

KHOA KIẾN
TRÚC- XÂY DỰNG

**NGHIÊN CỨU KHOA HỌC KIẾN TRÚC
XÂY DỰNG**

**CHẤT LƯỢNG CÔNG TRÌNH GIAO THÔNG ĐÔ THỊ
DƯỚI TÁC ĐỘNG CỦA CÁC CHỦ THỂ
THAM GIA HOẠT ĐỘNG XÂY DỰNG**

CHẤT LƯỢNG CÔNG TRÌNH GIAO THÔNG ĐÔ THỊ DƯỚI TÁC ĐỘNG CỦA CÁC CHỦ THỂ THAM GIA HOẠT ĐỘNG XÂY DỰNG

ThS. NCS. LÊ MẠNH TƯỜNG
Tổng Công ty XDCTGT 6

Tóm tắt: Bài báo nghiên cứu thực trạng chất lượng công trình giao thông dưới tác động của các chủ thể tham gia hoạt động xây dựng và đề xuất số giải pháp nâng cao năng lực, trách nhiệm quản lý của các chủ thể trong việc đảm bảo và nâng cao chất lượng công trình giao thông đô thị tại thành phố Hồ Chí Minh.

Summary: The article studies the quality of the transport state under the action of the subject in the construction activities and propose solutions to improve the capacity and managing responsibility of the entities to ensure the protection and improve the quality of urban traffic in Vietnam.

I. ĐẶT VẤN ĐỀ

Thành phố Hồ Chí Minh (TPHCM) hiện là trung tâm kinh tế lớn nhất nước. Nhờ những điều kiện thuận lợi về địa lý nên đã phát triển rất nhanh. Chỉ trong vòng 300 năm chèo đò thị Sài Gòn - Gia Định đã nối lại với nhau và trở thành thành phố lớn ở Việt Nam và khu vực. Hiện tại TPHCM có mức độ và tốc độ đô thị hoá cao, tăng trưởng dân số vượt bậc, dẫn đến nhu cầu về giao thông vận tải (GTVT) lớn mới có thể đáp ứng nhu cầu lưu thông của con người và hàng hóa. Lúc này nhiệm vụ đặt ra cho các cấp chính quyền đô thị, phải quan tâm đến việc củng cố và phát triển cơ sở hạ tầng kỹ thuật đô thị trong đó các yêu cầu về cơ sở hạ tầng kỹ thuật GTVT phải được quan tâm đầu tiên, nhằm đáp ứng yêu cầu phát triển các ngành sản xuất vật chất của đô thị. Gắn liền

với các yêu cầu về khối lượng thì các đòi hỏi về chất lượng cũng ngày một cao hơn.

Hoạt động xây dựng công trình (XDCT) nói chung, công trình giao thông nói riêng của TPHCM giai đoạn hiện tại đã có tiến bộ vượt bậc. Điều này đã làm thay đổi bộ mặt của ngành giao thông nói riêng của thành phố nói chung. Tuy nhiên nhìn nhận một cách nghiêm túc các vấn đề về chất lượng dự án, chất lượng công trình vẫn còn những tồn tại, những bất cập, còn công trình có sự cố gây thiệt hại tiền bạc của xã hội, thậm chí còn có sự cố công trình gây thảm họa. Các sự cố này được xác định bởi nhiều nguyên nhân, không phải chỉ ở quá trình xây lắp mà có ở tất cả các giai đoạn của quá trình thực hiện dự án. Điều đó chứng tỏ quá trình chế tạo sản phẩm công trình giao thông cần phải được hoàn chỉnh lại ở tất cả các giai đoạn từ lập dự án - thiết kế - chế tạo

và khai thác sử dụng. Điều này cũng cho thấy vai trò của các chủ thể tham gia hoạt động xây dựng có ảnh hưởng rất lớn đến chất lượng công trình giao thông đô thị (CTGTĐT).

Xuất phát từ thực tế đó, bài báo tập trung làm rõ tác động của các chủ thể và đưa ra một số giải pháp nâng cao năng lực và trách nhiệm của các chủ thể tham gia hoạt động xây dựng đối với chất lượng CTGTĐT.

II. NỘI DUNG

2.1. Một số vấn đề chất lượng xây dựng CTGT nhìn từ trách nhiệm của chủ thể

a) Về phía chủ đầu tư:

Để đánh giá các tồn tại về chất lượng dự án xây dựng CTGT ta có thể xem xét ảnh hưởng của các chủ thể thông qua một số dự án lớn mà ngành giao thông TPHCM được Ủy Ban nhân dân (UBND) TPHCM ủy quyền làm chủ đầu tư.

- **Dự án đại lộ Đông Tây:** Có đoạn hầm dài 400m, là hạng mục quan trọng, được thiết kế xuyên qua sông Sài Gòn nhưng cả 4 dốt hầm đều có vấn đề chất lượng bê tông, chất lượng vật liệu mà chủ đầu tư phải mời tư vấn nước ngoài thẩm định và đưa ra biện pháp xử lý.

- **Dự án vệ sinh môi trường (lưu vực kênh Nhiêu Lộc Thị Nghè):** Mục đích nhằm giảm thiểu ngập úng trên khu vực 3324 ha của 7 quận nội thành do nhà thầu liên doanh Thiên Tân - Trung Cảng (Tianin - Chez; Trung Quốc) thi công, khởi công tháng 11/2003, dự kiến hoàn thành tháng 11/2006. Nhưng đến nay mới đạt 60% khối lượng, việc chậm tiến độ đã được UBND TPHCM kết luận:

+ Nhà thầu chưa đủ năng lực về thiết bị,

về tài chính.

+ Biện pháp tổ chức thi công không hợp lý do thiếu các số liệu về địa chất yếu và phức tạp của khu vực dự án.

Dự án kéo dài, ngoài việc làm tăng giá thành công trình mà còn làm nhiều hạng mục phải xử lý các vấn đề về kỹ thuật, về vật liệu, về thiết bị, do vậy chất lượng rất khó đảm bảo. Trong khi đó tình trạng ngập úng của thành phố vẫn không hề giảm nhất là khi có mưa to và triều cường, gây xuống cấp nhanh hệ thống hạ tầng kỹ thuật GTVT đô thị.

- **Dự án cải tạo môi trường nước:** Hiện tại thành phố vẫn còn 197 điểm khu vực nội đô đang được lập các lô cốt để đào đường đã gây hiện tượng ùn tắc giao thông và ô nhiễm nặng nề môi trường. Quá trình thi công tái lập mặt đường đều được làm vội, không đủ thời gian gia tải, khó kiểm soát được chất lượng vật liệu, do thời gian thi công thường làm vào ban đêm để đảm bảo giao thông, điều đó khó có thể đảm bảo chất lượng hệ thống đường nội đô.

- **Dự án cầu Văn Thánh, đường Lê Thánh Tông nối dài:** Khi chưa đưa vào khai thác hầm chui đã lún, sụt, không sử dụng được phải xử lý, phần cầu sau 2 năm sử dụng đã phải sửa chữa lại do một số đầu dầm và mặt cầu nứt vỡ, dự án có vòng đời qua ngắn, điều đó chứng tỏ chất lượng công trình không đảm bảo.

Thông qua các dự án trên có thể đánh giá năng lực hệ thống quản lý của chủ đầu tư chưa tốt, dẫn đến không kiểm soát được quá trình thực hiện dự án. Hậu quả là dự án nào cũng có các sai sót về chất lượng, về tiến độ, nhưng

việc phân định trách nhiệm để xử lý hầu như bị lãng quên.

b) Về phía nhà thầu khảo sát thiết kế:

+ **Dự án nâng cấp tuyến đường Rừng Sác, huyện Cần Giò:** Phần cầu do Công ty Tư vấn Giao thông Sài Gòn thiết kế một loạt sự cố xảy ra như: trụ T4, T5 cầu Rạch Lá, trụ T5 cầu Lôi Giang đều có sự cố trụ bị trôi về hướng sông sau khi đã cơ bản hoàn thành hạng mục đóng cọc. Công trình phải dừng lại để xác định nguyên nhân. Sau khi kết luận nguyên nhân sự cố do địa chất khu vực quá yếu, lớp bùn bề mặt quá dày và hệ cọc lại nằm trên cung trượt, do vậy phải thay đổi thiết kế bằng hệ móng cọc khoan nhồi, gây lãng phí, dự án lại kéo dài.

+ **Dự án cầu Văn Thánh:** Do Công ty tư vấn thiết kế GTVT phía Nam (TEDISOUTH) thiết kế. Hàm chui được đặt trên hệ cọc có chiều dài $5m \div 5,5m$, mật độ $25 \text{ cọc}/m^2$, nhưng chiều dày lớp bùn quá lớn, hệ cọc không đủ tải, gây lún, sụt, nứt hầm khi chưa đưa vào khai thác.

+ **Dự án cầu Bình Lợi:** Do liên doanh KOREACONSULTANTS INTERNATIONAL và Công ty Cổ phần Tư vấn thiết kế GTVT phía Nam thiết kế; Phần đường dẫn cầu phía Thủ Đức dài hơn 8km thì có 3km nằm trên tuyến cấp nước $\phi 1500$ của nhà máy nước Thủ Đức cấp cho TPHCM. Thiết kế không có phương án bảo vệ cho hệ thống đường ống nước. Hiện tại hạng mục thi công đường phải dừng chờ phương án xử lý. Dự án kéo dài, cho dù bất cứ phương án xử lý nào khi muốn giảm rủi ro về chất lượng thì cũng gây lãng phí nhiều tỷ đồng.

Qua các ví dụ trên chứng tỏ năng lực của nhà thầu thiết kế còn yếu, chưa tuân thủ quy trình thiết kế, chưa thực hiện hết trách nhiệm, tạo nên nhiều sai sót, gây ảnh hưởng tới chất lượng công trình.

Các ví dụ chứng tỏ chất lượng của công tác khảo sát - thiết kế còn thấp, nhà thầu không tuân thủ đầy đủ quy trình khảo sát - thiết kế gây sự cố công trình, do vậy còn nhiều tồn tại ở góc độ thiết kế cần được điều chỉnh lại.

c) Về phía nhà thầu thi công:

+ Sự cố đội thi công thuộc Công ty Công trình Giao thông 621 ăn bớt vật liệu khi thi công công trình cầu Văn Thánh bị phát hiện. Về mặt pháp luật thì đội trưởng thi công và cán bộ kỹ thuật đã bị truy tố, nhưng về mặt chất lượng thì chắc chắn không đảm bảo do việc cố tình ăn bớt nguyên vật liệu.

+ Sự cố đưa vật liệu kém chất lượng của Công ty Công trình Thủy Miền Nam vào thi công lớp bề mặt của tuyến đường vào trung tâm huyện Bình Chánh, khi mới đưa vào sử dụng đã gây hỏng lớp bề mặt, phải bóc đi thi công lại.

+ Tổng công ty Bạch Đằng trúng thầu thi công một số hạng mục của dự án cải tạo môi trường nước thuộc khu vực quận 3, thành phố Hồ Chí Minh quá trình thi công - nhiều hạng mục không đảm bảo chất lượng phải thi công lại, gây kéo dài tiến độ. Tháng 10/2008 UBND TPHCM phải đưa ra quyết định đình chỉ thi công thay đổi lại nhà thầu và cấm thi công các công trình trên địa bàn thành phố v.v...

Một số ví dụ trên cho thấy hệ thống đảm

bảo chất lượng của nhà thầu không có hoặc chưa phát huy tác dụng. Mặt khác, nhà thầu cũng chưa quan tâm, chú trọng đến việc đào tạo, giáo dục chuyên môn và đạo đức nghề nghiệp cho đội ngũ cán bộ và công nhân kỹ thuật nâng cao ý thức trách nhiệm đối với chất lượng công trình xây dựng.

Qua việc xem xét, đánh giá chất lượng CTXD của các dự án nêu trên cho thấy vai trò của các nhà thầu trong hoạt động xây dựng có ảnh hưởng lớn đến chất lượng công trình xây dựng.

Đánh giá chung:

Những năm gần đây sản phẩm XDCTGT đã phần nào đáp ứng yêu cầu phát triển của nền kinh tế, song về mặt chất lượng như đã nêu trên vẫn tồn tại nhiều vấn đề phải giải quyết, nhất là ở các đô thị lớn như TPHCM. Chất lượng lúc này không chỉ là độ bền chắc, công năng sử dụng mà còn là các vấn đề khác như cảnh quan môi trường, tính thẩm mỹ, bản sắc văn hoá v.v... Mà các cấp quản lý từ trung ương đến địa phương vẫn chưa quan tâm đúng mực. Cụ thể ở TPHCM vai trò quản lý nhà nước của Sở xây dựng, Sở GTVT chưa được thực hiện tốt, thể hiện ở việc triển khai các văn bản pháp quy về quản lý chất lượng, các quy trình lựa chọn nhà thầu tham gia dự án, các quy trình kiểm tra, kiểm soát chất lượng còn thiếu chặt chẽ, các quy định về năng lực nhà thầu còn chưa đầy đủ v.v...

Các chủ đầu tư được uỷ quyền chưa thực hiện tốt nhiệm vụ của mình trong quản lý đầu tư. Chức năng quản lý nhà nước và quản lý kinh doanh của các khu quản lý giao thông đô thị, các ban Quản lý Dự án (QLDA) thuộc Sở

giao thông không được phân định rõ ràng, đây sẽ là kẽ hở lớn trong việc kiểm soát chất lượng dự án. Việc hệ thống quản lý vừa thiếu vừa yếu, phong cách làm việc không chuyên nghiệp dẫn đến các hiện tượng, quan liêu, thiếu trách nhiệm là các nguyên nhân không quản lý và kiểm soát được quá trình thực hiện chất lượng của các nhà thầu. Mặt khác do hệ thống quản lý hiện tại còn bị buông lỏng cũng là tác nhân dẫn đến việc tùy tiện, thiếu trách nhiệm của các nhà thầu đối với chất lượng dự án CTGT mà các giải pháp hiện hữu của thành phố chưa thể khắc phục được.

2.2. Giải pháp nâng cao trách nhiệm quản lý của các chủ thể trong việc đảm bảo chất lượng CTXD

Từ thực tế hoạt động xây dựng của TPHCM tác giả đưa ra một số giải pháp liên quan đến hệ thống quản lý các chủ thể tham gia hoạt động xây dựng nhằm với mục đích củng cố hệ thống quản lý và phát huy nội lực của các chủ thể trong việc tham gia lĩnh vực hoạt động xây dựng CTGT đô thị :

a) Đối với hệ thống quản lý:

- Quản lý chất lượng là lĩnh vực khoa học, mang tính độc lập do vậy nó phải được chú trọng và quan tâm ở mức chuyên sâu, mà hiện tại hệ thống quản lý nhà nước của TPHCM chưa đáp ứng. Để thực hiện được công tác này thì phải tách phòng quản lý giao thông đô thị hiện tại, thành hai phòng là :

+ Phòng QLGT đô thị.

+ Phòng QLDA và chất lượng Dự án đô thị xây dựng công trình giao thông (DA ĐTXDCTGT) đô thị, nhằm chuyên nghiệp

hoá công tác quản lý dự án và chất lượng DA ĐTXDCTGT đô thị .

- Chuyển chức năng quản lý nhà nước của các khu quản lý giao thông đô thị, các Ban QLDA thuộc Sở giao thông, sang chức năng quản lý kinh doanh và kiểm soát việc thực hiện chất lượng điều đó sẽ gắn được quyền lợi kinh tế và trách nhiệm về chất lượng của các khu quản lý giao thông đô thị, các Ban QLDA trong việc quản lý DA ĐTXDCTGT đô thị.

- Củng cố và hoàn thiện quy trình đào tạo và xét cấp các loại chứng chỉ nghề khảo sát, tư vấn giám sát, tư vấn thiết kế, chỉ huy trưởng công trường v.v... ở các Sở xây dựng địa phương.

b) Đối với hệ thống các nhà thầu:

- Xác định rõ nhiệm vụ và trách nhiệm của các nhà thầu khi tham gia thực hiện DAĐTXDGTGT đô thị gồm:

+ Xây dựng kế hoạch đảm bảo chất lượng cho mọi hoạt động chế tạo sản phẩm của hệ thống.

+ Xây dựng quy trình chất lượng cho từng loại sản phẩm công trình xây dựng thuộc dự án.

+ Củng cố nguồn lực nhằm nâng cao năng lực của tổ chức.

+ Thực hiện các cam kết về chất lượng.

+ Triệt để quan tâm đến việc đào tạo chuyên môn và đạo đức nghề nghiệp của đội ngũ cán bộ quản lý, cán bộ kỹ thuật, công nhân của tổ chức.

- Chuẩn hoá điều kiện năng lực của các nhà thầu khi tham gia DAXDCTGT đô thị nhằm thực hiện các mục đích sau:

+ Là cơ sở để các nhà thầu củng cố và hoàn thiện hệ thống đảm bảo chất lượng và năng lực thực hiện về kỹ thuật, về công nghệ, về tài chính khi tham gia dự án.

+ Củng cố nguồn lực thông qua các hình thức đào tạo dài hạn, ngắn hạn, chế độ đãi ngộ v.v... nhằm ổn định và hoàn thiện đội ngũ cán bộ quản lý, cán bộ kỹ thuật, công nhân tay nghề cao có đủ năng lực thực hiện dự án.

III. KẾT LUẬN

Chất lượng công trình xây dựng (CTXD) là một chỉ tiêu quan trọng, phản ánh tác động của nhiều yếu tố, nhiều tác nhân trong quá trình hình thành sản phẩm xây dựng.

Các yêu cầu về kỹ thuật, về chất lượng của dự án, được thể hiện thông qua chất lượng công tác khảo sát, thiết kế, đấu thầu, thi công xây dựng v.v... Như vậy, việc quan tâm đến năng lực và trách nhiệm quản lý của các chủ thể tham gia hoạt động xây dựng có ý nghĩa rất lớn đối với việc đảm bảo chất lượng và quản lý chất lượng CTXD.

Với những đề xuất trên, tác giả mong muốn đóng góp một số giải pháp nâng cao năng lực và trách nhiệm của các chủ thể tham gia vào hoạt động xây dựng, nhằm nâng cao chất lượng CTXD đô thị trong giai đoạn hiện nay.

Tài liệu tham khảo

[1]. TS. Võ Kim Cương, “Quản lý đô thị thời kỳ chuyên đổi”, NXB xây dựng 2004.

[2]. Tạp chí Sài Gòn đầu tư và xây dựng thường kỳ ♦