông trên địa bàn huyện đảm bảo kết nối tới các xã và được bảo trì hàng năm: Đạt.

b) Tỷ lệ km đường huyện đạt chuẩn theo quy hoạch: Đạt 100%.

c) Tỷ lệ km đường huyện được trồng cây xanh dọc tuyến đường: Đạt $\geq 50\%$.

d) Bến xe khách tại trung tâm huyện (*nếu có theo quy hoạch*) đạt tiêu chuẩn loại IV trở lên: Đạt.

2. Các bước triển khai thực hiện đánh giá, thẩm định mức đạt tiêu chí giao thông

Bước 1: Hằng năm UBND huyện chủ trì thống kê, rà soát hiện trạng đầy đủ từng tuyến đường của các loại đường theo Phụ lục số 02 (*hiện trạng tuyến đường tại thời điểm đánh giá*). Lưu ý, cần phân biệt rõ các loại đường, không trùng lặp để có cơ sở đánh giá đúng theo tiêu chí.

Bước 2: Căn cứ mức độ hoàn thành đối với tiêu chí, chỉ tiêu về giao thông thuộc Bộ tiêu chí quốc gia về huyện nông thôn mới giai đoạn 2021 - 2025, UBND huyện tự đối chiếu, đánh giá mức độ hoàn thành tiêu chí, chỉ tiêu về giao thông của huyện theo Phụ lục số 03.

Bước 3: UBND huyện báo cáo UBND tỉnh kết quả thực hiện tiêu chí, chỉ tiêu về giao thông của huyện (*qua Sở GTVT tổng hợp*). Hồ sơ báo cáo gồm có:

- Báo cáo tự đánh giá mức độ đạt tiêu chí, chỉ tiêu về giao thông.
- Bảng chi tiết đánh giá từng tuyến đường theo Phụ lục số 02.
- Bảng tổng hợp Phụ lục số 03.

Bước 4: Căn cứ hồ sơ báo cáo của các huyện, Sở Giao thông vận tải sẽ chủ trì và phối hợp với Văn phòng Điều phối nông thôn mới tỉnh; các Sở, ngành liên quan; UBND huyện, thành phố đánh giá và thẩm định mức đạt tiêu chí và có văn bản chấp thuận mức đạt hoàn thành tiêu chí cho từng huyện.

3. Hồ sơ minh chứng đạt chuẩn tiêu chí, chỉ tiêu về giao thông

- Tờ trình của UBND cấp huyện đề nghị thẩm định tiêu chí, chỉ tiêu về giao thông; Báo cáo của UBND huyện về việc thẩm tra tiêu chí, chỉ tiêu về giao thông.

- Biểu thống kê chi tiết hiện trạng đường giao thông của huyện, trong đó cần phân biệt rõ các loại đường, không trùng lặp để có cơ sở đánh giá đúng theo các tiêu chí.

- Biểu tổng hợp đánh giá mức độ hoàn thành tiêu chí, chỉ tiêu đường giao thông theo bộ tiêu chí huyện nông thôn mới.

V. Tổ chức thực hiện

1. UBND các huyện tự đánh giá mức độ đạt được của tiêu chí, chỉ tiêu và chịu trách nhiệm với số liệu báo cáo.

2. UBND các huyện, thành phố chỉ đạo các phòng, đơn vị chức năng tuyên truyền, thực hiện các nội dung hướng dẫn; bố trí nguồn lực đảm bảo thực hiện đúng các yêu cầu của tiêu chí, chỉ tiêu.

3. UBND các huyện, thành phố có trách nhiệm tổng hợp, đánh giá việc thực hiện tiêu chí, chỉ tiêu về giao thông định kỳ (06 tháng, năm) báo cáo kết quả về Sở Giao thông vận tải để tổng hợp báo cáo UBND tỉnh theo quy định.

Hướng dẫn này thay thế Công văn số 1958/SGTVT-KCHT ngày 30/6/2022 của Sở Giao thông vận tải. Trong quá trình triển khai thực hiện, nếu có vấn đề vướng mắc, phát sinh cần thay đổi, bổ sung cho phù hợp với điều kiện thực tế, đề nghị quý Cơ quan có ý kiến bằng văn bản và gửi về Sở Giao thông vận tải (qua Phòng Quản lý kết cấu hạ tầng giao thông; SĐT: 0212.3855.846 hoặc địa chỉ Email: qlkcht.sgtvt@sonla.gov.vn) để tổng hợp, xem xét sửa đổi, bổ sung cho phù hợp./.

Nơi nhận:

- TT HĐND tỉnh;
- UBND tỉnh;
- Ban Giám đốc Sở;
- Sở NN&PTNT;
- Văn phòng ĐPNMTM tỉnh;
- UBND các huyện, thành phố;
- Lưu: VT, KCHT (10b).

**KT. GIÁM ĐỐC
PHÓ GIÁM ĐỐC**

Nguyễn Thành Văn

PHỤ LỤC SỐ 01: CÔNG TÁC BẢO TRÌ ĐƯỜNG GIAO THÔNG NÔNG THÔN

Công tác bảo trì đường GTNT bao gồm các công tác bảo dưỡng thường xuyên, sửa chữa định kỳ và sửa chữa đột xuất.

Công tác sửa chữa định kỳ là công tác sửa chữa hư hỏng đường GTNT theo thời hạn quy định, kết hợp khắc phục một số khuyết tật của đường GTNT xuất hiện trong quá trình khai thác, nhằm khôi phục tình trạng kỹ thuật ban đầu và cải thiện điều kiện khai thác của đường GTNT (nếu cần thiết).

Công tác sửa chữa định kỳ bao gồm sửa chữa vừa và sửa chữa lớn; giữa hai kỳ sửa chữa lớn có ít nhất một lần sửa chữa vừa.

1. Bảo dưỡng thường xuyên: Bảo dưỡng thường xuyên là các thao tác kỹ thuật được tiến hành thường xuyên nhằm phòng ngừa và khắc phục kịp thời những hư hỏng nhỏ của các bộ phận công trình và thiết bị. Bảo dưỡng thường xuyên đề hạn chế tối đa sự phát triển từ hư hỏng nhỏ trở thành hư hỏng lớn. Các công việc này được thực hiện thường xuyên liên tục hàng ngày, trong suốt cả năm trên toàn tuyến đường nhằm theo dõi tình trạng đường GTNT, đưa ra giải pháp ngăn chặn hư hỏng, sửa chữa kịp thời những hư hỏng nhỏ ảnh hưởng đến chất lượng đường GTNT để đảm bảo giao thông được an toàn, thông suốt và êm thuận.

2. Sửa chữa vừa: Sửa chữa vừa là sửa chữa những hư hỏng, khắc phục những biểu hiện xuống cấp của bộ phận, kết cấu công trình có thể ảnh hưởng đến chất lượng khai thác đường GTNT và gây mất an toàn khai thác.

3. Sửa chữa lớn: Sửa chữa lớn là công việc sửa chữa tiến hành khi có hư hỏng hoặc xuống cấp ở nhiều bộ phận công trình nhằm khôi phục chất lượng ban đầu của công trình.

4. Sửa chữa đột xuất: Sửa chữa đột xuất là công việc sửa chữa công trình đường GTNT chịu các tác động đột xuất như gió bão, lũ lụt, động đất, va đập, cháy hoặc những tác động đột xuất khác đã dẫn tới những hư hỏng, xuống cấp cần được sửa chữa kịp thời để đảm bảo giao thông liên tục. Công tác sửa chữa đột xuất là sửa chữa các sự cố hư hỏng đường GTNT do thiên tai lụt, bão hoặc các sự cố bất thường khác gây ra; Đơn vị quản lý đường GTNT trực tiếp phải chủ động lập phương án, khẩn trương huy động mọi lực lượng về nhân lực, thiết bị, vật tư để tổ chức phân luồng, khắc phục đảm bảo giao thông và báo cáo nhanh về cơ quan quản lý đường GTNT để được hỗ trợ.

Sửa chữa đột xuất được chia làm hai bước như sau:

- Bước 1: Thực hiện sửa chữa khôi phục đường GTNT khẩn cấp, đảm bảo thông xe nhanh nhất và hạn chế thiệt hại công trình đường GTNT. Bước 1 được thực hiện đồng thời vừa xử lý, vừa lập hồ sơ để hoàn thiện thủ tục làm cơ sở thanh quyết toán.

- Bước 2: Xử lý tiếp theo Bước 1, nhằm khôi phục đường GTNT theo quy mô, tiêu chuẩn kỹ thuật như trước khi xảy ra sự cố hoặc bền vững hóa, kiên cố hóa công trình. Bước 2 được thực hiện theo trình tự, thủ tục quy định như đối với công trình xây dựng cơ bản.

CÁC DẠNG HƯ HỎNG THƯỜNG GẶP

Bảng 1. Các loại hư hỏng thường gặp mặt đường mềm
(Bê tông nhựa, Đá dăm thấm nhựa, Láng nhựa, Đá dăm nước)

TT	Loại hư hỏng	Nhận dạng	Nguyên nhân hư hỏng	Đánh giá dạng hư hỏng	Hậu quả (nếu không được sửa chữa)	Biện pháp sửa chữa
1	Cóc găm	Kết cấu mặt đường bị vỡ dọc theo mép mặt đường và lề đường.	Lề đường không được gia cố bằng vật liệu đá, cuội, sỏi - Lề đường bị xói mòn. - Đầm không kỹ ở hai bên lề. - Đường quá hẹp phương phải đi lấn lên lề.	- Đo chiều dài (m) các vết cóc găm có bề rộng vỡ > 150mm tính từ mép đường cũ, ở gần mép mặt đường nhất, cả hai bên dọc theo đường. Nhẹ: lác đác gặp ở hai mép đường, dài <20% chiều dài đoạn đường đang xem xét. Vừa: dài <20% - 30% chiều dài đoạn đường đang xem xét. Nặng: các chỗ vỡ cóc găm >30% liên tiếp nhau, làm co hẹp bề rộng mặt đường.	- Mức độ hư hỏng sẽ tăng rất nhanh về mùa mưa. - Đường hẹp sẽ gây nguy hiểm cho các xe lưu hành.	- Dạng nhẹ, vừa chỉ cần trải đá hoặc cuội sỏi vào phần cóc găm, lu lèn chặt sao cho cao độ phần rải thêm bằng mặt đường hiện tại. - Dạng nặng có thể áp dụng biện pháp trên hoặc láng nhựa lên phần cóc găm.
2	Vết nứt lớn	Nứt dọc, nứt ngang, nứt hình Parabol, nứt chéo hoặc nứt ngoằn ngoèo, bề rộng vết nứt >5mm.	- Chất lượng vật liệu không đạt yêu cầu. Chiều dày kết cấu mặt đường thiếu. - Có sự chênh lệch về độ cứng giữa phần mặt đường cũ và phần cấp mở rộng mặt đường. - Hỗn hợp nhiều chất kết dính, mềm hoặc do độ liên kết kém giữa lớp mặt và lớp móng.	- Do chiều dài (m) các vết nứt lớn (rộng >5mm). Chiều dài của các đoạn đường có vết nứt lớn được cộng dồn. - Dạng nhẹ: các đường nứt có chiều dài ngắn và xuất hiện lác đác trên đường, tổng chiều dài đoạn đường có vết nứt lớn < 5% tuyến đường. - Dạng vừa: khi tổng chiều dài các đoạn đường có vết nứt lớn từ 5% - 20% tuyến đường. - Dạng nặng: bề rộng vết nứt đã phát triển khá lớn, đoạn đường có vết nứt kéo dài >20% tuyến đường.	- Giảm cục bộ hoặc toàn bộ chất lượng kết cấu mặt đường. - Mặt đường nhanh chóng hình thành các ổ gà.	

TT	Loại hư hỏng	Nhận dạng	Nguyên nhân hư hỏng	Đánh giá dạng hư hỏng	Hậu quả (nếu không được sửa chữa)	Biện pháp sửa chữa
3	Nứt lưới	Một loạt các vết nứt đan xen nhau trên lớp mặt, đôi khi dạng nứt này tạo ra các hình đa giác lớn với các góc nhọn	Sự quá tải của mặt đường vì chiều dày thiết kế kết cấu áo đường không đủ, hoặc do chất lượng thi công mặt đường không đạt yêu cầu, hoặc do lớp mặt không kín nước làm cho nước từ bên ngoài thấm vào mặt đường hay là nước từ nền bên dưới thấm lên làm cho mặt đường bão hòa nước, hoặc do các vết nứt lớn không được sửa chữa kịp thời.	<p>Xác định mức độ hư hỏng thông qua diện tích mỗi khu vực nứt lưới và được cộng dồn trong phạm vi mỗi phân đoạn hư hỏng</p> <ul style="list-style-type: none"> - Dạng nhẹ: các vết nứt nhỏ như sợi tóc, mới xuất hiện ở vết bánh xe, chưa liên kết với nhau. - Dạng vừa: các vết nứt nhìn thấy bằng mắt thường, chúng liên kết với nhau. - Dạng nặng: các đường nứt liên kết với nhau cả ở bên ngoài phạm vi vết bánh xe, khi trời mưa có thể có hiện tượng phụt bùn đất từ phía dưới nền đất lên qua các kẽ nứt. 	<ul style="list-style-type: none"> - Gây nên bong bật do lớp mặt đường xe chạy có lớp dùng nhựa là chất liên kết quá mỏng. - Mặt đường nhanh chóng hình thành các ổ gà. 	
4.1	Bong bật, bong đá cục bộ	Tầng mỏng đá bị bong bật trên diện hẹp, diện tích <5% diện tích mặt đường.	<ul style="list-style-type: none"> - Thiếu nhựa cục bộ, rải nhựa không đều. - Đá không đồng nhất về chất lượng, kích thước và độ sạch (đá bị lẫn bùn đất ở mô vật liệu hay trong quá trình thi công). - Mặt đường có chỗ không lu lèn tốt. 	<p>Xác định mức độ hư hỏng thông qua diện tích (m²) mỗi khu vực bong bật và được cộng dồn trong phạm vi mỗi phân đoạn hư hỏng.</p>	<ul style="list-style-type: none"> - Lớp mặt sẽ bong dần. - Mặt đường nhanh chóng hình thành các ổ gà; 	

TT	Loại hư hỏng	Nhận dạng	Nguyên nhân hư hỏng	Đánh giá dạng hư hỏng	Hậu quả (nếu không được sửa chữa)	Biện pháp sửa chữa
4.2	Bong bật đá trên diện rộng: (diện tích >5% diện tích mặt đường)	Mặt đường bị bong đá làm cho bề mặt đường nhám nhỏ	<ul style="list-style-type: none"> - Nhựa không dính kết với đá do loại nhựa đường không phù hợp hay vật liệu liên kết bị lẫn bùn, sét bụi - Lượng nhựa dùng quá thấp so với yêu cầu thi công lớp kết cấu. - Thi công vào lúc thời tiết không thuận lợi. - Lu lèn chưa đủ chặt. - Cho thông xe với tốc độ cao quá sớm khi kết cấu chưa hình thành đủ cường độ. 	Xác định mức độ hư hỏng thông qua diện tích (m ²) mỗi khu vực bong bật và được cộng dồn trong phạm vi mỗi phân đoạn hư hỏng	Lớp mặt sẽ bong dần	
5	Bong tróc từng mảng	Đây là hiện tượng lớp mặt xe chạy bị bong từng mảng có thể là lớn hay nhỏ	<ul style="list-style-type: none"> - Sự kém dính bám giữa lớp mặt xe chạy và lớp móng đường hoặc với lớp mặt đường cũ ở phía dưới. - Sự thiếu chiều dày hoặc lu lèn lớp có nhựa là chất dính kết chưa chặt. - Mặt đường cũ hoặc lớp móng bị ban khi thấm nhựa, hoặc lớp dính bám được rải trên một lớp dưới bị ban và lẫn cát bụi, bùn đất 	<ul style="list-style-type: none"> - Xác định mức độ hư hỏng thông qua diện tích (m²) mỗi khu vực bong tróc và được cộng dồn trong phạm vi mỗi phân đoạn hư hỏng. - Dạng nhẹ: diện tích vùng bong tróc <10% diện tích mặt đường đoạn được xem xét. - Dạng nặng: diện tích vùng bong tróc >10% diện tích mặt đường, xe chạy bị xóc và phải giảm tốc độ xe chạy 	<ul style="list-style-type: none"> - Mặt đường sẽ hình thành các ổ gà liên tiếp nhau; 	<ul style="list-style-type: none"> - Láng nhựa mặt đường
6	Ổ gà	Những hốc nhỏ xuất hiện trên mặt đường nhựa hoặc mặt đường đá dăm, mặt đường cấp phối khi xe chạy vật liệu bị bánh xe chạy làm văng đi.	Mặt đường xuống cấp			<ul style="list-style-type: none"> - Vá ổ gà

TT	Loại hư hỏng	Nhận dạng	Nguyên nhân hư hỏng	Đánh giá dạng hư hỏng	Hậu quả (nếu không được sửa chữa)	Biện pháp sửa chữa
6.1	Ổ gà nông: chiều sâu <5cm		<ul style="list-style-type: none"> - Mất vật liệu hạt do xe chạy gây ra. - Lớp mặt hoặc lớp móng có chỗ cục bộ bị xấu. - Thoát nước kém hoặc bị nhiễm đất thành túi bùn. - Mặt tiếp giáp giữa lớp mặt và lớp móng phía dưới có khuyết tật. - Các biến dạng và vết nứt đã phát triển đến giai đoạn cuối cùng. 		<ul style="list-style-type: none"> - Sẽ phát triển thành ổ gà có diện tích rộng hơn và sâu xuống lớp dưới 	- Vá ổ gà
6.2	Ổ gà sâu: chiều sâu >5cm		<p>Các ổ gà nông không được sửa chữa kịp thời.</p> <p>Nứt lưới hoặc các điểm lún không được sửa chữa kịp thời.</p>	<p>Xác định bang kết quả đo diện tích của mỗi ổ gà cần sửa chữa (được quy về hình chữ nhật hoặc hình vuông), được làm tròn số; Các diện tích các ổ gà được cộng dồn trên mỗi phân đoạn hư hỏng.</p> <p>Dạng nhẹ: tổng diện tích vùng bị "ổ gà" <10% diện tích mặt đường đoạn được xem xét, xe chạy bị giảm tốc độ ít nhiều.</p> <p>Dạng nặng: tổng diện tích vùng bị "ổ gà" >10% diện tích mặt đường đoạn được xem xét, xe chạy phải giảm tốc độ, có khả năng gây mất an toàn giao thông trên đường.</p>		- Vá ổ gà

TT	Loại hư hỏng	Nhận dạng	Nguyên nhân hư hỏng	Đánh giá dạng hư hỏng	Hậu quả (nếu không được sửa chữa)	Biện pháp sửa chữa
7	Lún vết bánh xe	Đây là một loại biến dạng của trục ngang mặt đường trên những đoạn đường, có thể thấy.	Hần có bán kính nhỏ xảy ra dưới vết bánh xe, vết lõm han xuống mặt đường, hai bên có chênh lệch về độ cao, xảy ra chủ yếu trên lớp mặt xe chạy, nguyên nhân có thể do thừa nhựa. Hần có bán kính lớn, xuất hiện dưới các vết bánh xe nhưng xảy ra trong suốt thân kết cấu mặt đường, nguyên nhân có thể do kết cấu mặt đường thiếu chiều dày so với lưu lượng xe thực tế chạy trên đường, trên đường xuất hiện xe nặng quá tải và chạy chậm, hoặc do chiều rộng mặt đường hẹp bánh xe chỉ đặt vào một vị trí cố định trên mặt đường.	Mức độ hư hỏng được đánh giá thông qua đo diện tích (m ²) các vết lún trên đường. Kết quả đo diện tích của lún vết bánh cần được làm tròn số. Dạng nhẹ: độ sâu vết lún $\leq 25\text{mm}$, phạm vi các vết lún có chiều dài $l \geq 20\text{m}$ chiếm $\leq 10\%$ chiều dài đoạn đường. - Dạng nặng: độ sâu vết lún $> 25\text{mm}$, phạm vi các vết lún có chiều dài $l \geq 20\text{m}$ chiếm $> 10\%$ chiều dài đoạn đường.	- Sẽ kéo theo những kiểu hư hỏng khác (nứt, vỡ mặt đường, bong bật)	- Láng lớp nhựa theo vết lún
8	Lún	Đây là hiện tượng trên mặt đường xuất hiện những diện tích bị lún lõm cục bộ, lẻ tẻ với kích thước hạn chế, thường là dọc theo các vết bánh xe	Do vật liệu lớp móng, mặt đường hoặc nền đắp không được đầm chặt theo yêu cầu, vật liệu có sự lèn xẹp lại trong quá trình xe chạy. Cường độ kết cấu mặt đường không đồng đều	Mức độ hư hỏng dạng lún lõm được xác định bằng kết quả đo diện tích (m ²) của mỗi khu vực bị lún (được quy về hình chữ nhật hoặc hình vuông) và được làm tròn số; Các diện tích này được cộng dồn trên mỗi phân đoạn hư hỏng. Dạng nhẹ: tổng diện tích vùng hư hỏng có chiều sâu lún $\leq 60\text{mm}$ chiếm $\leq 5\%$ diện tích đoạn đường xem xét.	Mức độ lún lõm mặt đường sẽ tăng nhanh, liên tục trong mùa mưa, làm đọng nước trên mặt đường và sẽ gây ra tình trạng mặt đường bị vỡ nếu như nước thấm xuống dưới mặt đường.	Đào thay thế kết cấu từ móng đường đến mặt đường (có thể thay cả một phần nền đất);

TT	Loại hư hỏng	Nhận dạng	Nguyên nhân hư hỏng	Đánh giá dạng hư hỏng	Hậu quả (nếu không được sửa chữa)	Biện pháp sửa chữa
				- Dạng nặng: tổng diện tích vùng hư hỏng có chiều sâu lún > 60mm chiếm >10% diện tích đoạn đường xem xét.	Làm tăng độ xóc khi xe chạy, gây mất an toàn giao thông khi mật độ lún lõm mặt quá nhiều	
9	Chảy nhựa trên mặt đường	Đây là hiện tượng trong những ngày nắng to nhựa trên mặt đường chảy mềm và hình thành các vệt han ở vị trí vệt bánh xe	- Hàm lượng nhựa cục bộ có chỗ quá nhiều. - Thời tiết quá nóng so với độ nhớt của loại nhựa sử dụng (loại nhựa nhạy cảm với nhiệt độ)	Mức độ hư hỏng dạng này được đánh giá thông qua diện tích (m2) khu vực bị chảy nhựa		- Rải cát vàng hạt lớn hoặc đá dăm hạt nhỏ
10	Cao su mặt đường	Đây là hiện tượng một vùng diện tích mặt đường bị biến dạng lớn và rạn nứt dưới tác dụng của bánh xe. Khi có tải trọng xe thì lún võng xuống, khi xe đi qua lại đàn hồi trở lại gần như cũ. Kết cấu mặt đường dần dần sẽ bị phá vỡ một phần hay hoàn toàn, đôi khi bùn đất và mặt nhựa bị trôi lên	- Đất nền đường yếu do trước đây đầm lèn không đạt độ chặt yêu cầu. - Khu vực đất nền phía dưới là đất không có khả năng chịu lực (đất mùn hữu cơ), hoặc là đất sét khó thoát nước có độ ẩm quá lớn, hoặc trong nền đường có túi bùn bị bao bọc bởi lớp đất sét khó thoát nước. Nước ngầm hoạt động cao.	- Quan sát bang mắt khi xe tải nặng chạy qua để xác định vị trí bị “cao su”. Dùng thước đo diện tích khu vực bị “cao su”. Kết quả đo diện tích của mỗi vị trí “cao su” cần được làm tròn số. Xác định cụ thể theo từng vị trí	- Mức độ “cao su” sẽ tăng nhanh, liên tục trong mùa mưa và sẽ gây ra tình trạng mặt đường bị vỡ nếu như nước thấm xuống mặt đường, gây mất an toàn giao thông	- Đào thay thể kết cấu từ móng đường đến mặt đường

Bảng 2. Các loại hư hỏng thường gặp mặt đường Bê tông xi măng

TT	Loại hư hỏng	Đặc trưng	Mức độ hư hỏng Biện pháp sửa chữa	Biện pháp sửa chữa
1	Gãy góc	Khoảng cách từ góc tấm đến hai đầu đường nứt nhỏ lớn hơn chiều dày tấm bê tông (hay cạnh tấm bê tông nếu như có tầng chiều dày cạnh tấm). Mặt đường nứt thang đứng và xuyên suốt chiều dày tấm	<ul style="list-style-type: none"> - Nhẹ: vết nứt không bị bóc; đường nứt nhỏ hơn 3mm không chèn matít, đường nứt lớn hơn 3 mm có chèn ma tít đều tốt, trên góc tấm không nứt. - Vừa: chiều rộng đường nứt không chèn ma tít là 3-25mm; matít chèn đường nứt bị hỏng nhiều, trên góc tấm bị nứt có đường nứt nhỏ. - Nghiêm trọng: đường nứt chưa chèn lớn hơn 25mm, trên góc tấm bị gãy có đường nứt nghiêm trọng 	Tham khảo mục 6.2 của TCCS 12:2016/TCĐBVN “Sửa chữa mặt đường BTXM đường ô tô – tiêu chuẩn thi công và nghiệm thu”.
2	Nứt dọc, nứt ngang và nứt chéo	Các đường nứt này thường cắt tấm thành 2-3 mảnh	<ul style="list-style-type: none"> - Nhẹ: đường nứt không bị bong bật hoặc bong bật nhẹ, chiều rộng nứt chưa chèn matít nhỏ hơn 3 mm, chiều rộng đường nứt đã chèn matít không hạn chế nhưng chèn hết. - Vừa: chỗ đường nứt bị bong bật vừa, chiều rộng đường nứt chưa chèn matít từ 3 - 25 mm, các đường nứt đã chèn matít không bị bong hoặc bong nhẹ, nhưng matít chèn khe bị hỏng nhiều, tấm BTXM bị chia làm 3 mảnh nhưng đường nứt đều thuộc loại nhẹ - Nặng: chỗ đường nứt bị bong bật nghiêm trọng, các đường nứt chưa chèn rộng trên 25mm tấm bị chia thành 3 mảnh trở lên và đường nứt thuộc loại hư hỏng nặng 	- Tham khảo mục 6.1 của TCCS 12:2016/TCĐBVN “Sửa chữa mặt đường BTXM đường ô tô – tiêu chuẩn thi công và nghiệm thu”.
3	Tấm bị đội lên, bập bênh và phòi bùn	<ul style="list-style-type: none"> - Tấm bị đội lên là khi chỉ một bộ phận tấm bị tách khỏi lớp móng. Tấm bị bập bênh chỉ hiện tượng tấm BTXM bị võng lên hoặc võng xuống dưới tác dụng của xe chạy. - Phòi bùn chỉ trường hợp các hạt nhỏ trong nền móng hoà lẫn với nước phòi qua khe nối và đường nứt, làm cho tấm BTXM dần dần bị tách khỏi móng đồng thời hai bên mép khe nứt và đường nứt thường có bùn ban 	<ul style="list-style-type: none"> - Không chia thành cấp hư hỏng, trường hợp này nên phá hủy tấm bê tông xi măng, gia cố sửa chữa lại móng đường và làm tấm bê tông xi măng mới 	- Tham khảo mục 6.8 của TCCS12:2016/TCĐBVN “Sửa chữa mặt đường BTXM đường ô tô – tiêu chuẩn thi công và nghiệm thu”.

TT	Loại hư hỏng	Đặc trưng	Mức độ hư hỏng Biện pháp sửa chữa	Biện pháp sửa chữa
4	Lộ đá	<ul style="list-style-type: none"> - Lớp vữa xi măng bị hao mòn hoặc bong ra làm lộ đá 	<ul style="list-style-type: none"> - Nhẹ: sau khi xe chạy qua sinh bụi còn vữa xi măng cát vẫn còn, lớp vữa xi măng cát rất mỏng, đá lộ ra nhưng độ bang phang của mặt đường vẫn tốt. - Vừa: xe chạy qua sinh bụi nhiều, vữa xi măng cát hao mòn cục bộ nghiêm trọng, đầu đá lộ ra nhưng không bị bong bật. - Nặng: vữa xi măng cát hao mòn nghiêm trọng, lộ đầu đá, đá bị lồi lên cục bộ, khi xe chạy có khả năng bị bong bật 	<ul style="list-style-type: none"> - Tham khảo mục 6.7.2 của - TCCS12:2016/TCĐBVN “Sửa chữa mặt đường BTXM đường ô tô - tiêu chuẩn thi công và nghiệm thu”.

**PHỤ LỤC SỐ 03: ĐÁNH GIÁ MỨC ĐỘ HOÀN THÀNH TIÊU CHÍ ĐƯỜNG GIAO THÔNG THEO BỘ TIÊU CHÍ HUYỆN
NTM CỦA HUYỆN.....**

TT	Tiêu chí	Chiều dài (Km)	Tỷ lệ đạt được (%)	Chỉ tiêu quy định	Đánh giá (đạt/không đạt)	Ghi chú
1	Hệ thống giao thông trên địa bàn huyện đảm bảo kết nối tới các xã và được bảo trì hàng năm					
2	Tỷ lệ km đường huyện đạt chuẩn theo quy hoạch					
3	Tỷ lệ km đường huyện được trồng cây xanh dọc tuyến đường					
4	Bến xe khách tại trung tâm huyện (nếu có theo quy hoạch) đạt tiêu chuẩn loại IV trở lên					

Xác nhận của đơn vị thẩm tra tiêu chí

TM. UBND HUYỆN