

BẢN TIN THÍ NGHIỆM & KIỂM ĐỊNH XÂY DỰNG

CƠ QUAN THÔNG TIN CỦA MẠNG KIỂM ĐỊNH CHẤT LƯỢNG CÔNG TRÌNH XÂY DỰNG VIỆT NAM - SỐ 28 - THÁNG 6/2026



Những quy định mới trong công tác quản lý chất lượng công trình xây dựng

Những quy định mới
trong công tác quản lý
chất lượng công trình xây dựng

Tr. 04

Mạng kiểm định chất lượng công trình
xây dựng Việt Nam làm tốt vai trò
phản biện xã hội.

Tr. 23

Quản lý và kiểm soát chất lượng
công trình đường sắt tốc độ cao
tại Việt Nam

Tr. 41



Mục Lục

Tiêu điểm

- 04 HOÀN THIỆN KHUNG PHÁP LÝ VỀ QUẢN LÝ HOẠT ĐỘNG XÂY DỰNG THEO LUẬT XÂY DỰNG SỐ 135/2025/QH15 VÀ CÁC NGHỊ ĐỊNH HƯỚNG DẪN THI HÀNH.
- 10 NHỮNG ĐIỂM MỚI CỦA LUẬT XÂY DỰNG SỐ 135/2025/QH15 VÀ NGHỊ ĐỊNH SỐ 207/2026/NĐ-CP VỀ QUẢN LÝ CHẤT LƯỢNG

Chuyển động Mạng Kiểm định

- 23 MẠNG KIỂM ĐỊNH CHẤT LƯỢNG CÔNG TRÌNH XÂY DỰNG VIỆT NAM LÀM TỐT VAI TRÒ PHẢN BIỆN XÃ HỘI

Chuyên đề Khoa học

- 28 KIỂM ĐỊNH MỘT SỐ CÔNG TRÌNH CẦU GẤP VẤN ĐỀ CHẤT LƯỢNG DO QUAN ĐIỂM THIẾT KẾ VÀ CÔNG NGHỆ THI CÔNG
- 36 MỘT SỐ GIẢI PHÁP NÂNG CAO CHẤT LƯỢNG CÔNG TÁC THÍ NGHIỆM VÀ KIỂM ĐỊNH TRONG QUẢN LÝ CHẤT LƯỢNG DỰ ÁN ĐƯỜNG CAO TỐC
- 41 QUẢN LÝ VÀ KIỂM SOÁT CHẤT LƯỢNG CÔNG TRÌNH ĐƯỜNG SẮT TỐC ĐỘ CAO TẠI VIỆT NAM
- 45 KHÓ KHĂN VƯỚNG MẮC TRONG LĨNH VỰC TƯ VẤN XÂY DỰNG VÀ THỰC TIỄN TRONG HOẠT ĐỘNG ĐÁNH GIÁ AN TOÀN CÔNG TRÌNH TẠI ĐỊA PHƯƠNG
- 48 THỰC TIỄN VÀ KINH NGHIỆM TRONG HỖ TRỢ CƠ QUAN CHUYÊN MÔN VỀ XÂY DỰNG TRONG KIỂM TRA CÔNG TÁC NGHIỆM THU CÔNG TRÌNH XÂY DỰNG

CHỦ NHIỆM XUẤT BẢN

TS. Hoàng Hải

CHỊU TRÁCH NHIỆM XUẤT BẢN

Ks. Nguyễn Bá Tuấn

BAN CỐ VẤN VÀ THẨM ĐỊNH NỘI DUNG

Chủ tịch: GS.TSKH. Nguyễn Văn Quảng

HỘI ĐỒNG CỐ VẤN

PGS.TS. Trần Chung

PGS.TS. Võ Văn Thảo

GS.TS. Vũ Thanh Te

BAN BIÊN TẬP

Trưởng ban: ThS. Nguyễn Quốc Chính

Phó Trưởng ban: KTS. Nguyễn Xuân Phương

THÀNH VIÊN

ThS. Nguyễn Văn Hà

ThS. Phạm Thùy Trinh

TÒA SOẠN VÀ TRỊ SỰ

TRUNG TÂM PHÁT TRIỂN

CÔNG NGHỆ QUẢN LÝ

VÀ KIỂM ĐỊNH XÂY DỰNG

Địa chỉ: 65 Quán Sứ, P. Cửa Nam, Hà Nội

Email: daotao.cqm@gmail.com

Mã ISSN: 2588-1280

NHỮNG ĐIỂM MỚI CỦA LUẬT XÂY DỰNG SỐ 135/2025/QH15
VÀ NGHỊ ĐỊNH HƯỚNG DẪN TRONG CÔNG TÁC QUẢN LÝ DỰ ÁN ĐẦU TƯ XÂY DỰNG

Hoàn thiện khung pháp lý về quản lý hoạt động xây dựng theo Luật Xây dựng số 135/2025/QH15 và các nghị định hướng dẫn thi hành.

TÓM TẮT

Trong bối cảnh yêu cầu hoàn thiện thể chế, cải cách thủ tục hành chính, đẩy mạnh phân cấp, phân quyền và chuyển đổi số trong hoạt động đầu tư xây dựng, Quốc hội đã ban hành Luật Xây dựng số 135/2025/QH15, đồng thời Chính phủ ban hành Nghị định số 217/2026/NĐ-CP và Nghị định số 212/2026/NĐ-CP nhằm cụ thể hóa các quy định của Luật. So với hệ thống pháp luật trước đây, các văn bản mới không chỉ sửa đổi các quy định về trình tự, thủ tục quản lý hoạt động xây dựng mà còn thể hiện sự đổi mới về phương thức quản lý nhà nước theo hướng tinh gọn, minh bạch, tăng cường phân cấp, đề cao trách nhiệm của các chủ thể tham gia hoạt động xây dựng và thúc đẩy chuyển đổi số trong quản lý.

Trên cơ sở nghiên cứu các quy định của Luật Xây dựng số 135/2025/QH15 và hai nghị định hướng dẫn thi hành, bài viết tập trung phân tích những nội dung đổi mới nổi bật về quản lý hoạt động xây dựng, bao gồm hoàn thiện cơ chế phân cấp quản lý, đổi mới quy định về khảo sát, thiết kế và quản lý dự án đầu tư xây dựng, cải cách thủ tục cấp giấy phép xây dựng, hoàn thiện quy định về điều kiện năng lực hoạt động xây dựng và phát triển hệ thống thông tin, cơ sở dữ liệu quốc gia về hoạt động xây dựng. Đồng thời, bài viết đánh giá những tác động của khung pháp lý mới đối với cơ quan quản lý nhà nước, doanh nghiệp và các chủ thể tham gia hoạt động xây dựng; qua đó đề xuất một số kiến nghị nhằm nâng cao hiệu quả tổ chức thực hiện và tiếp tục hoàn thiện pháp luật trong thời gian tới.

Từ khóa: Luật Xây dựng năm 2025; quản lý hoạt động xây dựng; Nghị định số 217/2026/NĐ-CP; Nghị định số 212/2026/NĐ-CP; phân cấp; chuyển đổi số.

1. Đặt vấn đề

Trong những năm gần đây, cùng với yêu cầu hoàn thiện thể chế phát triển, cải cách thủ tục hành chính và xây dựng nền hành chính hiện đại, hệ thống pháp luật về xây dựng ở Việt Nam tiếp tục được rà soát, sửa đổi theo hướng đồng bộ, thống nhất và phù hợp hơn với thực tiễn phát triển kinh tế - xã hội. Sự phát triển nhanh của thị trường xây dựng, yêu cầu đẩy mạnh đầu tư kết cấu hạ tầng, cùng với việc triển khai mô hình chính quyền địa phương hai cấp và chủ trương phân cấp, phân quyền mạnh mẽ đã đặt ra yêu cầu đổi mới phương thức quản lý nhà nước đối với hoạt động xây dựng.

Sau hơn mười năm thực hiện, Luật Xây dựng năm 2014 và Luật sửa đổi, bổ sung một số điều của Luật Xây dựng năm 2020 đã tạo hành lang pháp lý quan trọng cho hoạt động đầu tư xây dựng. Tuy nhiên, quá trình thực hiện cũng bộc lộ một số hạn chế như quy định giữa các văn bản pháp luật còn thiếu đồng bộ, một số thủ tục hành chính còn chồng chéo, việc phân định trách nhiệm giữa các cơ quan quản lý và các chủ thể tham gia hoạt động xây dựng chưa thật sự rõ ràng, trong khi yêu cầu ứng dụng công nghệ số vào công tác quản lý vẫn còn nhiều khoảng trống cần tiếp tục hoàn thiện.

Để đáp ứng yêu cầu phát triển trong giai đoạn mới, Quốc hội đã ban hành Luật Xây dựng số 135/2025/QH15, tạo cơ sở pháp lý cho việc đổi mới toàn diện hoạt động quản lý xây dựng. Trên cơ sở đó, Chính phủ tiếp tục ban hành Nghị định số 217/2026/NĐ-CP quy định chi tiết một số nội dung về quản lý hoạt động xây dựng và Nghị định số 212/2026/NĐ-CP quy định về điều kiện năng lực hoạt động xây dựng, hệ thống thông tin và cơ sở dữ liệu quốc gia về hoạt động xây dựng. Việc ban hành đồng thời hai nghị định đã góp phần hoàn thiện hệ thống văn bản hướng dẫn thi hành Luật, tạo lập khung pháp lý thống nhất, đồng bộ cho hoạt động quản lý xây dựng trong bối cảnh mới.

Điểm đáng chú ý là các văn bản mới không chỉ điều chỉnh các quy định mang tính kỹ thuật mà còn phản ánh sự thay đổi về tư duy quản lý nhà nước. Trọng tâm của quá trình sửa đổi không còn là bổ sung thêm thủ tục hành chính mà hướng tới xây dựng một cơ chế quản lý hiện đại hơn, trong đó tăng cường phân cấp, phân quyền, đề cao trách nhiệm của các chủ thể tham gia hoạt động xây dựng, đồng thời thúc đẩy chuyển đổi số và xây dựng cơ sở dữ liệu phục vụ công tác quản lý nhà nước. Đây là những nội dung có ý nghĩa quan trọng, tác động trực tiếp đến hoạt động của cơ quan quản lý, chủ đầu tư, tổ chức tư vấn và doanh nghiệp xây dựng.

Xuất phát từ những yêu cầu đó, bài viết tập trung phân tích các định hướng đổi mới của Luật Xây dựng số 135/2025/QH15 và làm rõ những nội dung mới được cụ thể hóa trong Nghị định số 217/2026/NĐ-CP và Nghị định số 212/2026/NĐ-CP. Trên cơ sở so sánh với các quy định trước đây, bài viết đánh giá những tác động của khung pháp lý mới đối với công tác quản lý hoạt động xây dựng và đề xuất một số kiến nghị nhằm góp phần nâng cao hiệu quả tổ chức thực hiện trong thời gian tới.

2. Những định hướng đổi mới của Luật Xây dựng số 135/2025/QH15 - Nền tảng hoàn thiện khung pháp lý về quản lý hoạt động xây dựng

Luật Xây dựng số 135/2025/QH15 được Quốc hội thông qua trong bối cảnh hoạt động đầu tư xây dựng đang đứng trước yêu cầu đổi mới mạnh mẽ về thể chế nhằm đáp ứng mục tiêu phát triển kinh tế - xã hội, cải cách thủ tục hành chính, đẩy mạnh phân cấp, phân quyền và xây dựng Chính phủ số. So với Luật Xây dựng năm 2014 và Luật sửa đổi, bổ sung một số điều của Luật Xây dựng năm 2020, Luật Xây dựng năm 2025 không chỉ điều chỉnh các quy định mang tính kỹ thuật mà còn thể hiện sự thay đổi đáng kể về tư duy quản lý nhà nước đối với hoạt động đầu tư xây dựng.

Điểm nổi bật của Luật là chuyển từ cách tiếp cận quản lý thiên về kiểm soát thủ tục hành chính sang xây dựng một cơ chế quản lý dựa trên phân định rõ trách nhiệm của các chủ thể tham gia hoạt động xây dựng. Nếu như trước đây, nhiều nội dung quản lý được thực hiện thông qua sự tham gia trực tiếp của cơ quan nhà nước ở từng giai đoạn của dự án thì Luật Xây dựng năm 2025 đã giảm bớt các thủ tục mang tính tiền kiểm, đồng thời tăng cường trách nhiệm của chủ đầu tư, nhà thầu, tổ chức tư vấn và các tổ chức có liên quan trong việc bảo đảm chất lượng, tiến độ và hiệu quả đầu tư xây dựng. Sự thay đổi này phù hợp với xu hướng cải cách thể chế hiện nay, khi Nhà nước chuyển từ vai trò "thực hiện thay" sang "thiết lập khuôn khổ pháp lý và kiểm soát việc tuân thủ pháp luật".

Một định hướng quan trọng khác của Luật là tiếp tục hoàn thiện cơ chế phân cấp, phân quyền trong quản lý hoạt động xây dựng. Theo đó, nhiều nhiệm vụ quản lý được điều chỉnh theo hướng giao quyền chủ động nhiều hơn cho chính quyền địa phương và các cơ quan chuyên môn, đồng thời xác định rõ trách nhiệm của từng cấp trong tổ chức thực hiện. Việc phân cấp không chỉ nhằm rút ngắn thời gian giải quyết thủ tục hành chính mà còn góp phần nâng cao hiệu quả quản lý nhà nước thông qua việc gắn trách nhiệm với thẩm quyền của từng cơ quan. Đây cũng là cơ sở để Chính phủ cụ thể hóa các quy định về phân cấp trong Nghị định số 217/2026/NĐ-CP.

Bên cạnh yêu cầu cải cách tổ chức quản lý, Luật Xây dựng năm 2025 cũng đặt trọng tâm vào việc hoàn thiện cơ chế quản lý hoạt động xây dựng theo hướng đồng bộ, xuyên suốt giữa các giai đoạn của quá trình đầu tư xây dựng. Các quy định của Luật được xây dựng theo hướng tăng cường sự liên kết giữa quy hoạch, khảo sát, thiết kế, quản lý dự án, cấp giấy phép xây dựng, thi công và quản lý trật tự xây dựng, góp phần hạn chế tình trạng chồng chéo, thiếu thống nhất giữa các quy định pháp luật trước đây. Đây là cơ sở quan trọng để các nghị định hướng dẫn thi hành quy định cụ thể hơn về trình tự, thủ tục và trách nhiệm của các chủ thể trong từng hoạt động chuyên môn.

Một trong những nội dung có ý nghĩa lâu dài của Luật Xây dựng số 135/2025/QH15 là tạo lập hành lang pháp lý cho việc chuyển đổi số trong lĩnh vực xây dựng. Lần đầu tiên, yêu cầu xây dựng hệ thống thông tin, cơ sở dữ liệu chuyên ngành và số hóa quy trình quản lý hoạt động xây dựng được đặt ra một cách đồng bộ, không chỉ nhằm phục vụ giải quyết thủ tục hành chính mà còn hướng tới hình thành hệ thống dữ liệu thống nhất phục vụ công tác quản lý, giám sát và hoạch định chính sách. Định hướng này sau đó được cụ thể hóa trong Nghị định số 212/2026/NĐ-CP thông qua các quy định về hệ thống thông tin và cơ sở dữ liệu quốc gia về hoạt động xây dựng, tạo nền tảng cho việc hiện đại hóa công tác quản lý nhà nước trong giai đoạn tới.

Có thể thấy, Luật Xây dựng số 135/2025/QH15 không tập trung sửa đổi đơn lẻ các quy định về trình tự, thủ tục đầu tư xây dựng mà hướng tới hoàn thiện phương thức quản lý hoạt động xây dựng theo hướng hiện đại, minh bạch và hiệu quả hơn. Những định hướng lớn của Luật đã trở thành cơ sở để Chính phủ ban hành Nghị định số 217/2026/NĐ-CP quy định chi tiết về quản lý hoạt động xây dựng và Nghị định số 212/2026/NĐ-CP quy định về điều kiện năng lực hoạt động xây dựng, hệ thống thông tin và cơ sở dữ liệu quốc gia về hoạt động xây dựng. Hai nghị định này không chỉ cụ thể hóa các quy định của Luật mà còn tạo thành một hệ thống pháp lý tương đối hoàn chỉnh, đáp ứng yêu cầu đổi mới công tác quản lý nhà nước trong lĩnh vực xây dựng.

3. Đổi mới cơ chế quản lý hoạt động xây dựng theo Nghị định số 217/2026/NĐ-CP

Nghị định số 217/2026/NĐ-CP được ban hành nhằm cụ thể hóa các quy định của Luật Xây dựng số 135/2025/QH15 về quản lý hoạt động xây dựng, đồng thời thay thế các quy định trước đây không còn phù hợp với yêu cầu cải cách thể chế và tổ chức bộ máy hành chính nhà nước. So với hệ thống pháp luật trước đây, Nghị định không chỉ sửa đổi các quy định về trình tự, thủ tục thực hiện hoạt động xây dựng mà còn thể hiện sự thay đổi đáng kể về phương thức quản lý nhà nước. Trọng tâm của những sửa đổi lần này là hoàn thiện cơ chế phân cấp, phân quyền, giảm các khâu trung gian trong giải quyết thủ tục hành chính, tăng tính tự chủ của địa phương và nâng cao trách nhiệm của các chủ thể tham gia hoạt động xây dựng. Đây là bước cụ thể hóa quan trọng các định hướng cải cách được đặt ra trong Luật Xây dựng số 135/2025/QH15.

3.1. Hoàn thiện cơ chế phân cấp, phân quyền trong quản lý hoạt động xây dựng

Một trong những nội dung xuyên suốt của Nghị định số 217/2026/NĐ-CP là tiếp tục cụ thể hóa chủ trương phân cấp, phân quyền trong quản lý nhà nước về xây dựng. Nếu như trước đây nhiều nội dung quản lý còn phụ thuộc vào sự tham gia của cơ quan quản lý cấp trên thì Nghị định mới đã điều chỉnh theo hướng giao nhiều thẩm quyền hơn cho chính quyền địa phương và các cơ quan chuyên môn trực tiếp thực hiện nhiệm vụ quản lý hoạt động xây dựng. Sự thay đổi này phù hợp với chủ trương cải cách tổ chức bộ máy hành chính, đồng thời đáp ứng yêu cầu nâng cao tính chủ động, linh hoạt trong giải quyết các công việc phát sinh tại địa phương.

Việc phân cấp không chỉ mang ý nghĩa rút ngắn thời gian xử lý hồ sơ hành chính mà còn góp phần xác định rõ trách nhiệm của từng cấp, từng cơ quan trong quá trình thực hiện. Thay vì cơ chế quản lý theo hướng tập trung, Nghị định hướng đến việc phân định rõ thẩm quyền đi đôi với trách nhiệm giải trình, qua đó nâng cao hiệu lực, hiệu quả quản lý nhà nước và hạn chế tình trạng chồng chéo trong tổ chức thực hiện.

Ở góc độ quản lý, đây là sự thay đổi mang tính nền tảng. Khi thẩm quyền được giao gắn với trách nhiệm của từng cấp quản lý, cơ quan nhà nước có điều kiện tập trung hơn vào công tác xây dựng chính sách, hướng dẫn, kiểm tra và giám sát, trong khi các thủ tục hành chính được giải quyết nhanh hơn tại địa phương. Điều này không chỉ tạo thuận lợi cho hoạt động đầu tư xây dựng mà còn góp phần cải thiện môi trường đầu tư, kinh doanh trong lĩnh vực xây dựng.

3.2. Hoàn thiện quy định về khảo sát, thiết kế và quản lý dự án đầu tư xây dựng

Bên cạnh việc đổi mới cơ chế quản lý, Nghị định số 217/2026/NĐ-CP tiếp tục hoàn thiện các quy định liên quan đến khảo sát, thiết kế và quản lý dự án đầu tư xây dựng theo hướng bảo đảm tính liên thông giữa các giai đoạn của quá trình đầu tư. Các quy định mới không chỉ làm rõ trách nhiệm của chủ đầu tư, tổ chức tư vấn và các chủ thể liên quan mà còn nhấn mạnh yêu cầu bảo đảm sự thống nhất giữa kết quả khảo sát, phương án thiết kế và giải pháp tổ chức thực hiện dự án.

So với các quy định trước đây, Nghị định thể hiện rõ quan điểm quản lý theo toàn bộ vòng đời dự án thay vì quản lý tách biệt từng công đoạn. Kết quả khảo sát được xác định là cơ sở quan trọng cho việc lựa chọn giải pháp thiết kế, trong khi hồ sơ thiết kế phải bảo đảm tính phù hợp với điều kiện tự nhiên, yêu cầu sử dụng và quy hoạch xây dựng đã được phê duyệt. Cách tiếp cận này góp phần hạn chế tình trạng điều chỉnh thiết kế nhiều lần trong quá trình thi công, đồng thời nâng cao hiệu quả quản lý chi phí, tiến độ và chất lượng thực hiện dự án. Đáng chú ý, Nghị định tiếp tục đề cao trách nhiệm nghề nghiệp của các tổ chức, cá nhân tham gia hoạt động tư vấn xây dựng. Việc quy định rõ trách nhiệm của từng chủ thể không chỉ góp phần nâng cao chất lượng hồ sơ khảo sát, thiết kế mà còn tạo cơ sở pháp lý minh bạch để xác định trách nhiệm khi phát sinh sai sót hoặc tranh chấp trong quá trình triển khai dự án. Đây là xu hướng quản lý phù hợp với thông lệ quốc tế, khi trách nhiệm chuyên môn được đặt đúng vào chủ thể thực hiện thay vì phụ thuộc chủ yếu vào sự kiểm soát của cơ quan quản lý nhà nước.

3.3. Tiếp tục cải cách quy định về giấy phép xây dựng và quản lý trật tự xây dựng

Một trong những nội dung có tác động trực tiếp đến người dân và doanh nghiệp là việc tiếp tục hoàn thiện các quy định về giấy phép xây dựng và quản lý trật tự xây dựng. Theo tinh thần của Luật Xây dựng số 135/2025/QH15, Nghị định số 217/2026/NĐ-CP được xây dựng theo hướng đơn giản hóa trình tự, thủ tục hành chính, đồng thời phân định rõ trách nhiệm giữa cơ quan có thẩm quyền cấp phép với trách nhiệm của chủ đầu tư trong quá trình tổ chức thực hiện.

Việc rà soát, sửa đổi các quy định về cấp giấy phép xây dựng không chỉ nhằm giảm thời gian và chi phí tuân thủ cho tổ chức, cá nhân mà còn hướng đến bảo đảm sự thống nhất giữa quy hoạch xây dựng, thiết kế và quá trình triển khai dự án. Song song với việc cải cách thủ tục hành chính, Nghị định cũng tăng cường yêu cầu về quản lý trật tự xây dựng, xác định rõ trách nhiệm của chính quyền địa phương trong công tác kiểm tra, phát hiện và xử lý các hành vi vi phạm.

Có thể thấy, cách tiếp cận của Nghị định là giảm bớt các thủ tục hành chính không cần thiết nhưng không đồng nghĩa với việc giảm yêu cầu quản lý nhà nước. Thay vào đó, cơ chế quản lý được điều chỉnh theo hướng chuyển trọng tâm từ kiểm soát hồ sơ sang kiểm soát việc tuân thủ pháp luật trong quá trình thực hiện, qua đó vừa tạo thuận lợi cho hoạt động đầu tư xây dựng, vừa bảo đảm kỷ cương trong quản lý trật tự xây dựng.

3.4. Đánh giá chung về những đổi mới của Nghị định số 217/2026/NĐ-CP

Qua phân tích có thể thấy, Nghị định số 217/2026/NĐ-CP không đơn thuần là văn bản quy định chi tiết thi hành Luật Xây dựng số 135/2025/QH15 mà còn thể hiện sự đổi mới về phương thức quản lý hoạt động xây dựng. Những sửa đổi trong Nghị định phản ánh rõ xu hướng chuyển từ mô hình quản lý thiên về kiểm soát thủ tục hành chính sang mô hình quản lý dựa trên phân cấp, phân quyền, tăng cường trách nhiệm của các chủ thể và nâng cao hiệu quả tổ chức thực hiện.

Việc hoàn thiện các quy định về khảo sát, thiết kế, quản lý dự án, giấy phép xây dựng và quản lý trật tự xây dựng đã góp phần xây dựng khung pháp lý thống nhất, tạo điều kiện thuận lợi hơn cho hoạt động đầu tư xây dựng trong khi vẫn bảo đảm yêu cầu quản lý nhà nước. Đồng thời, những quy định này cũng tạo tiền đề quan trọng để tiếp tục đổi mới công tác quản lý hoạt động xây dựng gắn với chuyển đổi số và hiện đại hóa nền hành chính, được cụ thể hóa tại Nghị định số 212/2026/NĐ-CP về điều kiện năng lực hoạt động xây dựng, hệ thống thông tin và cơ sở dữ liệu quốc gia về hoạt động xây dựng.

4. Hoàn thiện điều kiện năng lực hoạt động xây dựng và thúc đẩy chuyển đổi số theo Nghị định số 212/2026/NĐ-CP

Khác với Nghị định số 217/2026/NĐ-CP tập trung quy định về quản lý hoạt động xây dựng, Nghị định số 212/2026/NĐ-CP hướng đến việc hoàn thiện các điều kiện bảo đảm cho hoạt động xây dựng được thực hiện một cách chuyên nghiệp, minh bạch và hiệu quả. Ngoài việc kế thừa, sửa đổi các quy định về điều kiện năng lực của tổ chức, cá nhân hoạt động xây dựng, Nghị định còn lần đầu tiên xây dựng khung pháp lý tương đối đầy đủ về Hệ thống thông tin và Cơ sở dữ liệu quốc gia về hoạt động xây dựng. Đây là một bước chuyển quan trọng từ phương thức quản lý truyền thống sang quản lý trên nền tảng dữ liệu số, phù hợp với chủ trương chuyển đổi số quốc gia và yêu cầu hiện đại hóa công tác quản lý nhà nước trong lĩnh vực xây dựng.

4.1. Hoàn thiện cơ chế quản lý điều kiện năng lực hoạt động xây dựng

Một trong những nội dung trọng tâm của Nghị định số 212/2026/NĐ-CP là tiếp tục hoàn thiện các quy định về điều kiện năng lực của tổ chức, cá nhân tham gia hoạt động xây dựng. Nếu như trước đây việc quản lý năng lực chủ yếu tập trung vào điều kiện cấp chứng chỉ hành nghề, chứng chỉ năng lực và giấy phép hoạt động xây dựng thì Nghị định mới đã mở rộng phạm vi quản lý theo hướng gắn điều kiện năng lực với trách nhiệm của các chủ thể trong suốt quá trình hành nghề.

Các quy định mới tiếp tục rà soát, chuẩn hóa điều kiện năng lực đối với từng lĩnh vực hoạt động xây dựng, đồng thời quy định rõ hơn về thẩm quyền, trình tự, thủ tục cấp, điều chỉnh và thu hồi chứng chỉ hành nghề, chứng chỉ năng lực cũng như giấy phép hoạt động xây dựng đối với nhà thầu nước ngoài. Việc chuẩn hóa các điều kiện này góp phần nâng cao tính minh bạch, bảo đảm sự thống nhất trong tổ chức thực hiện và tạo môi trường cạnh tranh lành mạnh giữa các tổ chức, cá nhân hoạt động xây dựng.

Đáng chú ý, Nghị định không chỉ dừng lại ở việc kiểm soát điều kiện đầu vào mà còn tăng cường yêu cầu công khai thông tin về năng lực của tổ chức và kinh nghiệm hành nghề của cá nhân trên Hệ thống thông tin và Cơ sở dữ liệu quốc gia về hoạt động xây dựng. Điều này góp phần nâng cao trách nhiệm nghề nghiệp, đồng thời tạo điều kiện để chủ đầu tư, cơ quan quản lý và các tổ chức có liên quan dễ dàng tra cứu, xác minh thông tin trong quá trình lựa chọn nhà thầu và tổ chức thực hiện dự án.

4.2. Hình thành Hệ thống thông tin và Cơ sở dữ liệu quốc gia về hoạt động xây dựng

Điểm đổi mới nổi bật nhất của Nghị định số 212/2026/NĐ-CP là lần đầu tiên quy định tương đối toàn diện về việc xây dựng, quản lý, khai thác và sử dụng Hệ thống thông tin và Cơ sở dữ liệu quốc gia về hoạt động xây dựng. So với các quy định trước đây vốn mới chỉ dừng ở việc quản lý rời rạc từng loại thông tin chuyên ngành, Nghị định đã tạo cơ sở pháp lý cho việc hình thành một hệ thống dữ liệu tập trung, thống nhất trên phạm vi cả nước.

Theo đó, Hệ thống thông tin và Cơ sở dữ liệu quốc gia không chỉ phục vụ công tác quản lý nhà nước mà còn là nền tảng để kết nối, chia sẻ dữ liệu giữa các cơ quan quản lý, địa phương và các chủ thể tham gia hoạt động xây dựng. Việc chuẩn hóa, số hóa và công khai một phần dữ liệu chuyên ngành sẽ góp phần giảm trùng lặp trong cung cấp hồ sơ, nâng cao tính minh bạch và hỗ trợ hiệu quả cho quá trình giải quyết thủ tục hành chính.

Ở góc độ quản lý, đây là sự thay đổi có ý nghĩa chiến lược. Khi dữ liệu về năng lực tổ chức, chứng chỉ hành nghề, giấy phép hoạt động xây dựng và các thông tin chuyên ngành được quản lý tập trung trên môi trường số, cơ quan quản lý nhà nước có điều kiện chuyển từ phương thức quản lý dựa trên hồ sơ giấy sang quản lý dựa trên dữ liệu, góp phần nâng cao hiệu quả giám sát, thống kê và hoạch định chính sách.

4.3. Góp phần thúc đẩy chuyển đổi số trong lĩnh vực xây dựng

Có thể thấy, điểm mới của Nghị định số 212/2026/NĐ-CP không chỉ nằm ở việc bổ sung các quy định về công nghệ thông tin mà còn thể hiện sự thay đổi trong tư duy quản lý nhà nước đối với hoạt động xây dựng. Việc hình thành Hệ thống thông tin và Cơ sở dữ liệu quốc gia là nền tảng để từng bước số hóa các quy trình quản lý, giảm sự phụ thuộc vào hồ sơ giấy và tăng cường khả năng chia sẻ, khai thác dữ liệu giữa các cơ quan quản lý nhà nước.

Trong dài hạn, việc vận hành hiệu quả hệ thống dữ liệu chuyên ngành sẽ góp phần nâng cao chất lượng quản lý điều kiện năng lực hoạt động xây dựng, hỗ trợ công tác thanh tra, kiểm tra, thống kê và dự báo, đồng thời tạo thuận lợi cho tổ chức, cá nhân trong việc thực hiện các thủ tục hành chính liên quan đến hoạt động xây dựng. Đây cũng là tiền đề quan trọng để triển khai các mô hình quản lý hiện đại dựa trên dữ liệu số, phù hợp với xu hướng chuyển đổi số của ngành xây dựng trong giai đoạn tới.

4.4. Đánh giá chung

Có thể nhận thấy Nghị định số 212/2026/NĐ-CP không chỉ kế thừa và hoàn thiện các quy định về điều kiện năng lực hoạt động xây dựng mà còn mở rộng phạm vi điều chỉnh sang lĩnh vực quản trị dữ liệu và chuyển đổi số. Nếu Nghị định số 217/2026/NĐ-CP tập trung hoàn thiện cơ chế quản lý hoạt động xây dựng thì Nghị định số 212/2026/NĐ-CP tạo lập các điều kiện bảo đảm để cơ chế đó được vận hành hiệu quả thông qua việc chuẩn hóa năng lực của các chủ thể và xây dựng nền tảng dữ liệu thống nhất phục vụ quản lý nhà nước.

Sự kết hợp giữa hai nghị định đã góp phần hình thành một khung pháp lý tương đối đồng bộ, trong đó Nghị định số 217 quy định về quản lý hoạt động xây dựng, còn Nghị định số 212 quy định về điều kiện năng lực và hạ tầng dữ liệu quản lý. Cách tiếp cận này phản ánh xu hướng đổi mới quản lý nhà nước theo hướng vừa tăng cường trách nhiệm của các chủ thể tham gia hoạt động xây dựng, vừa đẩy mạnh ứng dụng công nghệ số để nâng cao hiệu lực, hiệu quả quản lý trong bối cảnh chuyển đổi số quốc gia.

5. Kết luận

Qua phân tích Luật Xây dựng số 135/2025/QH15 cùng Nghị định số 217/2026/NĐ-CP và Nghị định số 212/2026/NĐ-CP có thể nhận thấy, hệ thống pháp luật về quản lý hoạt động xây dựng đã có những thay đổi theo hướng toàn diện hơn cả về phương thức quản lý và tổ chức thực hiện. Nếu như các quy định trước đây chủ yếu tập trung vào việc hoàn thiện từng nhóm thủ tục hành chính thì các văn bản mới đã tiếp cận theo hướng xây dựng một cơ chế quản lý thống nhất, đồng bộ từ khâu tổ chức thực hiện, điều kiện năng lực đến hạ tầng dữ liệu phục vụ quản lý nhà nước. Đây là bước chuyển quan trọng, phù hợp với yêu cầu cải cách thể chế, phân cấp, phân quyền và chuyển đổi số trong giai đoạn hiện nay.

Điểm nổi bật đầu tiên là việc chuyển đổi phương thức quản lý từ mô hình thiên về tiền kiểm và kiểm soát thủ tục hành chính sang mô hình quản lý dựa trên trách nhiệm của các chủ thể tham gia hoạt động xây dựng. Việc phân định rõ trách nhiệm của cơ quan quản lý nhà nước, chủ đầu tư, tổ chức tư vấn, nhà thầu và các tổ chức, cá nhân có liên quan không chỉ góp phần nâng cao tính minh bạch trong quá trình thực hiện dự án mà còn tạo điều kiện để cơ quan quản lý tập trung vào xây dựng thể chế, hướng dẫn, kiểm tra và giám sát việc tuân thủ pháp luật thay vì can thiệp sâu vào hoạt động chuyên môn của doanh nghiệp.

Bên cạnh đó, việc đẩy mạnh phân cấp, phân quyền theo Nghị định số 217/2026/NĐ-CP được kỳ vọng sẽ góp phần rút ngắn thời gian giải quyết thủ tục hành chính, nâng cao tính chủ động của chính quyền địa phương và giảm áp lực cho cơ quan quản lý ở Trung ương. Tuy nhiên, để chủ trương này phát huy hiệu quả trên thực tế, cần tiếp tục nâng cao năng lực chuyên môn của đội ngũ cán bộ thực hiện công tác quản lý xây dựng tại địa phương, đồng thời xây dựng cơ chế kiểm tra, giám sát thống nhất nhằm bảo đảm việc áp dụng pháp luật được thực hiện đồng bộ trên phạm vi cả nước, hạn chế tình trạng mỗi địa phương vận dụng khác nhau đối với cùng một quy định pháp luật.

Một điểm mới có ý nghĩa chiến lược là việc hình thành Hệ thống thông tin và Cơ sở dữ liệu quốc gia về hoạt động xây dựng theo Nghị định số 212/2026/NĐ-CP. Đây không chỉ là công cụ phục vụ công tác quản lý nhà nước mà còn là nền tảng quan trọng để thúc đẩy chuyển đổi số trong ngành xây dựng. Tuy nhiên, hiệu quả của hệ thống này phụ thuộc rất lớn vào chất lượng dữ liệu đầu vào, khả năng kết nối giữa các cơ sở dữ liệu chuyên ngành và sự phối hợp giữa các bộ, ngành, địa phương trong quá trình cập nhật, khai thác và chia sẻ thông tin. Do đó, cùng với việc hoàn thiện khung pháp lý, cần có lộ trình đầu tư hạ tầng công nghệ thông tin, chuẩn hóa dữ liệu và đào tạo nguồn nhân lực đáp ứng yêu cầu quản trị dữ liệu số.

NHỮNG ĐIỂM MỚI CỦA LUẬT XÂY DỰNG SỐ 135/2025/QH15 VÀ NGHỊ ĐỊNH SỐ 207/2026/NĐ-CP VỀ QUẢN LÝ CHẤT LƯỢNG

Ông Nguyễn Việt Sơn, Phó Cục trưởng Cục Giám định NN về CLCTXD

Điều trong Nghị định số 207/2026/NĐ-CP	Điều tương ứng trong Nghị định số 06/2021/NĐ-CP	Điểm khác biệt/điểm mới
Điều 1. Phạm vi điều chỉnh và đối tượng áp dụng	Điều 1	Viết lại cơ bản. NĐ06 quy định phạm vi chung; Liệt kê cụ thể từng điều/khoản của Luật Xây dựng 135/2025/QH15 được giao quy định chi tiết: loại công trình, hồ sơ hoàn thành, khởi công, công trường, an toàn, phá dỡ, sự cố, nghiệm thu, bàn giao khu đô thị, bảo hành, bảo trì, dừng khai thác. Đây là khác biệt lớn về kỹ thuật lập quy.
Điều 2. Giải thích từ ngữ	Điều 2	Kế thừa nhưng chỉnh mạnh. Bỏ/không tiếp tục đưa một số khái niệm của NĐ06 như “chỉ dẫn kỹ thuật”, “đánh giá hợp quy”, “đánh giá hợp chuẩn”, “đánh giá định kỳ về an toàn” ở phần giải thích từ ngữ; bổ sung/làm rõ “biện pháp bảo đảm an toàn trong thi công xây dựng công trình”, “quản lý an toàn trong thi công xây dựng công trình”. Khái niệm “bảo trì” cũng được viết rõ hơn theo hướng bao gồm kiểm tra, quan trắc, kiểm định, đánh giá an toàn, bảo dưỡng, sửa chữa, điều chỉnh/bổ sung/thay thế hạng mục, thiết bị nhưng không làm thay đổi công năng, quy mô.
Điều 3. Phân loại công trình xây dựng	Điều 3	Thu hẹp tên và nội dung. NĐ06 là “Phân loại và phân cấp công trình xây dựng”; Chỉ còn “Phân loại công trình xây dựng”. Nội dung về cấp công trình được xử lý theo Luật Xây dựng mới và quy định liên quan, không tiếp tục trình bày như NĐ06. Với công trình quốc phòng, an ninh, giao Bộ Quốc phòng, Bộ Công an quy định việc sử dụng cấp công trình trong quản lý hoạt động xây dựng.
Điều 4. Nguyên tắc chung trong quản lý xây dựng công trình xây dựng	Điều 4	Điều mới được quy định thành điều riêng so với NĐ06. Điểm mới đáng giữ là nguyên tắc: nhà thầu chịu trách nhiệm trực tiếp, toàn diện về chất lượng và an toàn; nghiệm thu của chủ đầu tư không thay thế, không làm giảm trách nhiệm nhà thầu. Đưa vai trò hướng dẫn, kiểm tra, xử lý/kiến nghị xử lý vi phạm của cơ quan chuyên môn về xây dựng vào nguyên tắc chung.

Điều trong Nghị định số 207/2026/NĐ-CP	Điều tương ứng trong Nghị định số 06/2021/NĐ-CP	Điểm khác biệt/điểm mới
Điều 5. Phân định trách nhiệm giữa các chủ thể trong quản lý xây dựng công trình	Điều 7	Kế thừa nhưng sắp xếp lại. NĐ06 quy định phân định trách nhiệm giữa chủ đầu tư, đại diện chủ đầu tư, nhà thầu, tư vấn, EPC, PPP. Viết lại theo các tình huống rõ hơn: BQLDA trực thuộc; thuê tư vấn QLDA/giám sát; PPP; EPC/chìa khóa trao tay; liên danh. Điểm mới là quy định rõ hơn cơ quan ký kết hợp đồng PPP và việc giao nhà thầu EPC/chìa khóa trao tay thực hiện một số nội dung giám sát thuộc trách nhiệm chủ đầu tư.
Điều 6. Thí nghiệm chuyên ngành xây dựng	Một phần Điều 4	Tách thành điều riêng. NĐ06 gộp thí nghiệm chuyên ngành với quan trắc, trắc đạc. Tách riêng thí nghiệm, bổ sung yêu cầu nhà thầu thi công thực hiện theo kế hoạch tổ chức thí nghiệm đã được chấp thuận ; việc lấy mẫu, thí nghiệm phải được giám sát theo kế hoạch; Bộ Xây dựng quy định chi tiết về kế hoạch tổ chức thí nghiệm.
Điều 7. Quan trắc công trình trong quá trình thi công xây dựng	Một phần Điều 4	Điều mới theo nghĩa tách riêng, quy định rõ hơn. Quy định cụ thể các trường hợp phải quan trắc trong thi công: theo chỉ dẫn kỹ thuật, thiết kế, biện pháp thi công, hợp đồng; hoặc khi có sụt, trượt, lún, nghiêng, nứt, biểu hiện bất thường. Bổ sung cơ chế thỏa thuận một nhà thầu quan trắc chung hoặc thuê nhà thầu quan trắc độc lập khi có nhiều gói thầu/nhà thầu.
Điều 8. Thí nghiệm đối chứng, kiểm định xây dựng, thử nghiệm khả năng chịu lực của kết cấu công trình	Điều 5	Kế thừa nhưng cắt gọn và điều chỉnh. NĐ06 có thêm trường hợp kiểm định theo yêu cầu cơ quan kiểm tra công tác nghiệm thu, khi hết tuổi thọ thiết kế mà chủ sở hữu muốn tiếp tục sử dụng, khi công trình đang khai thác có dấu hiệu nguy hiểm. Chuyển các nội dung liên quan khai thác, hết hạn sử dụng, bảo trì sang chương bảo trì/xử lý công trình nguy hiểm. Điểm mới là làm rõ kiểm định phục vụ cải tạo, nâng cấp và phục vụ bảo trì theo Điều 36.
Điều 9. Giám định xây dựng	Điều 6	Kế thừa, chỉnh thẩm quyền. NĐ06 có Bộ Quốc phòng, Bộ Công an tổ chức giám định công trình quốc phòng, an ninh. Quy định UBND cấp tỉnh tổ chức giám định trên địa bàn, Bộ quản lý công trình xây dựng chuyên ngành tổ chức khi được Thủ tướng giao, thẩm quyền giám định nguyên nhân sự cố theo Điều 47; công trình quốc phòng, an ninh theo quy định của Bộ trưởng Bộ Quốc phòng, Bộ trưởng Bộ Công an.

Điều trong Nghị định số 207/2026/NĐ-CP	Điều tương ứng trong Nghị định số 06/2021/NĐ-CP	Điểm khác biệt/điểm mới
Điều 10. Quản lý xây dựng công trình nhà ở riêng lẻ	Điều 8	Kế thừa nhưng sửa theo Luật mới. Quy định lại ngưỡng nhà ở riêng lẻ: dưới 3 tầng, không tầng hầm, tổng diện tích sàn dưới 250 m ² , cao dưới 12 m thì chủ sở hữu được tự thiết kế; dưới 7 tầng hoặc 1 tầng hầm thì phải do tổ chức/cá nhân có chuyên môn, kinh nghiệm thực hiện; từ 7 tầng trở lên hoặc từ 2 tầng hầm trở lên phải tuân thủ tiêu chuẩn, quy chuẩn PCCC. Bổ sung rõ chuyển đổi công năng nhà ở riêng lẻ kèm sửa chữa, cải tạo phải phù hợp công năng mới.
Điều 11. Ứng dụng công nghệ thông tin trong quản lý thi công xây dựng công trình	Không có điều tương ứng	Điều mới hoàn toàn so với NĐ06. Cho phép chủ đầu tư và nhà thầu thỏa thuận ứng dụng CNTT, BIM để quản lý thi công, quản lý chất lượng, nghiệm thu, bàn giao; hồ sơ hoàn thành có thể lập dưới dạng điện tử theo pháp luật giao dịch điện tử; khi cơ quan nhà nước yêu cầu thì trích xuất, in giấy và chủ đầu tư xác nhận. Đây là điểm mới lớn về chuyển đổi số/BIM.
Điều 12. Điều kiện khởi công xây dựng công trình	Không có điều riêng; liên quan Điều 14 NĐ06 về trách nhiệm chủ đầu tư/thông báo khởi công	Điều mới được quy định thành điều riêng. NĐ06 chỉ đặt nghĩa vụ thông báo khởi công trong trách nhiệm của chủ đầu tư; Tách thành điều riêng, bám khoản 1 Điều 48 Luật Xây dựng 135/2025/QH15. Điểm mới là sau khi tiếp nhận thông báo khởi công, cơ quan quản lý nhà nước về xây dựng tại địa phương phải cập nhật dữ liệu vào cơ sở dữ liệu quốc gia về hoạt động xây dựng.
Điều 13. Yêu cầu đối với công trường xây dựng	Một phần Điều 11, Điều 13, Điều 14 NĐ06	Điều mới theo nghĩa tách riêng yêu cầu công trường. NĐ06 quy định trong trình tự quản lý thi công và trách nhiệm các chủ thể. Quy định riêng về biển báo, rào chắn, ngăn xâm nhập, bố trí vật tư, thiết bị, biển báo an toàn, PCCC, vệ sinh môi trường, thiết bị giám sát công trường.
Điều 14. Quản lý vật liệu xây dựng, sản phẩm, cấu kiện, thiết bị sử dụng cho công trình xây dựng	Điều 12	Kế thừa nhưng viết lại theo chuỗi trách nhiệm. Phân biệt rõ trách nhiệm của nhà thầu cung ứng hàng hóa trên thị trường, nhà thầu chế tạo/sản xuất theo yêu cầu thiết kế, bên giao thầu, bên nhận thầu; làm rõ hồ sơ chất lượng, chứng chỉ, chứng nhận, hướng dẫn vận hành, bảo trì.
Điều 15. Trách nhiệm của nhà thầu thi công xây dựng	Điều 13	Kế thừa, bổ sung theo hướng quản lý an toàn và hồ sơ. Tiếp tục yêu cầu tiếp nhận mặt bằng, quản lý công trường, lập biện pháp thi công, hệ thống QLCL, kế hoạch thí nghiệm, kế hoạch nghiệm thu, an toàn; đồng thời gắn với “biện pháp bảo đảm an toàn” theo Phụ lục III và hệ thống quản lý thi công của nhà thầu.

Điều trong Nghị định số 207/2026/NĐ-CP	Điều tương ứng trong Nghị định số 06/2021/NĐ-CP	Điểm khác biệt/điểm mới
<p>Điều 16. Trách nhiệm của chủ đầu tư</p>	<p>Điều 14</p>	<p>Kế thừa nhưng có điểm mới quan trọng. Bổ sung trách nhiệm kiểm tra, đánh giá sự phù hợp giữa thực tế thi công với thiết kế đã được cơ quan chuyên môn thẩm định, giấy phép xây dựng; bổ sung trách nhiệm gửi nội dung theo khoản 4 Điều 51 Luật Xây dựng 135/2025/QH15 đến Ban quản lý KCN/KCX/KCNC/KKT hoặc cơ quan chuyên môn về xây dựng thuộc UBND cấp xã. So với NĐ06, kênh cấp xã/khu chức năng là điểm mới cần rà tính khả thi.</p>
<p>Điều 17. Trách nhiệm của người lao động trong việc bảo đảm an toàn, vệ sinh lao động trên công trường</p>	<p>Điều 15</p>	<p>Cơ bản kế thừa. Nội dung vẫn là chấp hành quy định an toàn, sử dụng phương tiện bảo vệ cá nhân, từ chối công việc không an toàn, chỉ làm công việc nghiêm ngặt sau huấn luyện/cấp thẻ, tham gia ứng cứu sự cố. Chính thuật ngữ theo “an toàn trong thi công xây dựng công trình”.</p>
<p>Điều 18. Quản lý khối lượng thi công xây dựng</p>	<p>Điều 16</p>	<p>Cơ bản kế thừa. Giữ nguyên tinh thần: thi công theo thiết kế/hợp đồng; khối lượng được tính toán, xác nhận để nghiệm thu, thanh toán; khối lượng phát sinh phải được xem xét, chấp thuận/phê duyệt; nghiêm cấm khai khống, khai tăng hoặc thông đồng làm sai khối lượng thanh toán.</p>
<p>Điều 19. Quản lý tiến độ thi công xây dựng</p>	<p>Điều 18 NĐ06</p>	<p>Cơ bản kế thừa. Giữ yêu cầu lập, quản lý tiến độ, điều chỉnh tiến độ khi cần thiết theo hợp đồng. Nếu tiến độ tổng thể bị kéo dài thì chủ đầu tư báo cáo người quyết định đầu tư quyết định điều chỉnh.</p>
<p>Điều 20. Giám sát thi công xây dựng công trình</p>	<p>Điều 19</p>	<p>Kế thừa nhưng cập nhật. Tiếp tục quy định nội dung giám sát: năng lực nhà thầu, biện pháp thi công, vật liệu/thiết bị, an toàn, quan trắc, nghiệm thu, bản vẽ hoàn công, khối lượng. Điểm khác là viện dẫn theo Luật Xây dựng mới, đồng thời liên kết lại các điều mới về thí nghiệm, quan trắc, an toàn, hồ sơ quản lý sử dụng. NĐ06 đã có quy định chi tiết về giám sát thi công, báo cáo giám sát và yêu cầu độc lập đối với vốn đầu tư công/vốn nhà nước ngoài đầu tư công. (THƯ VIỆN PHÁP LUẬT)</p>
<p>Điều 21. Giám sát tác giả của nhà thầu thiết kế trong thi công xây dựng công trình</p>	<p>Điều 20</p>	<p>Cơ bản kế thừa. Vẫn gồm giải thích/làm rõ thiết kế, phối hợp xử lý vướng mắc, điều chỉnh thiết kế phù hợp thực tế, thông báo khi phát hiện thi công sai thiết kế, tham gia nghiệm thu khi được yêu cầu.</p>

Điều trong Nghị định số 207/2026/NĐ-CP	Điều tương ứng trong Nghị định số 06/2021/NĐ-CP	Điểm khác biệt/điểm mới
Điều 22. Nghiệm thu công việc xây dựng	Điều 21	Cơ bản kế thừa. Vẫn quy định căn cứ nghiệm thu, thành phần nghiệm thu, biên bản nghiệm thu công việc. Khác biệt chủ yếu là cập nhật dẫn chiếu sang các điều mới về vật liệu, thí nghiệm, giám sát, hồ sơ.
Điều 23. Nghiệm thu giai đoạn thi công xây dựng hoặc bộ phận công trình xây dựng	Điều 22	Cơ bản kế thừa. Tiếp tục quy định nghiệm thu khi kết thúc giai đoạn/bộ phận để chuyển bước thi công hoặc làm căn cứ nghiệm thu tiếp theo. Có thể coi là chỉnh kỹ thuật và cập nhật dẫn chiếu.
Điều 24. Nghiệm thu hoàn thành hạng mục công trình, công trình xây dựng	Điều 23	Kế thừa nhưng làm rõ hơn thành phần/trách nhiệm. Tiếp tục quy định điều kiện nghiệm thu hoàn thành, thành phần ký biên bản nghiệm thu, trách nhiệm của chủ đầu tư, nhà thầu chính/tổng thầu/liên danh, thiết kế, cơ quan ký kết hợp đồng PPP nếu có. NĐ06 đã có thành phần nghiệm thu tương tự, gồm người đại diện chủ đầu tư, giám sát trưởng, người đại diện nhà thầu chính/tổng thầu/liên danh, nhà thầu thiết kế khi cần, cơ quan ký kết hợp đồng PPP. (THƯ VIỆN PHÁP LUẬT)
Điều 25. Kiểm tra công tác nghiệm thu công trình xây dựng	Điều 24	Sửa đổi lớn. NĐ06 quy định công trình phải kiểm tra gồm công trình thuộc dự án quan trọng quốc gia, công trình quy mô lớn/kỹ thuật phức tạp, công trình sử dụng vốn đầu tư công, công trình ảnh hưởng lớn đến an toàn/lợi ích cộng đồng. Điều chỉnh theo Luật Xây dựng mới; điểm đáng chú ý là nếu dự án gồm nhiều công trình/hạng mục/tổ hợp/dây chuyền thì chỉ kiểm tra hạng mục/công trình thuộc diện phải kiểm tra, tránh kéo cả dự án vào thủ tục. (THƯ VIỆN PHÁP LUẬT)
Điều 26. Thẩm quyền kiểm tra công tác nghiệm thu công trình xây dựng	Khoản 2 Điều 24	Tách thành điều riêng. NĐ06 gộp đối tượng và thẩm quyền trong Điều 24. Tách riêng thẩm quyền kiểm tra, thuận lợi hơn khi áp dụng. Điểm cần rà kỹ là quan hệ giữa Hội đồng kiểm tra nhà nước, Bộ quản lý công trình chuyên ngành, cơ quan chuyên môn địa phương và phân cấp mới cho địa phương/cấp xã nếu có.
Điều 27. Nội dung, trình tự kiểm tra công tác nghiệm thu công trình xây dựng	Khoản 4-7 Điều 24	Tách thành điều riêng. Tách phần trình tự, nội dung kiểm tra thành một điều độc lập, rõ hơn về thời điểm kiểm tra, hồ sơ, thông báo kết quả kiểm tra, yêu cầu khắc phục tồn tại. Đây không phải nội dung hoàn toàn mới nhưng là cấu trúc mới so với NĐ06.

Điều trong Nghị định số 207/2026/NĐ-CP	Điều tương ứng trong Nghị định số 06/2021/NĐ-CP	Điểm khác biệt/điểm mới
Điều 28. Hồ sơ hoàn thành công trình xây dựng	Điều 26 và Phụ lục VIb NĐ06	Sửa đổi lớn. NĐ06 chủ yếu quy định hồ sơ hoàn thành công trình. Mở rộng thành hồ sơ hoàn thành và hồ sơ phục vụ quản lý, sử dụng công trình; chủ đầu tư phải lập, lưu trữ, bàn giao hồ sơ tương ứng. Đây là điểm mới thực chất vì tách yêu cầu phục vụ nghiệm thu với yêu cầu vận hành/quản lý sử dụng sau bàn giao.
Điều 29. Điều kiện để đưa công trình, hạng mục công trình vào khai thác, sử dụng	Một phần Điều 23, Điều 24	Điều mới được quy định thành điều riêng. NĐ06 gán điều kiện đưa vào sử dụng với nghiệm thu hoàn thành và văn bản chấp thuận kết quả nghiệm thu nếu thuộc diện kiểm tra. Tách riêng điều kiện đưa công trình/hạng mục vào khai thác, sử dụng, giúp dễ áp dụng và dễ kiểm tra trách nhiệm sau nghiệm thu.
Điều 30. Bàn giao hạng mục công trình, công trình xây dựng	Điều 27	Kế thừa, chỉnh lại. Tiếp tục quy định bàn giao sau nghiệm thu, thành phần hồ sơ bàn giao, trách nhiệm chủ đầu tư/chủ sở hữu/chủ quản lý sử dụng. Điểm khác là gán với hồ sơ phục vụ quản lý, sử dụng công trình tại Điều 28.
Điều 31. Bàn giao công trình xây dựng trong dự án đầu tư xây dựng khu đô thị	Không có điều tương ứng trong NĐ06	Điều mới hoàn toàn so với NĐ06. Đưa riêng nội dung bàn giao công trình trong dự án khu đô thị, trước đây không có trong NĐ06 mà nằm phân tán ở pháp luật phát triển đô thị, nhà ở, đất đai, tài sản công. Đây là điểm mới lớn, cần rà rất kỹ với các nghị định về quản lý đầu tư phát triển đô thị và pháp luật nhà ở.
Điều 32. Yêu cầu về bảo hành công trình xây dựng	Điều 28	Cơ bản kế thừa, có chỉnh kỹ thuật. Giữ thời hạn bảo hành tối thiểu, mức tiền bảo hành tối thiểu đối với vốn đầu tư công/vốn ngân sách. Vẫn giữ mức 3% đối với cấp đặc biệt, cấp I và 5% đối với cấp còn lại; công trình vốn khác có thể tham khảo.
Điều 33. Trách nhiệm của các chủ thể trong bảo hành công trình xây dựng	Điều 29	Cơ bản kế thừa. Giữ trách nhiệm nhà thầu bảo hành, chủ đầu tư kiểm tra/nghiệm thu bảo hành, xác nhận hoàn thành bảo hành, hoàn trả bảo hành/bảo lãnh; nhà thầu vẫn chịu trách nhiệm về chất lượng phần việc kể cả sau thời gian bảo hành. NĐ06 đã có logic này tại Điều 29. (THƯ VIỆN PHÁP LUẬT)

Điều trong Nghị định số 207/2026/NĐ-CP	Điều tương ứng trong Nghị định số 06/2021/NĐ-CP	Điểm khác biệt/điểm mới
Điều 34. Quy trình bảo trì công trình xây dựng	Điều 31	Kế thừa, bỏ Điều “trình tự bảo trì” riêng của NĐ06. NĐ06 có Điều 30 về trình tự bảo trì và Điều 31 về quy trình bảo trì. Không giữ riêng điều “trình tự thực hiện bảo trì” mà đi thẳng vào quy trình bảo trì. Nội dung quy trình cơ bản vẫn gồm thông số kỹ thuật, đối tượng/phương pháp/tần suất kiểm tra, bảo dưỡng, thay thế định kỳ thiết bị, chỉ dẫn sửa chữa, thời điểm kiểm định/quan trắc, hồ sơ bảo trì. (THƯ VIỆN PHÁP LUẬT)
Điều 35. Kế hoạch bảo trì công trình xây dựng	Điều 32	Cơ bản kế thừa. Vẫn quy định lập kế hoạch bảo trì hàng năm/định kỳ, nội dung công việc, thời gian, phương thức, chi phí, trách nhiệm thực hiện. Chính dẫn chiếu theo Luật mới và các điều về chủ sở hữu/chủ quản lý sử dụng.
Điều 36. Thực hiện bảo trì công trình xây dựng	Điều 33	Kế thừa nhưng viết rõ trách nhiệm chủ sở hữu/chủ quản lý sử dụng. Bổ sung/nhấn mạnh việc tổ chức kiểm tra, bảo dưỡng, sửa chữa, kiểm định, quan trắc; thuê tổ chức có chuyên môn khi công trình có yêu cầu quan trắc/kiểm định; với PPP có trách nhiệm của cơ quan ký kết hợp đồng và doanh nghiệp dự án PPP.
Điều 37. Quan trắc công trình phục vụ công tác bảo trì công trình xây dựng	Một phần Điều 33/34	Điều mới theo nghĩa tách riêng. NĐ06 không tách rõ quan trắc phục vụ bảo trì thành một điều riêng. Tách riêng để phân biệt quan trắc trong thi công tại Điều 7 với quan trắc trong khai thác/bảo trì.
Điều 38. Quản lý chất lượng công việc bảo trì công trình xây dựng	Điều 34	Kế thừa, chỉnh lại. Vẫn yêu cầu quản lý chất lượng công việc bảo trì, kiểm tra, nghiệm thu công việc bảo trì, bảo hành đối với công việc sửa chữa. Gắn thêm với trách nhiệm của chủ sở hữu/chủ quản lý sử dụng và nhà thầu sửa chữa.
Điều 39. Chi phí bảo trì công trình xây dựng	Điều 35	Kế thừa nhưng cập nhật thẩm quyền hướng dẫn. Quy định chi phí bảo trì là toàn bộ chi phí dự tính trước cho công việc bảo trì; việc quản lý, sử dụng chi phí theo pháp luật ngân sách, xây dựng và pháp luật liên quan; chi phí xác định bằng dự toán theo hướng dẫn của Bộ Xây dựng, bộ quản lý chuyên ngành, UBND cấp tỉnh theo thẩm quyền.
Điều 40. Đánh giá an toàn công trình	Điều 36	Kế thừa, chỉnh câu chữ. NĐ06 có mục riêng về đánh giá an toàn công trình. Tiếp tục quy định nội dung đánh giá gồm kiểm tra, đánh giá khả năng làm việc của kết cấu chịu lực chính và bộ phận có nguy cơ mất an toàn; áp dụng tiêu chuẩn, quy chuẩn tại thời điểm đánh giá.

Điều trong Nghị định số 207/2026/NĐ-CP	Điều tương ứng trong Nghị định số 06/2021/NĐ-CP	Điểm khác biệt/điểm mới
Điều 41. Trách nhiệm tổ chức thực hiện đánh giá an toàn công trình	Điều 37	Kế thừa, cập nhật thẩm quyền và trách nhiệm. Vẫn đặt trách nhiệm chính cho chủ sở hữu/chủ quản lý sử dụng; cơ quan nhà nước tiếp nhận/cho ý kiến kết quả đánh giá theo thẩm quyền. Cần rà lại với mô hình chính quyền địa phương mới nếu có thay đổi cấp huyện/cấp xã.
Điều 42. Xử lý đối với công trình có dấu hiệu nguy hiểm, không bảo đảm an toàn cho khai thác, sử dụng	Điều 40	Kế thừa nhưng chỉnh theo Luật mới. Giữ các biện pháp: kiểm tra hiện trạng, kiểm định nếu cần, hạn chế/ngừng sử dụng, khoanh vùng nguy hiểm, di chuyển người/tài sản, sửa chữa hoặc phá dỡ. NĐ06 cũng có quy định tương tự tại Điều 40. (THƯ VIỆN PHÁP LUẬT)
Điều 43. Xử lý đối với công trình hết thời hạn sử dụng theo thiết kế	Điều 41	Kế thừa. Tiếp tục yêu cầu chủ sở hữu/chủ quản lý sử dụng tổ chức kiểm tra, kiểm định, đánh giá an toàn để quyết định tiếp tục sử dụng, sửa chữa, gia cường hoặc dừng sử dụng/phá dỡ. Điểm khác là dẫn chiếu theo Luật Xây dựng 135/2025/QH15.
Điều 44. Phá dỡ công trình xây dựng	Điều 42	Kế thừa nhưng viết lại khá mạnh. Quy định rõ hơn trình tự phá dỡ: lập phương án/giải pháp phá dỡ, thẩm tra/phê duyệt thiết kế phương án phá dỡ đối với công trình ảnh hưởng lớn đến an toàn, lợi ích cộng đồng, lập biện pháp thi công và biện pháp bảo đảm an toàn, giám sát và nghiệm thu phá dỡ. NĐ06 cũng có điều phá dỡ nhưng bám Điều 54 Luật mới và tách bạch hơn.
Điều 45. Báo cáo sự cố công trình xây dựng	Điều 44	Kế thừa, điều chỉnh tuyến báo cáo. NĐ06 yêu cầu chủ đầu tư thông báo sự cố cho UBND cấp xã và cơ quan cấp trên; UBND cấp xã báo cáo cấp huyện, cấp tỉnh. Cần rà theo mô hình tổ chức chính quyền địa phương mới để bảo đảm tuyến báo cáo phù hợp. (THƯ VIỆN PHÁP LUẬT)
Điều 46. Giải quyết sự cố công trình xây dựng	Điều 45	Kế thừa. Vẫn gồm cứu hộ/cứu nạn, bảo vệ hiện trường, hạn chế nguy hiểm tiếp diễn, khắc phục sự cố, tổ chức điều tra/giám định nguyên nhân, xử lý trách nhiệm.
Điều 47. Giám định nguyên nhân sự cố công trình xây dựng	Điều 46	Kế thừa, chỉnh thẩm quyền. NĐ06 quy định thẩm quyền chủ trì tổ chức giám định theo cấp sự cố và loại công trình. Viết lại theo hệ thống cơ quan quản lý mới, cần rà kỹ với Điều 9 về giám định xây dựng để tránh trùng/lệch thẩm quyền.
Điều 48. Hồ sơ sự cố công trình xây dựng	Điều 47	Kế thừa. Vẫn gồm biên bản kiểm tra hiện trường, tài liệu thiết kế/thi công liên quan, hồ sơ giám định nguyên nhân, tài liệu xử lý/khắc phục và các tài liệu liên quan.

Điều trong Nghị định số 207/2026/NĐ-CP	Điều tương ứng trong Nghị định số 06/2021/NĐ-CP	Điểm khác biệt/điểm mới
Điều 49. Sự cố gây mất an toàn lao động trong thi công xây dựng công trình	Điều 48	Kế thừa. Tiếp tục phân biệt sự cố công trình với sự cố gây mất an toàn lao động trong thi công. Cần rà với Luật An toàn, vệ sinh lao động để tránh lặp thủ tục điều tra tai nạn lao động.
Điều 50. Khai báo, báo cáo và giải quyết sự cố do máy, thiết bị	Điều 49, Điều 50, Điều 51 NĐ06	Gộp/tổ chức lại. NĐ06 có mục về sự cố về máy, thiết bị sử dụng trong thi công, gồm khai báo, giải quyết, hồ sơ sự cố. Gộp hơn thành điều về khai báo, báo cáo và giải quyết sự cố do máy, thiết bị.
Điều 51. Trách nhiệm thi hành	Điều 52	Kế thừa nhưng sửa theo phân cấp mới. Quy định trách nhiệm Bộ Xây dựng, bộ quản lý công trình xây dựng chuyên ngành, UBND cấp tỉnh, cơ quan chuyên môn, Ban quản lý khu chức năng... theo hệ thống pháp luật mới. NĐ06 có Điều 52 về trách nhiệm thi hành với vai trò quản lý nhà nước của Bộ Xây dựng, các bộ chuyên ngành, UBND cấp tỉnh. (THƯ VIỆN PHÁP LUẬT)
Điều 52. Hiệu lực thi hành	Điều 52/53 NĐ06 không tương ứng hoàn toàn	Sửa đổi lớn. Dự kiến hiệu lực từ 01/7/2026 và thay thế NĐ06 cùng các nghị định sửa đổi, bổ sung liên quan; đồng thời bãi bỏ một số điều của Nghị định 140/2025, Nghị định 144/2025, Nghị định 11/2013. Đây là phần phải lập bảng “văn bản bị bãi bỏ” riêng để tránh bỏ sót/chồng chéo.
Điều 53. Điều khoản chuyển tiếp	Điều 53	Sửa đổi lớn và phức tạp hơn NĐ06. NĐ06 chủ yếu chuyển tiếp từ Nghị định 46/2015 sang NĐ06, đặc biệt với công trình khởi công trước ngày NĐ06 có hiệu lực nhưng không còn thuộc diện kiểm tra nghiệm thu thì không tiếp tục kiểm tra. Xử lý nhiều tình huống hơn: dự án đã quyết định đầu tư, hồ sơ TTHC đã tiếp nhận, công trình đã khởi công nhưng thay đổi diện kiểm tra nghiệm thu, công trình Bộ chuyên ngành đã kiểm tra, công trình thuộc danh mục Hội đồng kiểm tra nhà nước năm 2026. (THƯ VIỆN PHÁP LUẬT)
Điều 54. Tổ chức thực hiện	Không tách riêng hoặc nằm trong điều thi hành	Điều mới theo cấu trúc. Tách riêng tổ chức thực hiện sau hiệu lực/chuyển tiếp. Nội dung này chủ yếu mang tính phân công triển khai, không phải chính sách kỹ thuật mới, nhưng cần rà để không trùng với Điều 51 về trách nhiệm thi hành.

Nhận xét nhanh theo nhóm thay đổi

Nhóm điều mới hoàn toàn hoặc gần như mới hoàn toàn so với NĐ06: Điều 4, Điều 11, Điều 12, Điều 13, Điều 29, Điều 31, Điều 37, Điều 54. Trong đó **Điều 11 về CNTT/BIM, Điều 31 về bàn giao công trình trong khu đô thị, Điều 28 về hồ sơ phục vụ quản lý sử dụng và Điều 25-27 về kiểm tra nghiệm thu** là các điểm có tác động chính sách lớn nhất.

Nhóm điều kế thừa nhưng tách riêng để rõ hơn: Điều 6, 7, 26, 27, 37, 50. Các nội dung này NĐ06 đã có nhưng gộp trong điều khác; Dự thảo tách ra để dễ áp dụng.

Nhóm điều sửa lớn: Điều 1, 2, 3, 5, 8, 10, 16, 25, 28, 31, 44, 51, 52, 53. Đây là nhóm cần ưu tiên rà pháp lý, vì liên quan căn cứ Luật Xây dựng 135/2025/QH15, phân cấp, thủ tục nghiệm thu, hồ sơ, bàn giao khu đô thị và chuyển tiếp.

Điểm cần đặc biệt lưu ý: Đã bỏ hai điều khái quát của NĐ06 là **Điều 10 “Nội dung quản lý thi công xây dựng công trình”** và **Điều 11 “Trình tự quản lý thi công xây dựng công trình”**, thay bằng các điều cụ thể về khởi công, công trường, vật liệu, trách nhiệm nhà thầu/chủ đầu tư, khối lượng, tiến độ, giám sát, nghiệm thu, bàn giao. Cách này gọn hơn nhưng nên cân nhắc có cần giữ một điều “nội dung quản lý thi công” dạng nguyên tắc để người áp dụng dễ hình dung toàn bộ chuỗi quản lý hay không.

1. Điểm mới của Điều 25 về kiểm tra công tác nghiệm thu công trình xây dựng

Điều 25 có nhiều điểm mới quan trọng so với Điều 24 Nghị định số 06/2021/NĐ-CP, không chỉ là chỉnh sửa kỹ thuật mà thể hiện thay đổi về cách tiếp cận quản lý nhà nước đối với công tác nghiệm thu công trình xây dựng.

Trước hết, đã xác định lại đối tượng công trình phải được kiểm tra công tác nghiệm thu theo hướng bám sát khoản 4 Điều 57 Luật Xây dựng số 135/2025/QH15. Theo đó, công trình thuộc diện kiểm tra gồm: công trình thuộc dự án quan trọng quốc gia, công trình có quy mô lớn, kỹ thuật phức tạp theo Phụ lục IX; công trình có ảnh hưởng lớn đến an toàn, lợi ích cộng đồng theo quy định của Chính phủ về quản lý hoạt động xây dựng. So với Nghị định số 06/2021/NĐ-CP, điểm thay đổi đáng chú ý là không còn quy định riêng nhóm “công trình xây dựng sử dụng vốn đầu tư công” là một tiêu chí độc lập để bắt buộc kiểm tra công tác nghiệm thu. Như vậy, việc kiểm tra công tác nghiệm thu được định hướng chuyển từ tiêu chí nguồn vốn sang tiêu chí về tính chất, quy mô, mức độ phức tạp kỹ thuật và mức độ ảnh hưởng đến an toàn, lợi ích cộng đồng. Đây là điểm mới có ý nghĩa lớn trong cải cách thủ tục hành chính, vì không phải mọi công trình sử dụng vốn đầu tư công đều mặc nhiên phải thực hiện thủ tục kiểm tra nghiệm thu nếu không thuộc các nhóm công trình có rủi ro hoặc ảnh hưởng lớn.

Thứ hai, bổ sung cách xử lý rõ hơn đối với dự án có nhiều công trình, tổ hợp công trình hoặc dây chuyền công nghệ gồm nhiều hạng mục công trình. Theo quy định mới, cơ quan nhà nước có thẩm quyền chỉ kiểm tra đối với các hạng mục công trình, công trình xây dựng thuộc đối tượng phải kiểm tra, thay vì có thể hiểu rộng là kiểm tra toàn bộ dự án. Quy định này rất quan trọng đối với các dự án khu đô thị, khu công nghiệp, nhà máy, tổ hợp công nghiệp, dự án hạ tầng có nhiều hạng mục khác nhau. Cách quy định này giúp khoanh đúng phạm vi kiểm tra vào hạng mục có nguy cơ, có quy mô lớn hoặc có ảnh hưởng lớn đến an toàn, lợi ích cộng đồng; tránh tình trạng một hạng mục thuộc diện kiểm tra làm phát sinh thủ tục kiểm tra đối với toàn bộ dự án hoặc các hạng mục không cần thiết.

Thứ ba, loại trừ rõ các công trình thuộc dự án đầu tư xây dựng công trình đặc thù theo Luật Xây dựng số 135/2025/QH15 khỏi phạm vi áp dụng chung của Điều 25. Đồng thời, đối với công trình phục vụ quốc phòng, an ninh và một số công trình đặc thù thuộc phạm vi quản lý của Bộ Quốc phòng, Bộ Công an, giao thẩm quyền, trình tự, nội dung, chi phí kiểm tra cho Bộ trưởng Bộ Quốc phòng, Bộ trưởng Bộ Công an quy định. Điểm này làm rõ hơn ranh giới giữa cơ chế kiểm tra công tác nghiệm thu thông thường với cơ chế quản lý riêng đối với công trình đặc thù, quốc phòng, an ninh.

Thứ tư, thay đổi cách quy định về Hội đồng kiểm tra nhà nước về công tác nghiệm thu công trình xây dựng. Nghị định số 06/2021/NĐ-CP quy định thành một điều riêng về Hội đồng do Thủ tướng Chính phủ thành lập. Nội dung về trình tự, nội dung, chi phí kiểm tra của Hội đồng đối với công trình thuộc dự án quan trọng quốc gia, công trình quy mô lớn, kỹ thuật phức tạp được dẫn chiếu thực hiện theo Quyết định của Thủ tướng Chính phủ. Cách viết này giúp tránh lặp lại nội dung về tổ chức và chế độ hoạt động của Hội đồng trong nghị định, đồng thời tạo sự linh hoạt để Thủ tướng Chính phủ quy định cụ thể về cơ cấu, nhiệm vụ, phương thức làm việc của Hội đồng theo từng giai đoạn.

Thứ năm, bổ sung và làm rõ quyền, trách nhiệm của cơ quan có thẩm quyền kiểm tra công tác nghiệm thu. Cơ quan kiểm tra được quyền yêu cầu chủ đầu tư và các bên liên quan giải trình, khắc phục tồn tại; yêu cầu thực hiện thí nghiệm đối chứng, kiểm định xây dựng, thử nghiệm khả năng chịu lực của kết cấu công trình khi cần thiết. Nội dung này kế thừa Nghị định số 06/2021/NĐ-CP nhưng được đặt trong một khoản riêng về quyền và trách nhiệm của cơ quan kiểm tra, qua đó làm rõ hơn tính chất của hoạt động kiểm tra nghiệm thu là hoạt động kiểm tra sự tuân thủ, không phải là hoạt động nghiệm thu thay cho chủ đầu tư.

Thứ sáu, bổ sung quy định đáng chú ý về giới hạn trách nhiệm của cơ quan kiểm tra. Cơ quan kiểm tra chịu trách nhiệm về nội dung, kết quả kiểm tra thuộc phạm vi, thẩm quyền của mình; không chịu trách nhiệm về quy trình, nội dung, kết quả của các văn bản pháp lý đã được cơ quan, người có thẩm quyền khác chấp thuận, thẩm định, phê duyệt hoặc giải quyết; đồng thời không chịu trách nhiệm nếu chủ đầu tư hoặc cơ quan liên quan thực hiện các bước tiếp theo không đúng với nội dung, yêu cầu đã nêu tại kết quả kiểm tra. Đây là điểm mới cần thiết, vì trên thực tế văn bản chấp thuận kết quả nghiệm thu thường dễ bị hiểu nhầm là văn bản “bảo đảm toàn bộ” về chất lượng công trình hoặc thay thế trách nhiệm của các chủ thể tham gia xây dựng. Quy định mới giúp khoanh định phạm vi trách nhiệm của cơ quan kiểm tra, đồng thời bảo đảm nguyên tắc chủ đầu tư, nhà thầu khảo sát, thiết kế, thi công, giám sát vẫn phải chịu trách nhiệm đối với phần việc do mình thực hiện.

Thứ bảy, tiếp tục khẳng định việc kiểm tra công tác nghiệm thu của cơ quan có thẩm quyền không thay thế, không làm giảm trách nhiệm của chủ đầu tư và các nhà thầu tham gia xây dựng công trình. Tuy nhiên, cách viết có tính bao quát hơn khi gắn trách nhiệm không chỉ với pháp luật về xây dựng mà cả pháp luật khác có liên quan. Đây là điểm nên giữ, vì công trình xây dựng thường liên quan đồng thời đến phòng cháy chữa cháy, môi trường, an toàn lao động, đất đai, đầu tư, chuyên ngành vận hành khai thác.

Tuy nhiên, Điều 25 cũng có một điểm cần cân nhắc thêm. Quy định cơ quan có thẩm quyền được mời “các cá nhân có năng lực phù hợp” tham gia kiểm tra công tác nghiệm thu, trong khi Nghị định số 06/2021/NĐ-CP cho phép mời “các tổ chức, cá nhân có năng lực phù hợp”. Nếu chủ ý của cơ quan soạn thảo là chỉ mời chuyên gia độc lập thì có thể giữ cách viết này. Nhưng nếu trong thực tế vẫn cần huy động tổ chức tư vấn, viện nghiên cứu, phòng thí nghiệm, tổ chức kiểm định hoặc đơn vị chuyên môn độc lập tham gia hỗ trợ kiểm tra, thì nên cân nhắc giữ cụm “tổ chức, cá nhân có năng lực phù hợp” để tránh thu hẹp công cụ kỹ thuật của cơ quan kiểm tra.

2. Điểm mới của Điều 27 về nội dung, trình tự kiểm tra công tác nghiệm thu công trình xây dựng

Điều 27 là điều được tách ra từ các nội dung trước đây nằm trong Điều 24 Nghị định số 06/2021/NĐ-CP. Việc tách riêng Điều 27 có ý nghĩa lập quy rõ ràng: Điều 25 xác định công trình nào phải kiểm tra, Điều 26 xác định cơ quan nào có thẩm quyền kiểm tra, còn Điều 27 quy định kiểm tra cái gì và kiểm tra theo trình tự nào. Cách kết cấu này hợp lý hơn so với Nghị định số 06/2021/NĐ-CP, nơi toàn bộ đối tượng, thẩm quyền, nội dung, trình tự, quyền của cơ quan kiểm tra và chi phí kiểm tra cùng nằm trong một điều tương đối dài.

Về nội dung kiểm tra, kế thừa hai nhóm nội dung chính của Nghị định số 06/2021/NĐ-CP là: kiểm tra sự tuân thủ các quy định về quản lý chất lượng, quản lý an toàn của chủ đầu tư và các nhà thầu trong thi công xây dựng; kiểm tra các điều kiện nghiệm thu hoàn thành công trình. Tuy nhiên, viết rõ hơn phạm vi thời gian kiểm tra là từ khi

khởi công xây dựng đến khi nghiệm thu hoàn thành công trình. Cách viết này làm rõ rằng cơ quan chuyên môn không chỉ kiểm tra hồ sơ tại thời điểm hoàn thành, mà có thể xem xét cả quá trình quản lý chất lượng, quản lý an toàn trong suốt quá trình thi công.

Một điểm mới rất đáng chú ý là phân định rõ hơn giữa thiết bị công trình và dây chuyền, thiết bị công nghệ. Đối với thiết bị công trình, cơ quan chuyên môn về xây dựng kiểm tra sự tuân thủ trong việc nghiệm thu lắp đặt, chạy thử thiết bị của chủ đầu tư và các nhà thầu liên quan. Tuy nhiên, quy định cơ quan chuyên môn về xây dựng không thực hiện kiểm tra đối với phần dây chuyền và thiết bị công nghệ theo thiết kế công nghệ. Quy định này có ý nghĩa lớn đối với các công trình công nghiệp, năng lượng, sản xuất, chế biến, nơi có ranh giới giữa phần xây dựng công trình và phần công nghệ sản xuất. Cách phân định này giúp tránh việc cơ quan chuyên môn về xây dựng bị kéo sang kiểm tra tính đúng đắn hoặc hiệu quả của dây chuyền công nghệ, vốn thuộc phạm vi quản lý chuyên ngành khác hoặc thuộc trách nhiệm của chủ đầu tư, nhà thầu công nghệ, tư vấn công nghệ.

Về kiểm tra trong quá trình thi công, tiếp tục kế thừa giới hạn số lần kiểm tra của Nghị định số 06/2021/NĐ-CP: không quá 03 lần đối với công trình cấp đặc biệt, cấp I và không quá 02 lần đối với các công trình còn lại, trừ trường hợp có sự cố về chất lượng hoặc chủ đầu tư tổ chức nghiệm thu từng phần, nghiệm thu có điều kiện theo quy định. Tuy nhiên, điểm mới là căn cứ tổ chức kiểm tra không còn chỉ dựa vào thông báo khởi công hoặc báo cáo thông tin công trình của chủ đầu tư, mà dựa trên thông tin khởi công công trình trên cơ sở dữ liệu quốc gia về hoạt động xây dựng. Đây là thay đổi quan trọng về phương thức quản lý, thể hiện định hướng số hóa công tác quản lý nhà nước, giảm phụ thuộc vào hồ sơ giấy và tạo cơ sở để cơ quan chuyên môn chủ động theo dõi, lựa chọn thời điểm kiểm tra.

Thời hạn ban hành văn bản thông báo kết quả kiểm tra trong quá trình thi công cũng thay đổi. Theo đó, thời hạn là không quá 10 ngày làm việc kể từ ngày tổ chức kiểm tra. So với Nghị định số 06/2021/NĐ-CP, thời hạn trước đây là không quá 14 ngày đối với công trình cấp I, cấp đặc biệt và không quá 7 ngày đối với các công trình còn lại. Như vậy, rút ngắn thời hạn đối với công trình cấp I, cấp đặc biệt; đồng thời thống nhất một mốc thời hạn chung. Tuy nhiên, do sử dụng đơn vị “ngày làm việc”, cần cân nhắc tác động thực tế đối với công trình còn lại, vì 10 ngày làm việc có thể dài hơn 7 ngày theo cách hiểu thông thường. Nếu mục tiêu là cải cách thủ tục, nên cân nhắc quy định theo hướng vừa thống nhất vừa bảo đảm không kéo dài hơn so với Nghị định số 06/2021/NĐ-CP đối với nhóm công trình thông thường.

Về kiểm tra công tác nghiệm thu hoàn thành, có thay đổi lớn về hồ sơ và thời điểm gửi. Nghị định số 06/2021/NĐ-CP yêu cầu trước 15 ngày đối với công trình cấp đặc biệt, cấp I hoặc trước 10 ngày đối với công trình còn lại so với ngày dự kiến tổ chức nghiệm thu, chủ đầu tư phải gửi 01 bộ hồ sơ đề nghị kiểm tra công tác nghiệm thu. Trong khi đó, quy định chủ đầu tư gửi 01 báo cáo hoàn thành thi công xây dựng hạng mục công trình, công trình xây dựng theo Phụ lục VI đến cơ quan chuyên môn về xây dựng. Cách quy định này có xu hướng đơn giản hóa thành phần hồ sơ, chuyển trọng tâm từ “nộp bộ hồ sơ đề nghị kiểm tra” sang “báo cáo hoàn thành thi công xây dựng”. Đây là điểm phù hợp với tinh thần cải cách thủ tục hành chính, nhất là khi hồ sơ hoàn thành công trình đã được chủ đầu tư và nhà thầu lập, lưu trữ, chịu trách nhiệm theo quy định riêng.

Thay đổi tên và tính chất văn bản của cơ quan kiểm tra. Nghị định số 06/2021/NĐ-CP quy định cơ quan chuyên môn về xây dựng ra văn bản chấp thuận hoặc không chấp thuận kết quả nghiệm thu của chủ đầu tư. Quy định cơ quan chuyên môn ra văn bản thông báo kết quả kiểm tra công tác nghiệm thu hoàn thành hạng mục công trình, công trình xây dựng, trong đó nêu rõ việc chấp thuận hoặc không chấp thuận kết quả nghiệm thu của chủ đầu tư, các tồn tại cần khắc phục hoặc các công việc phải tiếp tục thực hiện. Cách viết này tốt hơn về bản chất pháp lý, vì nhấn mạnh đây là kết quả của hoạt động kiểm tra, không phải là hoạt động nghiệm thu thay cho chủ đầu tư. Tuy nhiên, do văn bản vẫn có nội dung chấp thuận hoặc không chấp thuận kết quả nghiệm thu, cần thống nhất thuật ngữ với các điều liên quan đến điều kiện đưa công trình vào khai thác, sử dụng để tránh cách hiểu khác nhau khi áp dụng.

Một điểm cải cách rất rõ là thời hạn ban hành văn bản kiểm tra nghiệm thu hoàn thành được rút ngắn đáng kể. Quy định thời hạn không quá 16 ngày làm việc đối với công trình cấp I, cấp đặc biệt và 12 ngày làm việc đối với công trình còn lại kể từ khi nhận được hồ sơ đề nghị kiểm tra. Trong khi đó, Nghị định số 06/2021/NĐ-CP quy định không quá 30 ngày đối với công trình cấp I, cấp đặc biệt và 20 ngày đối với công trình còn lại. Đây là điểm mới tích cực, trực tiếp làm giảm thời gian chờ đợi trước khi công trình đủ điều kiện đưa vào khai thác, sử dụng. Tuy nhiên, để khả thi, cần bảo đảm thành phần báo cáo hoàn thành, biểu mẫu Phụ lục VI và trách nhiệm chuẩn bị hồ sơ của chủ đầu tư đủ rõ, tránh tình trạng hồ sơ không đầy đủ làm kéo dài thời gian thực tế.

Bổ sung quy định riêng đối với trường hợp công trình đã được chấp thuận kết quả nghiệm thu có điều kiện. Theo đó, chủ đầu tư phải báo cáo kèm theo báo cáo của các nhà thầu có liên quan về kết quả thực hiện các nội dung đã được yêu cầu tiếp tục thực hiện để cơ quan chuyên môn xem xét, kiểm tra công tác nghiệm thu hoàn thành. Đây là điểm mới cần thiết, vì trong thực tế có nhiều trường hợp công trình được chấp thuận có điều kiện, còn một số tồn tại không ảnh hưởng đến điều kiện khai thác trước mắt nhưng phải hoàn thành sau. Nếu không có cơ chế báo cáo và kiểm tra lại, các tồn tại này dễ bị kéo dài hoặc không được đóng lại về mặt pháp lý.

Bên cạnh các điểm tích cực, Điều 27 cũng có một nội dung cần rà kỹ. Tại trình tự kiểm tra trong quá trình thi công, quy định cơ quan chuyên môn tổ chức kiểm tra theo cả điểm a và điểm b khoản 1 Điều 27, tức là vừa kiểm tra sự tuân thủ về quản lý chất lượng, quản lý an toàn, vừa kiểm tra các điều kiện nghiệm thu hoàn thành công trình. Trong khi đó, Nghị định số 06/2021/NĐ-CP trước đây quy định kiểm tra trong quá trình thi công chủ yếu theo nội dung kiểm tra sự tuân thủ về quản lý chất lượng, an toàn. Về logic, khi công trình đang thi công thì chưa thể kiểm tra đầy đủ điều kiện nghiệm thu hoàn thành công trình, trừ trường hợp kiểm tra đối với phần công trình, hạng mục hoặc giai đoạn đã hoàn thành. Do đó, nên cân nhắc chỉnh lại theo hướng: kiểm tra trong quá trình thi công tập trung vào sự tuân thủ về quản lý chất lượng, quản lý an toàn và điều kiện nghiệm thu đối với phần công việc, bộ phận, giai đoạn hoặc hạng mục tương ứng; còn kiểm tra đầy đủ điều kiện nghiệm thu hoàn thành công trình thực hiện tại giai đoạn hoàn thành.

Tóm lại, Điều 25 và Điều 27 thể hiện ba định hướng đổi mới chính. Một là, thu hẹp và xác định đúng đối tượng kiểm tra công tác nghiệm thu theo mức độ rủi ro, quy mô, tính chất kỹ thuật và ảnh hưởng cộng đồng, không đặt nguồn vốn là tiêu chí độc lập. Hai là, chuyển hoạt động kiểm tra nghiệm thu từ tư duy “thủ tục chấp thuận” sang tư duy “kiểm tra sự tuân thủ”, không thay thế trách nhiệm của chủ đầu tư và nhà thầu. Ba là, cải cách trình tự kiểm tra theo hướng số hóa dữ liệu khởi công, đơn giản hóa hồ sơ, rút ngắn thời hạn xử lý và bổ sung cơ chế theo dõi đối với trường hợp chấp thuận nghiệm thu có điều kiện.

MẠNG KIỂM ĐỊNH CHẤT LƯỢNG CÔNG TRÌNH XÂY DỰNG VIỆT NAM LÀM TỐT VAI TRÒ PHẢN BIỆN XÃ HỘI.

Theo báo cáo kết quả hoạt động, Mạng Kiểm định chất lượng công trình xây dựng Việt Nam năm 2024 - 2025 (Mạng Kiểm định) đã thể hiện vai trò kết nối các tổ chức, cá nhân thực hiện các công tác thí nghiệm, kiểm định chất lượng.



Ông Hoàng Hải, Cục trưởng Cục Giám định nhà nước về chất lượng công trình xây dựng điều hành hội nghị.

Hoạt động Mạng Kiểm định giúp các thành viên tiếp cận thông tin, đào tạo nâng cao năng lực, đồng thời giúp cơ quan quản lý Nhà nước định hướng sự phát triển của các tổ chức kiểm định, tăng cường kiểm soát chất lượng công trình.

Trong thời gian qua, các thành viên mạng kiểm định đã gửi nhiều ý kiến đóng góp nhằm bổ sung, sửa đổi một số văn bản quy phạm pháp luật. Đến nay, đã được Bộ Xây dựng tiếp thu và đưa vào Nghị định số 175/2024/NĐ-CP ngày 30/12/2024 của Chính phủ về Quy định chi tiết một số điều và biện pháp thi hành Luật Xây dựng về quản lý hoạt động xây dựng; Luật Xây dựng số 135/2025/QH15.

Mạng tổ chức và phối hợp tổ chức hội thảo "Đánh giá an toàn công trình và một số văn bản quy phạm pháp luật mới trong hoạt động xây dựng" và hội nghị thường niên Mạng Kiểm định chất lượng công trình xây dựng Việt Nam lần thứ XX tại TP Hà Nội.

Công tác trao đổi chuyên môn, cập nhật văn bản pháp luật và hỗ trợ nghiệp vụ vẫn được duy trì thông qua hình thức trao đổi trực tuyến, văn bản hướng dẫn và phối hợp chuyên môn giữa cơ quan điều hành và các thành viên.

Định kỳ hàng năm, các thành viên Mạng Kiểm định đều có báo cáo về tình hình chất lượng các công trình xây dựng, đánh giá thông qua kết quả hoạt động thí nghiệm, kiểm định chất lượng thi công xây dựng và gửi về Cục Giám định nhà nước về chất lượng công trình xây dựng để tổng hợp và báo cáo trình Bộ trưởng Bộ Xây dựng.

Về phương hướng hoạt động năm 2026, Mạng Kiểm định tiếp tục làm tốt vai trò phản biện xã hội, phản hồi với cơ quan quản lý Nhà nước về những vấn đề cần điều chỉnh, bổ sung đối với các hệ thống văn bản quy phạm pháp luật và cơ chế chính sách, đáp ứng sự phát triển của Ngành Xây dựng.

Tổ chức các khóa đào tạo phổ biến văn bản quy phạm pháp luật; đào tạo, bồi dưỡng quy trình đánh giá an toàn kết cấu công trình trong quá trình khai thác sử dụng cho các thành viên; phối hợp tổ chức các hội thảo, hội nghị mạng kiểm định toàn quốc...

GẮN CHẤT LƯỢNG CÔNG TRÌNH VỚI YÊU CẦU PHÒNG CHÁY VÀ PHÁT TRIỂN BỀN VỮNG

Ngày 6/3, Cục Giám định Nhà nước về chất lượng công trình xây dựng (Bộ Xây dựng) và Mạng Kiểm định chất lượng công trình xây dựng Việt Nam tổ chức hội thảo “Những quy định mới trong công tác quản lý chất lượng công trình xây dựng”.

Đẩy mạnh hoạt động kiểm định, đánh giá an toàn công trình

Phát biểu khai mạc hội thảo, ông Hoàng Hải, Cục trưởng Cục Giám định Nhà nước về chất lượng công trình xây dựng cho biết, công tác quản lý chất lượng công trình xây dựng là một trong những nhiệm vụ trọng tâm của ngành Xây dựng, gắn trực tiếp với an toàn công trình, cộng đồng và hiệu quả đầu tư.



Ông Hoàng Hải, Cục trưởng Cục Giám định nhà nước về chất lượng công trình xây dựng phát biểu khai mạc hội thảo.

Trong giai đoạn hiện nay, hệ thống pháp luật xây dựng được hoàn thiện với nhiều nội dung mới, quan trọng và có tính định hướng dài hạn.

Luật Xây dựng số 135/2025/QH15 (Luật Xây dựng 2025); Luật Phòng cháy, chữa cháy và cứu nạn, cứu hộ (PCCC&CNCH) số 55/2024/QH15 được ban hành đặt ra các nhóm vấn đề đổi mới.

Cụ thể, đổi mới phương thức và nâng cao hiệu quả quản lý đầu tư xây dựng; Cắt giảm, đơn giản hóa thủ tục hành chính, điều kiện đầu tư kinh doanh; Phân định rõ trách nhiệm quản lý Nhà nước và trách nhiệm của các chủ thể tham gia hoạt động xây dựng; Phân công, phân cấp gắn với trách nhiệm trong quản lý, thực hiện quy định về PCCC...

Theo ông Hoàng Hải, hiện Cục Giám định nhà nước về chất lượng công trình xây dựng đang xây dựng "Nghị định quy định chi tiết một số nội dung về quản lý chất lượng, thi công xây dựng và bảo trì công trình xây dựng".

Trong đó, có đề xuất một số nội dung mới về tăng cường phân cấp, phân quyền gắn với trách nhiệm các chủ thể. Cắt giảm, đơn giản hóa thủ tục hành chính, điều kiện đầu tư kinh doanh. Đẩy mạnh hoạt động kiểm định, đánh giá an toàn công trình. Gắn quản lý chất lượng với yêu cầu kiểm soát an toàn PCCC và phát triển bền vững.

Ông Hoàng Hải kỳ vọng, hội thảo sẽ là diễn đàn trao đổi chuyên môn thiết thực, giúp các đơn vị nắm vững, hiểu đúng và triển khai hiệu quả các quy định mới trong thực tiễn.

Ba lưu ý khi áp dụng Luật Xây dựng

Phát biểu tham luận về điểm mới của Luật Xây dựng 2025, ông Bùi Văn Dưỡng, Phó cục trưởng Cục Kinh tế - Quản lý đầu tư xây dựng (Bộ Xây dựng) cho biết, Luật Xây dựng 2025 chỉ quy định những vấn đề khung, những vấn đề có tính nguyên tắc thuộc thẩm quyền của Quốc hội. Còn những vấn đề thực tiễn thường xuyên biến động thì giao Chính phủ, bộ, ngành, địa phương quy định để đảm bảo linh hoạt, phù hợp với thực tiễn.

Theo ông Bùi Văn Dưỡng, Luật Xây dựng 2025 đã bổ sung những quy định liên quan đến vấn đề mang tính cấp bách, cần thiết để tháo gỡ vướng mắc, bất cập.

Ông Dưỡng nhấn mạnh, có 3 vấn đề cần lưu ý khi áp dụng Luật Xây dựng 2025. Đầu tiên, nhóm chính sách sửa đổi luật nhằm đổi mới phương thức và nâng cao hiệu quả quản lý đầu tư xây dựng. Trong đó, điều chỉnh quy định về phân loại dự án đầu tư xây dựng theo hình thức đầu tư thay cho phân loại theo nguồn vốn. Từ đó, xác lập các nội dung quản lý Nhà nước về xây dựng tương ứng theo từng hình thức.

Sửa đổi quy định về xác định, quản lý chi phí phù hợp với thông lệ quốc tế, các pháp luật có liên quan và thực tiễn triển khai trong thời gian qua.

Sửa đổi quy định về quản lý hợp đồng nhằm đảm bảo tính thống nhất, đồng bộ với quy định của pháp luật khác liên quan.

Thứ hai, nhóm chính sách nhằm cắt giảm, đơn giản hóa thủ tục hành chính, cải thiện môi trường đầu tư kinh doanh. Trong đó, đẩy mạnh cắt giảm, đơn giản hóa các thủ tục trong lập, thẩm định, phê duyệt dự án đầu tư xây dựng, thiết kế xây dựng.

Mở rộng đối tượng được miễn giấy phép xây dựng, đơn giản hóa thủ tục cấp giấy phép xây dựng; đơn giản hóa thủ tục hành chính trong xây dựng công trình. Cắt giảm điều kiện đầu tư kinh doanh trong quản lý năng lực hoạt động xây dựng.

Đẩy mạnh ứng dụng công nghệ thông tin trong hoạt động xây dựng thông qua việc bổ sung quy định về Hệ thống thông tin, cơ sở dữ liệu quốc gia về hoạt động xây dựng.

Cuối cùng, các quy định có hiệu lực thi hành sớm từ ngày 1/1/2026, gồm: Quy định các trường hợp được miễn giấy phép xây dựng và xử lý chuyển tiếp tại khoản 2, khoản 3 Điều 43 và các khoản 3, 4, 5 Điều 95; quy định về dự án đầu tư công đặc biệt tại Điều 71 của luật này.

Theo ông Dưỡng, để Luật Xây dựng 2025 triển khai hiệu quả, cần đẩy mạnh công tác tuyên truyền, phổ biến luật và văn bản hướng dẫn thi hành, giúp các cơ quan, tổ chức và người dân nắm kịp thời bất pháp luật để thực hiện.

Làm rõ trách nhiệm cơ quan chuyên môn trong công tác nghiệm thu

Tại hội thảo, ông Nguyễn Việt Sơn, Phó cục trưởng Cục Giám định Nhà nước về chất lượng công trình xây dựng nhấn mạnh, Luật Xây dựng 2025 đã mở rộng đối tượng miễn giấy phép xây dựng và giảm bớt thủ tục hành chính.



Ông Nguyễn Việt Sơn, Phó cục trưởng Cục Giám định Nhà nước về chất lượng công trình xây dựng phát biểu tham luận.

Luật cũng tăng cường chuyển dịch từ tiền kiểm sang hậu kiểm, gắn liền với việc tăng cường kiểm tra, giám sát trong quá trình thi công và sử dụng công trình. Quy định chặt chẽ các điều kiện nghiệm thu hạng mục công trình, công trình xây dựng, các điều kiện để bàn giao công trình, đưa công trình vào khai thác, sử dụng.

Ông Sơn cho biết, việc xây dựng Nghị định quy định chi tiết một số nội dung về quản lý chất lượng, thi công xây dựng và bảo trì công trình xây dựng nhằm cụ thể hóa các nội dung được quy định tại Luật Xây dựng 2025.

Dự thảo Nghị định được xây dựng trên nguyên tắc kế thừa các nội dung của Nghị định số 06/2021/NĐ-CP; tập trung sửa đổi, bổ sung những quy định liên quan đến vấn đề mang tính cấp bách, cần thiết để tháo gỡ vướng mắc, bất cập.

Bổ sung nguyên tắc chung trong quản lý thi công xây dựng công trình theo hướng các chủ thể chịu trách nhiệm về chất lượng. Bổ sung một số trường hợp thực hiện kiểm định, quy định tăng cường kiểm soát hoạt động thí nghiệm trong quá trình thi công. Bổ sung quy định về quan trắc công trình trong quá trình thi công xây dựng.

Ngoài ra, bổ sung quy định về nhà ở riêng lẻ kết hợp mục đích sử dụng khác, chuyển đổi công năng nhà ở riêng lẻ. Quy định rõ nội dung, trách nhiệm lập biện pháp đảm bảo an toàn trong thi công xây dựng công trình của nhà thầu thi công.

Tách biệt rõ các trường hợp nghiệm thu (hoàn thành, có điều kiện, từng phần). Bổ sung quy định chủ đầu tư có thể nghiệm thu hoàn thành với từng nhà thầu riêng biệt. Làm rõ quyền, trách nhiệm của cơ quan chuyên môn về xây dựng trong việc kiểm tra công tác nghiệm thu công trình xây dựng...



Toàn cảnh hội thảo.

Dự thảo nghị định cũng đã cắt giảm thời gian thực hiện các thủ tục hành chính. Bổ sung quy định quản lý chất lượng công trình khẩn cấp, cấp bách, công trình thuộc dự án đầu tư công đặc biệt.

Làm rõ nội dung đánh giá an toàn công trình, bao gồm kiểm tra, đánh giá khả năng làm việc của các kết cấu chịu lực chính và bộ phận công trình có nguy cơ gây mất an toàn.

Ngoài ra, căn cứ điều kiện thực tế tại địa phương, UBND cấp tỉnh có thể phân cấp cho UBND cấp xã chủ trì giải quyết sự cố công trình xây dựng đối với một số trường hợp cụ thể trên địa bàn...

KIỂM ĐỊNH MỘT SỐ CÔNG TRÌNH CẦU GẬP VẤN ĐỀ CHẤT LƯỢNG DO QUAN ĐIỂM THIẾT KẾ VÀ CÔNG NGHỆ THI CÔNG

TS Cù Việt Hưng, Trường Đại học Xây dựng Hà Nội

I. GIỚI THIỆU CHUNG

Hạ tầng giao thông là bộ phận chủ yếu của kết cấu hạ tầng kinh tế, vừa là nền tảng phát triển kinh tế-xã hội, vừa là cầu nối hội nhập quốc tế. Trong tiến trình phát triển của đất nước, nhiệm vụ phát triển hạ tầng giao thông luôn được Đảng, Nhà nước và nhân dân xác định là “mạch máu” của nền kinh tế, là cầu nối mở ra không gian phát triển mới.

Trong những thập kỷ qua, Việt Nam đã đạt được những thành tựu nổi bật trong việc phát triển hệ thống hạ tầng giao thông. Giai đoạn phát triển tiếp theo, hệ thống hạ tầng giao thông còn được đầu tư mạnh mẽ hơn nữa. Mạng lưới đường cao tốc với quy mô gần 3.000 km vào cuối năm 2025 và hướng tới đạt 5.000 km vào năm 2030. Nhiều dự án, công trình cầu lớn đã, đang và sẽ được đầu tư xây dựng ở khắp nơi trên cả nước trong đó có các thành phố lớn như Hà Nội, Thành phố Hồ Chí Minh, Cần Thơ... Các dự án đường sắt quan trọng quốc gia như đường sắt tốc độ cao Bắc - Nam đã được thông qua chủ trương đầu tư...

Trong quá trình phát triển nhanh và mạnh đó, đã có những công trình cầu gặp vấn đề chất lượng do về quan điểm thiết kế, công nghệ thi công dẫn. Báo cáo này chia sẻ những kinh nghiệm trong công tác kiểm định một số công trình cầu gặp vấn đề về chất lượng công trình, cụ thể như sau:

- Kiểm định chất lượng nút xà mũ trụ bê tông dự ứng lực một phần thuộc gói thầu J2, Dự án đường cao tốc Bến Lức - Long Thành.
- Kiểm định chất lượng tổng thể cầu Sông Lô sau khi phát hiện một số cọc khoan nhồi bị hỏng đầu cọc, lộ cốt thép.
- Phát hiện gối cầu bị hỏng trong quá trình kiểm định, thử tải kết cấu nhịp dầm thép tiết diện chữ I liên hợp bản bê tông cốt thép do lỗi thi công.

II. KIỂM ĐỊNH CHẤT LƯỢNG MỘT SỐ CÔNG TRÌNH CẦU

II.1. Kiểm định chất lượng nút xà mũ trụ bê tông dự ứng lực một phần thuộc gói thầu J2, Dự án đường cao tốc Bến Lức - Long Thành

II.1.1. Giới thiệu về dự án

Dự án đường cao tốc Bến Lức - Long Thành có chiều dài 57,8km bao gồm 37,75 km đường và 20,05km cầu trong đó có 2 cầu dây văng với nhịp lớn nhất 375m (cầu Bình Khánh) và 300m (cầu Phước Khánh). Điểm đầu tuyến tại nút giao với đường cao tốc Thành phố Hồ Chí Minh - Trung Lương (Km12+000), điểm cuối tuyến giao với Quốc lộ 51 (Km35+350). Công trình được thiết kế với vận tốc 100km/h gồm 4 làn xe chạy, 2 làn dừng xe khẩn cấp đối với giai đoạn 1 và 8 làn xe chạy, 2 làn dừng xe khẩn cấp đối với giai đoạn 2.

Gói thầu J2 có tổng chiều dài 4671m từ Km24+503 (điểm cuối gói thầu J1) đến Km29+264 (điểm đầu gói thầu J3). Toàn bộ gói thầu J2 là cầu cạn gồm: 4449m cầu nhịp giản đơn dầm Super T (96 nhịp 40m, 14 nhịp 35m, 3 nhịp 36m) và 01 cầu nhịp liên tục dầm hộp BTCT (cầu Sông Chà) với sơ đồ nhịp (86+140+86)m. Tổng cộng có 115 trụ trong đó: 19 trụ tại vị trí khe co giãn bao gồm P5, P10, P16, P22, P28, P34, P47, P52, P57, P62, P67, P72, P77, P83, P94, P99, P105, P110; 92 trụ tại vị trí bản liên tục nhịp, 2 trụ biên đỡ dầm hộp và dầm super-T là P39, P42; 2 trụ chính cầu đúc hẫng là P40, P41, các trụ đỡ nhịp 35m là P23-P28, P83-P88, P99-P103; các trụ đỡ nhịp 36m là P111-P114. Bề rộng ngang cầu là 21,75m. Kết cấu trụ BTCT dạng chữ T với 2 thân tường mỏng song song theo phương dọc cầu, xà mũ BTCT DƯL dạng chữ T ngược. Móng cọc khoan nhồi đường kính 1,2m đối với cầu cạn nhịp giản đơn và 1,5m đối với cầu sông Chà.

II.1.2. Quan điểm thiết kế xà mũ trụ bê tông dự ứng lực một phần

Tiêu chuẩn thiết kế cầu 22TCN 272-05 được Bộ GTVT ban hành ngày 20/6/2025 tại Quyết định số 2026/QĐ-BGTVT thay thế Quyết định số 2801/QĐ-BGTVT ngày 28/8/2001 của Bộ GTVT ban hành “Tiêu chuẩn thiết kế cầu” (22TCN 272-01); Quyết định số 2057 QĐ/KT4 ngày 19/9/1979 của Bộ GTVT ban hành “Quy trình thiết kế cầu cống theo trạng thái giới hạn”. Như vậy, tại thời điểm phê duyệt dự án, phê duyệt TKKT, đây là tiêu chuẩn có hiệu lực duy nhất ở Việt Nam về thiết kế cầu. Tiêu chuẩn 22TCN 272-05 được dịch từ tiêu chuẩn AASHTO 1998 LRFD của Mỹ, có điều chỉnh hệ số xung kích IM từ 33% xuống còn 25% và bỏ đi phần giải thích tiêu chuẩn (Commendations).

Trong danh mục tiêu chuẩn được Bộ GTVT phê duyệt tại Quyết định số 1805/QĐ-BGTVT ngày 22/6/2009 có tiêu chuẩn TCXDVN 327:2004 - Kết cấu bê tông và bê tông cốt thép - Yêu cầu bảo vệ chống ăn mòn trong môi trường biển (số thứ tự 40)¹. Tại Bảng 1 của tiêu chuẩn TCXDVN 327:2004 có quy định bề rộng khe nứt đối với kết cấu ngoài trời trong vùng khí quyển gần bờ không được lớn hơn **0.1mm**. Bề rộng khe nứt còn được chú thích như sau: *“Bề rộng khe nứt giới hạn cho trong bảng ứng với tác dụng của toàn bộ tải trọng, kể cả dài hạn và ngắn hạn. **Đối với kết cấu bê tông cốt thép ứng suất trước không cho phép xuất hiện vết nứt**”*.

Trong giai đoạn thiết kế, xà mũ được đơn vị tư vấn thiết kế theo kết cấu dự ứng lực một phần (PPC) theo Mục 5.9.4.3 của tiêu chuẩn 22TCN 272-05 tương đương AASHTO 1998 LRFD Mục 5.9.4.3. Partially Prestressed Components. Nứt trong vùng chịu kéo được nén trước có thể được phép. Việc thiết kế các cấu kiện dự ứng suất một phần phải dựa trên việc phân tích mặt cắt nứt với việc thỏa mãn các trạng thái giới hạn khác nhau. Ứng suất kéo trong cốt thép ở trạng thái giới hạn sử dụng phải như quy định trong Điều 5.7.3.4, trong trường hợp đó f_{sa} phải được hiểu là thay đổi ứng suất sau sự giảm nén trước (22TCN272-05 Mục 5.7.3.4. Khống chế nứt bằng phân bố cốt thép tương đương AASHTO 1998 LRFD Mục 5.7.3.4. Control of Cracking by Distribution of Reinforcement). Cần lưu ý rằng, triết lý thiết kế bê tông dự ứng lực một phần **không được sử dụng phổ biến ở Việt Nam**.

Bề rộng vết nứt được khống chế bằng phân bố cốt thép theo Mục 5.7.3.4. của tiêu chuẩn 22TCN272-05, theo đó ứng suất kéo trong cốt thép ở trạng thái giới hạn sử dụng phải thỏa mãn phương trình dưới đây:

$$f_s \leq f_{sa} = \frac{Z}{(d_c \cdot A)^{\frac{1}{3}}} \leq 0,6f_y$$

Mục C.5.7.3.4 của AASHTO LRFD 1998 giải thích rằng “Phương trình 1 là để xác định sự phân bố cốt thép để có thể khống chế nứt. Phương trình được viết dưới dạng nhấn mạnh cấu tạo cốt thép chứ **không biểu hiện độ mở rộng vết nứt**. Dùng giá trị **30000 N/mm** trong tử số của Phương trình 1 tương ứng với chiều rộng vết nứt trên bề mặt khoảng **0.40 mm**”.

Phương trình trên dựa trên nghiên cứu của Peter Gergely và Leroy A. Lutz về bề rộng vết nứt lớn nhất trong kết cấu bê tông chịu uốn năm 1968. Trong phiên bản AASHTO LRFD 2007 phương trình này không còn được sử dụng.

Tham số bề rộng vết nứt **Z = 23000 N/mm** tương ứng với môi trường khắc nghiệt và không được quy định rõ tương đương với bề rộng vết nứt là bao nhiêu trong tiêu chuẩn 22TCN272-05. Tuy nhiên, theo nghiên cứu các tài liệu liên quan của ACI và các sách về kết cấu bê tông của Mỹ, có thể coi Z = 23000 N/mm tương đương với khống chế bề rộng vết nứt không được lớn hơn **0.3mm**.

¹ Năm 2012, tiêu chuẩn TCXDVN 327:2004 được thay thế bằng tiêu chuẩn quốc gia TCVN 9346:2012 về Kết cấu bê tông và bê tông cốt thép - Yêu cầu bảo vệ chống ăn mòn trong môi trường biển.

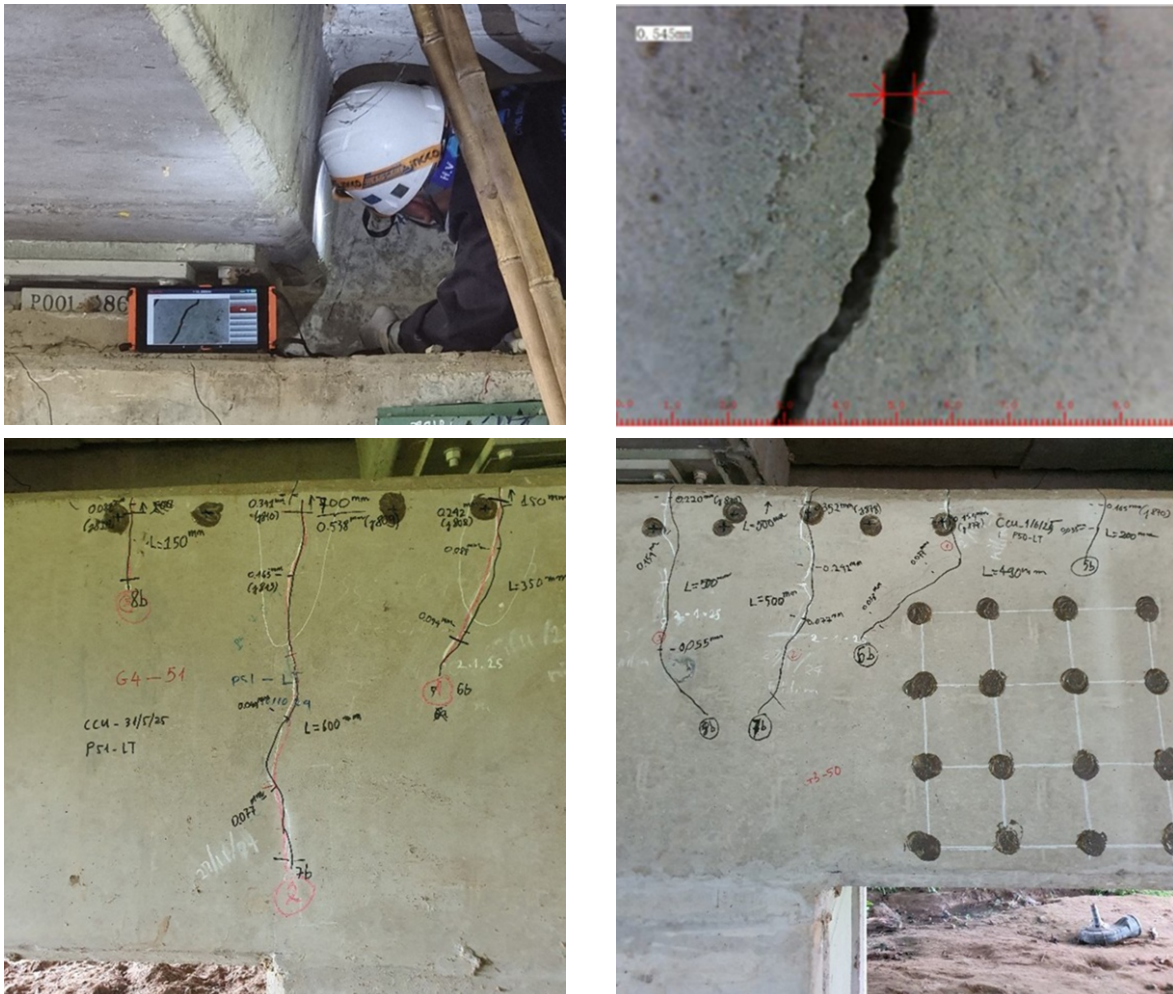
II.1.3. Kiểm định chất lượng xà mũ trụ bị nứt

Công tác kiểm định chất lượng xà mũ trụ gói thầu J2 được tiến hành từ ngày 26/5/2025 đến ngày 05/6/2025. Do công trình đã cơ bản hoàn thành xây dựng nên để khảo sát được toàn bộ các xà mũ trụ là rất khó khăn, sẽ mất nhiều thời gian và chi phí. Do vậy, Tư vấn kiểm định đã tổ chức khảo sát tại 24 xà mũ trụ và 05 vị trí bản mặt cầu, công tác khảo sát gồm khảo sát vết nứt, thí nghiệm không phá hủy xác định cường độ bê tông, thí nghiệm xác định chiều dày bê tông bảo vệ. Kết quả cho thấy:

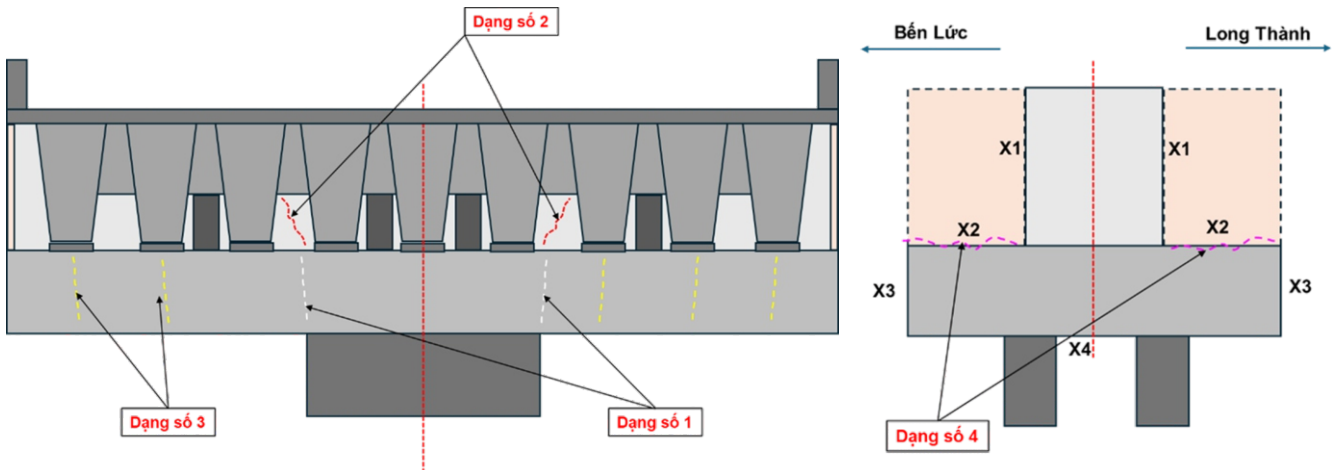
- Phát hiện 426 vết nứt ở 24 xà mũ trụ, vết nứt có tính quy luật. Trong đó, các vết nứt có độ mở rộng dưới 0,1mm chiếm 29,6%, từ 0,1mm đến 0,2mm chiếm khoảng 43,9%, từ 0,2mm đến 0,3mm chiếm 17,8%, từ 0,3mm đến 0,4mm chiếm 5,2%, từ 0,4mm đến 0,5mm chiếm 3,3%, vết nứt có độ mở rộng lớn hơn 0,5mm chiếm 0,2% trên tổng số các vết nứt khảo sát, cần lưu ý là vị trí có thể xuất hiện nhiều vết nứt và nứt có độ mở rộng lớn nằm tại mặt trên của xà mũ trụ hiện không thể khảo sát được. Ngoài ra, có nhiều vết nứt xuất hiện trong vùng chịu nén của bê tông. Kết quả khảo sát của Tư vấn kiểm định ghi nhận thấy số lượng các vết nứt nhiều hơn và có bề rộng lớn hơn so với kết quả báo cáo của ITST thực hiện tháng 12/2016 và Tư vấn giám sát thực hiện tháng 02/2025 (kể cả tại cả xà mũ trụ trước đây chưa thấy xuất hiện nứt).

- Như vậy, theo thời gian, số lượng vết nứt xuất hiện mới có xu hướng tăng, bề rộng các vết nứt cũng có xu hướng mở rộng mặc dù kết cấu hiện tại chỉ chịu tác dụng của tĩnh tải và tác động của môi trường (nhiệt độ, độ ẩm ...), co ngót, từ biến v.v..(chưa có hoạt tải trong quá trình khai thác).

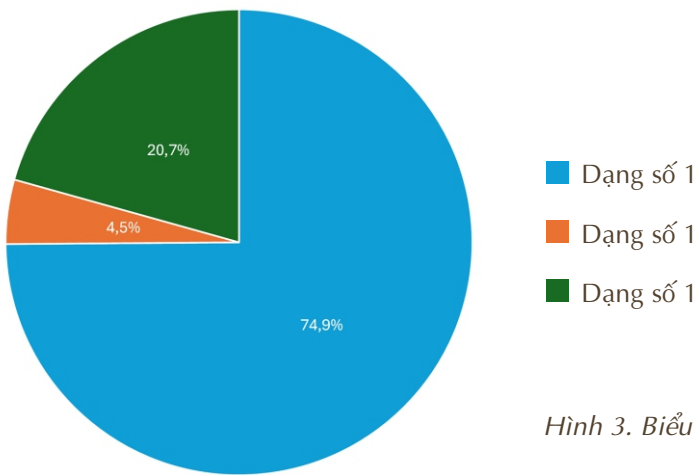
Về kiểm tra cường độ và độ đồng nhất của bê tông xà mũ trụ xác định bằng các phương pháp không phá hủy, tại thời điểm kiểm định, đều đạt và vượt cường độ thiết kế quy định.



Hình 1. Một số hình ảnh về công tác đo vết nứt tại hiện trường



Hình 2. Sơ họa quy ước các khu vực (X1...X4) và các dạng vết nứt

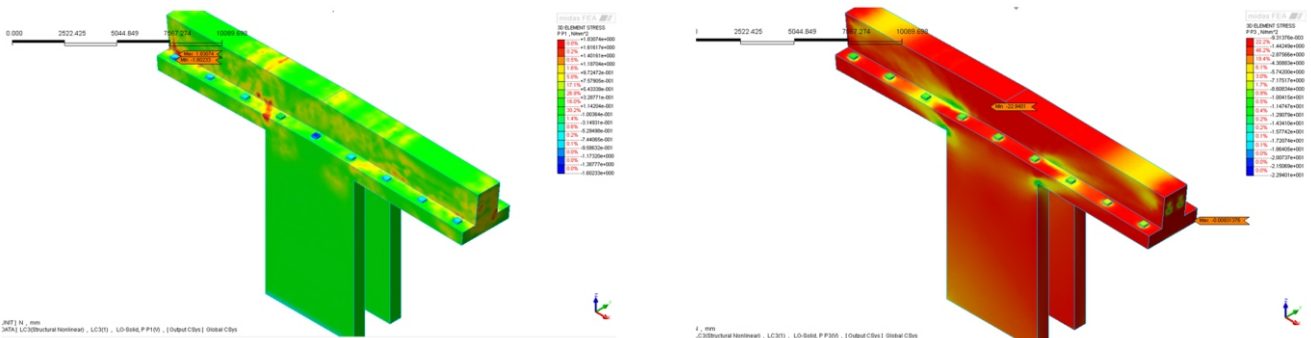


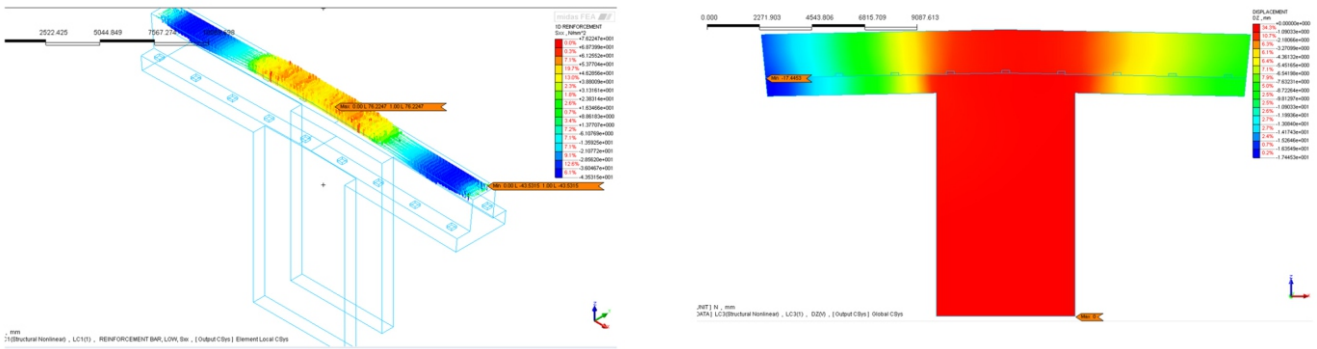
Hình 3. Biểu đồ tỷ trọng phân bố theo dạng vết nứt

II.1.4. Phân tích kết cấu xà mũ trụ

Để có thể đánh giá chính xác hơn về ứng xử của vật liệu bê tông và cốt thép sau khi nứt, thực hiện phân tích mô hình phi tuyến hình học và vật liệu cho kết cấu xà mũ, sử dụng mô hình phi tuyến (Non-Linear Analysis).

Kết quả phân tích cho thấy xà mũ bị nứt. Dạng và vùng xuất hiện vết nứt từ phân tích kết cấu rất tương đồng với kết quả khảo sát hiện trường (dạng vết nứt 1). Do thực tế không thể khảo sát được mặt trên của xà mũ trụ nên nếu căn cứ vào kết quả phân tích có thể thấy rằng nhiều vết nứt có bề rộng lớn xuất hiện trên mặt xà mũ. Bề rộng vết nứt lớn nhất theo tính toán tại mặt trên xà mũ khi chưa có hoạt tải khoảng **0.23mm**, khi có hoạt tải khoảng **0.41mm**





Hình 4. Một số hình ảnh mô hình, kết quả phân tích kết cấu xà mũ trụ

II.1.5. Đánh giá về hiện tượng nứt xà mũ trụ

Kết cấu xà mũ trụ gói J2 đạt yêu cầu về cường độ. Tuy đạt yêu cầu về giới hạn ứng suất kéo trong cốt thép thường ở trạng thái giới hạn sử dụng, nhưng hiện nay xuất hiện nhiều vết nứt có độ mở rộng lớn hơn giá trị 0,3mm và các giá trị tính toán bề rộng vết nứt của Tư vấn thiết kế, Tư vấn kiểm định và đã xuất hiện các vết nứt trong vùng chịu nén của bê tông.

Theo quy định tại Mục 5.7.3.4 của tiêu chuẩn 22TCN272-05, nếu chiều dày hữu hiệu “ d_c ” của cấu kiện bê tông cốt thép hoặc bê tông cốt thép dự ứng lực một phần lớn hơn 900mm thì phải bố trí cốt thép dọc tạo vỏ phân bố dọc theo hai mặt của cấu kiện trong một khoảng $d/2$ gần cốt thép chịu uốn nhất. Trong phần giải thích quy trình Mục C5.7.3.4 của AASHTO LRFD 1998, yêu cầu bố trí cốt thép tạo vỏ là dựa theo ACI 318. Đối với các cấu kiện chịu uốn có chiều cao lớn, có một số cốt thép được bố trí ở gần mặt thẳng đứng trong vùng chịu kéo để khống chế nứt ở bản bụng. Thiếu các cốt thép phụ trợ như vậy, độ mở rộng vết nứt ở bản bụng có thể lớn hơn cả vết nứt ở vùng cốt thép chịu kéo do uốn. Đối với xà mũ trụ thuộc gói thầu J2, đã bố trí các thanh thép dọc tại sườn có đường kính D16 bước 150. Vì vậy, mặt trên của xà mũ là nơi tập trung nhiều vết nứt, và một số vết nứt có bề rộng lớn bởi nằm trong khu vực bê tông chịu kéo.

Tại mục 5.9.4.3 - Dự ứng lực một phần của tiêu chuẩn 22TCN272-05 có quy định “Nứt trong vùng chịu kéo được nén trước có thể được cho phép”. Theo phân tích kết cấu, chiều cao vùng chịu nén là khoảng 1100mm tính từ mặt đáy của xà mũ (mặt cánh T ngược). Qua kết quả khảo sát hiện trường, rất nhiều vết nứt nằm trong vùng này.

Một vấn đề cần lưu ý khác đó là độ võng dư và sự không khép lại hoàn toàn bề rộng vết nứt khi chịu hoạt tải. Theo kết quả thử tải được thực hiện vào tháng 12/2016 do Viện Khoa học và Công nghệ Giao thông thực hiện, độ võng dư lớn nhất của xà mũ khi dỡ hết tải trọng thử là 2.7mm, độ mở rộng vết không khép lại là 0.15mm. Mặc dù đơn vị thử tải gia tải bằng các khối bê tông với một chu trình có thể chưa phản ánh đúng được độ võng dư và bề rộng vết nứt không khép lại, tuy nhiên có thể kết cấu xà mũ trụ không hoàn toàn làm việc ở giai đoạn đàn hồi bởi ảnh hưởng do việc xuất hiện nhiều vết nứt. Vì vậy, khi khai thác chịu hoạt tải, đặc biệt là tải trọng động có thể tiềm ẩn nguy cơ các vết nứt có thể mở rộng thêm và không khép lại khi hoạt tải đi qua.

Từ những kết quả, nghiên cứu tổng quan về dự ứng lực một phần và một số quy định về bề rộng vết nứt của các tiêu chuẩn trong nước và trên thế giới, nên xem xét khống chế bề rộng vết nứt không vượt quá 0.3mm tương ứng với thông số vết nứt $Z=23000N/mm^2$

Như vậy, kết cấu xà mũ trụ thuộc gói thầu J2 chưa đảm bảo yêu cầu thiết kế, tiềm ẩn nguy cơ không đảm bảo tuổi thọ công trình do công trình nằm trong vùng môi trường có tính ăn mòn cao. Do vậy, cần có biện pháp xử lý để kết cấu xà mũ trụ để nâng cao độ dự trữ an toàn chịu lực và tuổi thọ công trình (độ bền lâu).

II.2. Kiểm định chất lượng tổng thể cầu Sông Lô sau khi phát hiện một số cọc khoan nhồi bị hỏng đầu cọc, lộ cốt thép

Dự án cầu sông Lô và cứng hóa mặt đê tả sông Lô, huyện Đoan Hùng được triển khai xây dựng trên địa bàn huyện Đoan Hùng (cũ), tỉnh Phú Thọ (cũ). Mục tiêu của dự án: Phục vụ công tác phòng chống lụt bão và tạo điều kiện phát triển kinh tế cho các xã khó khăn huyện Đoan Hùng (cũ). Cầu Sông Lô có sơ đồ nhịp (3x42+70+110+70+3x42)m với chiều dài toàn cầu L=517,8m. Kết cấu nhịp cầu chính với sơ đồ (70+110+70)m là dầm hộp BTCT DƯỠ thi công theo phương pháp đúc hẫng cân bằng. Kết cấu nhịp dẫn mỗi bên gồm 3 nhịp dầm I BTCT DƯỠ chiều dài 42m.



Hình 1. Tổng thể hiện trạng cầu sông Lô (ngày 17/11/2025)

Ngày 27/10/2025, khi mực nước sông qua khu vực cầu sông Lô xuống thấp đã lộ rõ hàng loạt móng cọc các trụ cầu. Trong đó trụ T3, phần đất nền bị xói mòn tạo ra một hố lớn cao khoảng 2 mét.





Hình 2. Hiện trạng hư hỏng một số cọc khoan nhồi tại cầu Sông Lô

Kết quả kiểm định chất lượng công trình do Công ty TNHH Tư vấn Đại học Xây dựng thực hiện tháng 11/2025 cho thấy: Trừ mố M1, M2 không khảo sát được, các trụ đều phát hiện có hiện tượng hư hỏng cọc. Trụ T2, T7, T8 khi đào hố móng đã phát hiện hiện tượng hư hỏng cọc nên dừng không đào khảo sát cọc khác. Hư hỏng rõ ràng và nặng nề nhất là hệ thống cọc của hai trụ T3 và T6 có khả năng ảnh hưởng tới an toàn công trình. Một số cọc trụ T4, T5 lộ cốt thép, chiều dày bê tông bảo vệ không đảm bảo yêu cầu.

Nguyên nhân hiện tượng hỏng đầu cọc là do công tác thi công chưa đúng. Việc rút ống vách không hợp lý có thể là nguyên nhân đầu cọc lẫn đất. Thêm nữa, bê tông cọc được đổ theo phương pháp rút ống thẳng đứng, ống đổ luôn phải ngập trong bê tông theo quy định của Chỉ dẫn kỹ thuật, tuy nhiên trong quá trình thi công có thể việc rút ống đổ không đúng quy định cũng là một nguyên nhân trong tổ hợp các nguyên nhân gây ra hiện tượng hỏng cọc.

Cầu sông Lô được thiết kế theo tiêu chuẩn 22TCN 272-05 với triết lý: Cầu phải được thiết kế theo các trạng thái giới hạn quy định để đạt được các mục tiêu thi công được, đảm bảo an toàn chịu lực và công năng sử dụng, có xét đến các vấn đề: khả năng dễ kiểm tra, tính kinh tế và mỹ quan. Công trình cầu có tuổi thọ là 100 năm. Theo quy định tại Điều 5.12 của tiêu chuẩn 22TCN272-05, phải thiết kế bảo vệ cốt thép của kết cấu bê tông chống lại sự ăn mòn trong suốt vòng đời của kết cấu. Theo hồ sơ thiết kế kỹ thuật, quy định chiều dày lớp bê tông bảo vệ đối với cọc khoan nhồi là 75mm phù hợp với Bảng 5.12.3-1 của tiêu chuẩn 22TCN272-05, tuy nhiên thực tế không đảm bảo yêu cầu về bê tông bảo vệ.

Cọc là kết cấu chịu nén uốn theo hai phương, nội lực lớn nhất là ở vị trí đầu cọc (gần bệ cọc). Với việc phát hiện một số cọc hở cốt thép, lớp bê tông bảo vệ không đủ chiều dày và chất lượng không đảm bảo, tiết diện giảm yếu ở vị trí đầu cọc thì khả năng chịu lực của cọc là không đảm bảo. Hiện nay, với việc hư hỏng một số cọc như đã nêu ở trên là không đáp ứng được các yêu cầu kỹ thuật, tiềm ẩn nguy cơ mất an toàn khai thác. Vì vậy, phải có các giải pháp kỹ thuật khắc phục triệt để hư hỏng hệ móng cọc của các trụ cầu, đảm bảo độ bền, an toàn cho kết cấu, người và các phương tiện đi lại qua cầu, dưới cầu trong 100 năm tuổi thọ cầu.

II.3. Phát hiện gối cầu bị hở trong quá trình kiểm định, thử tải kết cấu nhịp dầm thép tiết diện chữ I liên hợp bản bê tông cốt thép do lỗi thi công

Hiện tượng một số gối cầu bị hở giữa hai thốt gối được phát hiện trong quá trình kiểm định cầu trước khi đưa công trình vào khai thác. Các tấm đệm thép khử dốc gắn ở đáy dầm không được chế tạo theo đúng thiết kế là có bề dày thay đổi theo độ dốc cầu cho từng vị trí. Nhìn bằng mắt thường các tấm đệm thép này có bề dày không đổi. Do đó, các gối có hiện tượng bị xoay theo phương dọc cầu, nhiều gối góc xoay quá giá trị giới hạn là 0.02rad (giới hạn góc xoay của gối cầu). Nhiều vị trí gối có hiện tượng thốt trên và thốt dưới tách hoàn toàn nhau khoảng từ 1 cm đến 2 cm.



Hình 3. Một số hình ảnh về hiện trạng gối cầu của kết cấu nhịp cầu thép bị hỏng do lỗi thi công

Có thể nhận thấy hiện tượng một số gối hiện tượng bị hỏng nêu trên có thể xuất phát từ một số lý do như:

- Các tấm đệm thép chế tạo không đúng thiết kế làm cho các thớt trên gối không song song với thớt dưới, tạo ra góc xoay trong quá trình lắp đặt dầm;

- Với hiện trạng gối như thực tế, phản lực do tĩnh tải là không đồng đều giữa các gối như lý thuyết và thiết kế.

Đặc biệt, đối với các gối bị hỏng thớt trên và thớt dưới bị hỏng hoàn toàn là không chịu lực.

- Các dốt dầm chủ, dầm ngang được chế tạo trong nhà máy, các mối nối dầm cũng được khoan lỗ bu lông trong nhà máy nhưng không thực hiện công tác lắp đặt thử. Khi lắp dựng thực tế tại công trường, đã dùng pa lăng xích để nâng đầu dầm, nối bu lông liên kết tạm giữa hai thớt gối để có thể luồn được bu lông liên kết dầm ngang. Điều này dẫn đến một số đầu dầm bị kéo lên và xảy ra hiện tượng thớt trên và dưới của một số gối bị tách nhau, làm cho phản lực giữa các gối không đồng đều.

III. KẾT LUẬN

Những vấn đề liên quan đến quan điểm thiết kế và công nghệ thi công chưa phù hợp có thể ảnh hưởng trực tiếp đến chất lượng công trình cũng như khả năng khai thác, từ đó làm gia tăng chi phí cho công tác sửa chữa, khắc phục, thậm chí ảnh hưởng đến tiến độ và hiệu quả vận hành..

Vì vậy, công tác kiểm định hiện trường nhằm đánh giá chính xác hiện trạng và xác định nguyên nhân là hết sức quan trọng, không chỉ để rút ra bài học kinh nghiệm mà còn làm cơ sở đề xuất các giải pháp xử lý, khắc phục phù hợp và hiệu quả.

TÀI LIỆU THAM KHẢO

- [1] 22TCN 272-05. Tiêu chuẩn thiết kế cầu. Bộ Giao thông Vận tải.
- [2] TCVN 9346:2016 - Tiêu chuẩn thiết kế cầu đường bộ
- [3] TCVN 9346:2016 - Kết cấu bê tông và bê tông cốt thép - Yêu cầu bảo vệ chống ăn mòn trong môi trường biển. Viện Khoa học Công nghệ Xây dựng - Bộ Xây dựng.
- [4] AASHTO LRFD Bridge Design Specifications. 1998, American Association of State Highway and Transportation Officials: Washington, DC, USA.
- [5] AASHTO LRFD Bridge Design Specifications. 2007, American Association of State Highway and Transportation Officials: Washington, DC, USA.
- [6] ACI-318, Building code requirements for structural concrete (ACI 318-95). 1995, American Concrete Institute: Farmington Hills, MI, USA.
- [7] ACI-318, Building code requirements for structural concrete (ACI 318-99). 1999, American Concrete Institute: Farmington Hills, MI, USA.
- [8] ACI-318, Building code requirements for structural concrete (ACI 318-19). 2019, American Concrete Institute: Farmington Hills, MI, USA.
- [9] Hồ sơ các dự án liên quan.

Một số giải pháp nâng cao chất lượng công tác thí nghiệm và kiểm định trong quản lý chất lượng dự án đường cao tốc

PGS. TS Lương Xuân Chiêu, Trường Đại học Giao thông vận tải Hà Nội

Tóm tắt

Trong bối cảnh Việt Nam đang triển khai đồng loạt nhiều dự án đường cao tốc với quy mô lớn, yêu cầu về chất lượng, độ bền lâu và an toàn khai thác ngày càng được đặt ra ở mức cao. Công tác thí nghiệm và kiểm định đóng vai trò then chốt trong hệ thống quản lý chất lượng công trình, là cơ sở trực tiếp cho các quyết định kỹ thuật, nghiệm thu và quản lý rủi ro. Tuy nhiên, thực tiễn triển khai cho thấy chất lượng công tác thí nghiệm và kiểm định tại một số dự án còn tồn tại nhiều hạn chế, từ tổ chức thực hiện, năng lực kỹ thuật đến độ tin cậy của kết quả. Bài báo phân tích vai trò, thực trạng và nguyên nhân của các tồn tại trong công tác thí nghiệm và kiểm định chất lượng tại các dự án đường cao tốc ở Việt Nam, bài học kinh nghiệm quản lý công tác thí nghiệm của các nước phát triển, trên cơ sở đó đề xuất các nhóm giải pháp nhằm nâng cao chất lượng, hiệu quả và độ tin cậy của công tác này trong quản lý chất lượng dự án.

Từ khóa: đường cao tốc; quản lý chất lượng; thí nghiệm vật liệu; kiểm định công trình; độ tin cậy kết quả thí nghiệm.

1. Giới thiệu

1.1. Bối cảnh nghiên cứu

Trong những năm gần đây, hệ thống đường cao tốc ở Việt Nam phát triển nhanh cả về số lượng tuyến và quy mô đầu tư. Các dự án cao tốc thường có chiều dài lớn, tổng mức đầu tư cao, thời gian thi công gấp rút và sử dụng nhiều loại vật liệu, công nghệ mới. Chất lượng công trình không chỉ ảnh hưởng trực tiếp đến an toàn giao thông và hiệu quả khai thác mà còn liên quan chặt chẽ đến hiệu quả đầu tư và trách nhiệm pháp lý của các chủ thể tham gia dự án.

Trong hệ thống quản lý chất lượng công trình xây dựng, công tác thí nghiệm và kiểm định giữ vai trò đặc biệt quan trọng. Kết quả thí nghiệm là căn cứ để đánh giá chất lượng vật liệu, hỗn hợp và các lớp kết cấu trong quá trình thi công; trong khi đó, kiểm định là công cụ đánh giá độc lập nhằm xác nhận mức độ phù hợp của công trình hoặc bộ phận công trình so với yêu cầu thiết kế và tiêu chuẩn kỹ thuật. Đối với các dự án đường cao tốc, nơi yêu cầu về độ bền lâu và độ tin cậy rất cao, vai trò của thí nghiệm và kiểm định càng trở nên then chốt.

1.2. Vấn đề đặt ra

Mặc dù hệ thống tiêu chuẩn, quy chuẩn và các quy định pháp lý liên quan đến quản lý chất lượng công trình đã từng bước được hoàn thiện, thực tế triển khai tại các dự án đường cao tốc cho thấy công tác thí nghiệm và kiểm định vẫn còn nhiều tồn tại. Một số kết quả thí nghiệm mang tính hình thức, chưa phản ánh đầy đủ trạng thái thực của vật liệu và kết cấu; công tác kiểm định chưa được thực hiện một cách hệ thống, đúng thời điểm và với phạm vi phù hợp; độ tin cậy của kết quả thí nghiệm và kiểm định chưa được kiểm soát chặt chẽ. Các yêu cầu về chất lượng công tác thí nghiệm đối với các công trình trọng điểm chưa có sự khác biệt so với công trình cấp thấp hơn. Những tồn tại này tiềm ẩn nguy cơ ảnh hưởng đến chất lượng lâu dài của công trình, làm giảm hiệu quả quản lý chất lượng và gia tăng rủi ro trong khai thác.

1.3. Mục tiêu và phạm vi nghiên cứu

Mục tiêu của tham luận là:

- Phân tích vai trò của công tác thí nghiệm và kiểm định trong quản lý chất lượng dự án đường cao tốc;
- Đánh giá thực trạng và chỉ ra các tồn tại, nguyên nhân chủ yếu;
- Đề xuất các nhóm giải pháp nhằm nâng cao chất lượng công tác thí nghiệm và kiểm định, góp phần nâng cao hiệu quả quản lý chất lượng dự án.

Phạm vi nghiên cứu tập trung vào các dự án đường cao tốc đường bộ tại Việt Nam, trong giai đoạn thi công và nghiệm thu.

2. Cơ sở lý luận và tổng quan nghiên cứu

2.1. Khái niệm và phân biệt thí nghiệm – kiểm định

Thí nghiệm trong xây dựng công trình giao thông là hoạt động đo đạc, thử nghiệm nhằm xác định các chỉ tiêu kỹ thuật của vật liệu, hỗn hợp vật liệu, cấu kiện và các lớp kết cấu trong điều kiện phòng thí nghiệm hoặc hiện trường. Kết quả thí nghiệm thường được sử dụng để kiểm soát chất lượng trong quá trình thi công và làm căn cứ nghiệm thu.

Kiểm định chất lượng công trình là hoạt động đánh giá độc lập nhằm xác định mức độ phù hợp của công trình hoặc bộ phận công trình so với yêu cầu thiết kế, tiêu chuẩn kỹ thuật và quy định hiện hành. Kiểm định thường được thực hiện bởi các tổ chức có đủ năng lực, độc lập với các bên trực tiếp thi công.

Trong chuỗi quản lý chất lượng, thí nghiệm và kiểm định có mối quan hệ chặt chẽ nhưng không đồng nhất về mục tiêu, phạm vi và vai trò. Thí nghiệm mang tính thường xuyên, liên tục trong quá trình thi công; kiểm định mang tính xác nhận, đánh giá độc lập và thường được thực hiện ở các thời điểm then chốt.

2.2. Vai trò của thí nghiệm và kiểm định trong quản lý chất lượng

Trong các dự án đường cao tốc, kết quả thí nghiệm là cơ sở để:

- Kiểm soát chất lượng vật liệu đầu vào;
- Điều chỉnh công nghệ thi công;
- Đánh giá mức độ đáp ứng yêu cầu kỹ thuật của các lớp kết cấu.

Kiểm định đóng vai trò:

- Xác nhận chất lượng công trình hoặc hạng mục công trình;
- Phát hiện sớm các khiếm khuyết tiềm ẩn;
- Hỗ trợ các quyết định quản lý, nghiệm thu và xử lý kỹ thuật.

Nhiều nghiên cứu quốc tế đã chỉ ra rằng việc nâng cao độ tin cậy của thí nghiệm và tăng cường kiểm định độc lập là một trong những giải pháp hiệu quả để giảm rủi ro chất lượng và chi phí vòng đời công trình.

3. Thực trạng công tác thí nghiệm và kiểm định trong các dự án đường cao tốc

3.1. Bất cập về tổ chức quản lý và tính độc lập

Một bất cập phổ biến là tính độc lập của kết quả thí nghiệm chưa được đảm bảo đầy đủ. Trong một số dự án, đơn vị thí nghiệm chịu ràng buộc về chi phí và tiến độ từ phía nhà thầu hoặc bị chi phối bởi mục tiêu “nghiệm thu kịp thời”, làm phát sinh rủi ro thiên lệch kết quả. Kết quả thí nghiệm chưa được coi trọng, mang tính hình thức nhằm phục vụ thủ tục nghiệm thu. Nguyên nhân của việc này là do chỉ dẫn kỹ thuật của dự án quy định các kết quả thí nghiệm đều phải đạt yêu cầu mà chưa đề cập đến xác suất gặp phải kết quả không đạt. Khi chỉ dẫn kỹ thuật đều đưa ra mức cao tất cả các kết quả đều đạt dẫn tới tư vấn giám sát chỉ ký hồ sơ khi kết quả thí nghiệm đạt. Từ đó gây áp lực cho Phòng thí nghiệm làm thí nghiệm trung thực, một số kết quả thí nghiệm không đạt yêu cầu thì thường bị yêu cầu làm đi làm lại thậm chí có thể còn gây áp lực phải sửa số liệu. Bên cạnh đó, vai trò và trách nhiệm giữa các bên (chủ đầu tư – tư vấn giám sát – nhà thầu – phòng thí nghiệm) chưa rõ ràng về trách nhiệm, khiến việc xử lý kết quả không đạt thiếu nhất quán.

3.2. Bất cập về năng lực phòng thí nghiệm và nhân sự

Năng lực chuyên môn không đồng đều giữa các phòng thí nghiệm, đặc biệt ở các nhóm thí nghiệm yêu cầu kinh nghiệm như: thiết kế cấp phối bê tông nhựa, kiểm soát độ rỗng và nhiệt độ lu lèn, thí nghiệm mô đun đàn hồi hiện trường, khảo sát không phá hủy (NDT) cho kết cấu cầu, hay đánh giá nền đất yếu. Do đồng loạt các dự án triển khai nên nhân sự làm thí nghiệm có kinh nghiệm có yếu tố chuyên gia thiếu trầm trọng. Chưa có chương trình khung đào tạo thí nghiệm viên thống nhất do vậy có hiện tượng người đi trước dạy người đi sau theo thói quen và theo kinh nghiệm không kịp thời cập nhật tiêu chuẩn mới dẫn đến sai có hệ thống.

3.3. Bất cập về thiết bị, hiệu chuẩn và điều kiện thí nghiệm

Thiết bị thí nghiệm và kiểm định có thể không được hiệu chuẩn đúng chu kỳ hoặc hồ sơ hiệu chuẩn không đồng bộ với thiết bị thực tế đang sử dụng. Hơn nữa các thiết bị hiện trường luôn có nhiều yếu tố tác động có thể sai lệch mà chưa hết chu kỳ hiệu chuẩn. Mặc dù có xác nhận hiệu chuẩn nhưng phổ biến ở hiện trường không có phương án kiểm tra, người sử dụng dễ dàng cài đặt lại thiết bị đã hiệu chuẩn. Các tư vấn kiểm tra phòng thí nghiệm mới chỉ quan tâm mang tính hình thức, thủ tục có hay không có giấy hiệu chuẩn chưa có biện pháp kiểm tra định kỳ thiết bị thông qua các phương pháp đơn giản ví dụ như: định kỳ sử dụng vật chuẩn (biết trước khối lượng) để kiểm tra lại cân điện tử sẽ phát hiện sớm những sai lệch chứ không phải chờ đến từng đợt hiệu chuẩn...

Phòng thí nghiệm tại hiện trường phần lớn sử dụng thiết bị thô sơ đơn giản chưa tích hợp IoT, chưa ghi số liệu tự động, không có khả năng kiểm soát từ xa. Việc giám sát công tác thí nghiệm hiện nay dựa vào tư vấn giám sát tuy nhiên lực lượng tư vấn giám sát còn mỏng không thể giám sát toàn bộ công đoạn thí nghiệm. Do vậy phụ thuộc hoàn toàn vào người làm thí nghiệm mà chưa có được sự giám sát kiểm tra chặt chẽ.

3.4. Bất cập về lấy mẫu, tần suất và tính đại diện

Sai lệch lớn thường xuất phát từ khâu lấy mẫu. Một số trường hợp lấy mẫu chưa đại diện (chọn vị trí “đẹp”, tránh khu vực chuyển tiếp, mép lu, điểm nghi ngờ), hoặc tần suất lấy mẫu không điều chỉnh theo biến động nguồn vật liệu, điều kiện thời tiết và thay đổi dây chuyền thi công. Quy trình niêm phong - bàn giao - lưu mẫu - thanh lý mẫu hầu như chưa được quan tâm làm giảm khả năng truy xuất và đối chứng khi xảy ra tranh chấp.

Trong các tiêu chuẩn thí nghiệm cũng như chỉ dẫn kỹ thuật của dự án hầu như không đề cập đến quy định cách lấy mẫu như thế nào, vị trí lấy mẫu, thời điểm lấy mẫu, khối lượng mẫu cần lấy, khối lượng mẫu lưu...

3.5. Bất cập về quy trình nghiệm thu và quản trị chất lượng theo quá trình

Nhiều dự án vẫn thiên về “nghiệm thu theo hồ sơ” hơn là nghiệm thu dựa trên chuỗi kiểm soát chất lượng xuyên suốt (đầu vào - trong quá trình - đầu ra). Áp lực tiến độ tạo xu hướng “làm trước - kiểm sau - hoàn thiện hồ sơ sau”, khiến công tác thí nghiệm trở thành hoạt động hợp thức hóa thay vì công cụ kiểm soát chất lượng theo thời gian thực.

3.6. Bất cập về dữ liệu, tính minh bạch và số hóa

Quản trị dữ liệu thí nghiệm còn phụ thuộc nhiều vào nhập liệu thủ công, thiếu hệ thống mã hóa mẫu thống nhất, thiếu dữ liệu định vị (GPS), dấu thời gian (time-stamp), và hồ sơ chuỗi bàn giao (chain-of-custody). Điều này làm tăng rủi ro sai số, thất lạc thông tin, khó truy vết và tạo kẽ hở cho việc “làm đẹp số liệu”. Các kết quả thí nghiệm mới chỉ đánh giá riêng biệt, chỉ quan tâm đến kết quả có đạt hay không đạt mà tư vấn chưa quan tâm đánh giá mức độ đồng đều. Các kết quả thí nghiệm chưa có vai trò dự báo, cảnh báo xu hướng phục vụ cho việc ngăn ngừa từ sớm từ xa.

4. Giải pháp nâng cao chất lượng công tác thí nghiệm và kiểm định

4.1. Giải pháp liên quan đến quản lý nhà nước

- Đề xuất sớm ban hành chương trình khung đào tạo nghiệp vụ cho thí nghiệm viên đặc biệt là các thí nghiệm viên tham gia các dự án trọng điểm như đường bộ cao tốc, đường sắt tốc độ cao.
- Xây dựng tiêu chuẩn quản lý phòng thí nghiệm kỹ thuật cho dự án xây dựng đường bộ cao tốc, đường sắt tốc độ cao (dựa theo tiêu chuẩn của Trung Quốc đã xây dựng Q/CR 9204-2015).
- Xây dựng hệ số thanh toán dựa vào việc đánh giá chất lượng, kết quả thí nghiệm thay vì tiêu chí “đạt”. Từ đó nâng cao vai trò và tầm quan trọng của công tác thí nghiệm cũng như tránh được việc đánh giá mang tính hình thức tất cả các kết quả thí nghiệm đều phải đạt yêu cầu như hiện nay.
- Xây dựng chương trình nghiên cứu tổng thể yêu cầu về chuyển đổi số, số hóa phòng thí nghiệm, sử dụng dữ liệu thí nghiệm mang tính khách quan phục vụ cho việc đánh giá, dự báo, nghiệm thu thanh toán.
- Cần xác định nhu cầu nguồn lực thí nghiệm viên, kiểm định viên để có kế hoạch đào tạo, đặt ra yêu cầu cho các cơ sở đào tạo.
- Yêu cầu đội ngũ tư vấn giám sát (người trực tiếp giám sát công tác thí nghiệm) phải qua đào tạo nghiệp vụ về công tác thí nghiệm, công tác giám sát thí nghiệm.

4.2. Giải pháp về tổ chức và quản lý tại dự án

- Cần chuẩn hóa mô hình tổ chức phòng thí nghiệm phục vụ dự án đường cao tốc, trong đó làm rõ trách nhiệm và quyền hạn của các bên liên quan. Công tác thí nghiệm cần được tích hợp chặt chẽ trong kế hoạch quản lý chất lượng tổng thể của dự án.
- Cần phải có đề cương chi tiết công tác thí nghiệm trong đó nêu rõ tần suất lấy mẫu, cách thức lấy mẫu, lưu mẫu, thời gian lưu mẫu. Những chỉ tiêu nào yêu cầu bắt buộc phải thực hiện mới cho triển khai thi công, những chỉ tiêu nào hậu kiểm và ràng buộc tính pháp lý để nâng cao trách nhiệm các đơn vị liên quan. Ví dụ xe bồn chở nhựa đường nóng và lỏng về nếu làm các chỉ tiêu thì thời gian chờ sẽ rất lâu ảnh hưởng đến tiến độ vậy phải quy định kiểm soát một số chỉ tiêu quan trọng và nhanh trước đồng thời phải quy định trách nhiệm khi hậu kiểm, gắn trách nhiệm của nhà cung cấp nhựa đường. Thay vì quy định tưởng chừng rất chặt chẽ yêu cầu làm rất chi tiết nhưng ở thực tế không làm theo hoặc chỉ là hình thức.

4.3. Giải pháp về kỹ thuật thí nghiệm, nhân lực thí nghiệm

- Việc lựa chọn chỉ tiêu thí nghiệm cần gắn với mục tiêu kiểm soát chất lượng và độ bền lâu của công trình, thay vì chỉ đáp ứng yêu cầu tối thiểu của tiêu chuẩn. Cần tăng cường kiểm soát sai số, độ lặp và độ tin cậy của kết quả thí nghiệm thông qua các quy trình kiểm soát nội bộ và liên phòng thí nghiệm. Các kết quả thí nghiệm cần phải có đánh giá thống kê, có ý nghĩa cảnh báo sớm, dự báo xu hướng biến động về chất lượng để phục vụ cho việc hoàn thiện công nghệ thi công phù hợp.
- Nâng cao năng lực cán bộ thí nghiệm thông qua đào tạo chuyên sâu và chuẩn hóa chứng chỉ hành nghề. Gắn trách nhiệm cá nhân với kết quả thí nghiệm nhằm nâng cao tính chuyên nghiệp và đạo đức nghề nghiệp.
- Đối với các Phòng thí nghiệm có vai trò đối chứng trọng tài (phòng thí nghiệm phục vụ kiểm định, phục vụ kiểm tra công tác nghiệm thu) cần có yêu cầu cao hơn về thiết bị trong đó khuyến khích thiết bị có khả năng lưu trữ số, có tính năng kết nối internet giám sát từ xa (IoT)...

5. Kết luận và kiến nghị

Các giải pháp đề xuất trong bài tham luận phù hợp với xu hướng nâng cao quản lý chất lượng công trình giao thông trên thế giới. Tuy nhiên, để triển khai hiệu quả cần có sự đồng bộ giữa hoàn thiện thể chế, nâng cao năng lực tổ chức và thay đổi nhận thức của các bên tham gia dự án. Một số vấn đề như số hóa dữ liệu thí nghiệm và kiểm định, chuẩn hóa đánh giá độ tin cậy vẫn cần được nghiên cứu sâu hơn.

Công tác thí nghiệm và kiểm định giữ vai trò then chốt trong quản lý chất lượng dự án đường cao tốc. Việc nâng cao chất lượng và độ tin cậy của công tác này là yêu cầu cấp thiết nhằm bảo đảm chất lượng, độ bền lâu và an toàn khai thác công trình. Tham luận đã phân tích thực trạng, chỉ ra các tồn tại và đề xuất các nhóm giải pháp khả thi, góp phần hoàn thiện công tác quản lý chất lượng dự án đường cao tốc ở Việt Nam.

Tài liệu tham khảo:

1. ISO/IEC 17025: 2017 là yêu cầu chung về năng lực của phòng thử nghiệm và hiệu chuẩn
2. Standard for Engineering Laboratory Management of Railway Construction Project- Q/CR 9204-2015.
3. Quy phạm quản lý phòng thí nghiệm hiện trường công trình đường bộ Trung Quốc- JTG/T 2730-2020.
4. Tiêu chuẩn kiểm tra và đánh giá chất lượng công trình đường bộ Trung Quốc- JTG 2181-2019.
5. Quy phạm công nhận phòng thí nghiệm của Trung Quốc CNAS-CL01.
6. TCXDVN 297-2003 Phòng thí nghiệm chuyên ngành xây dựng- Tiêu chuẩn công nhận.
7. Tiêu chuẩn quản lý phòng thí nghiệm kỹ thuật cho dự án xây dựng đường sắt -Bản dịch của Trường Đại học Giao thông vận tải.

QUẢN LÝ VÀ KIỂM SOÁT CHẤT LƯỢNG CÔNG TRÌNH ĐƯỜNG SẮT TỐC ĐỘ CAO TẠI VIỆT NAM

Những yêu cầu kỹ thuật then chốt trong giai đoạn chuẩn bị đầu tư và triển khai

PGS. TS **Bùi Phú Doanh**, Trường Đại học Xây dựng Hà Nội

TÓM TẮT

Đường sắt tốc độ cao (HSR) với vận tốc khai thác đến 350 km/h là loại hình công trình hạ tầng có yêu cầu đặc biệt nghiêm ngặt về chất lượng xây dựng. So với đường sắt thông thường, HSR đòi hỏi mức độ kiểm soát cao hơn nhiều đối với độ lún nền đường, độ chính xác hình học tuyến, tính đồng bộ của kết cấu tầng mặt và sự tương thích giữa công trình xây dựng với các hệ thống điện - thông tin tin hiệu. Bài báo phân tích các yêu cầu kỹ thuật then chốt dựa trên kinh nghiệm và tiêu chuẩn thi công của Trung Quốc, đồng thời làm rõ những ý nghĩa quan trọng cho công tác quản lý chất lượng trong quá trình chuẩn bị đầu tư và triển khai các dự án HSR tại Việt Nam.

1. Giới thiệu

Đường sắt tốc độ cao (High-Speed Railway - HSR) là một trong những loại hình hạ tầng giao thông có yêu cầu kỹ thuật và mức độ phức tạp cao nhất hiện nay. Với vận tốc khai thác lên tới 300-350 km/h, HSR không chỉ là sự gia tăng đơn thuần về tốc độ so với đường sắt thông thường, mà là một hệ thống kỹ thuật chính xác cao, trong đó các yếu tố về kết cấu công trình, hình học tuyến, tương tác động lực học và sự tích hợp giữa các hệ thống kỹ thuật phải được kiểm soát ở mức đặc biệt nghiêm ngặt.

Khác với đường sắt truyền thống, nơi kết cấu tầng mặt ballast cho phép tồn tại một mức độ biến dạng nhất định và có thể điều chỉnh thông qua bảo trì trong quá trình khai thác, HSR gần như không cho phép sai lệch hình học và biến dạng nền đường vượt quá các giới hạn rất nhỏ. Các nghiên cứu và thực tiễn vận hành cho thấy, ở vận tốc cao, những sai lệch chỉ vài milimét về cao độ ray, độ thẳng tuyến hoặc độ lún không đều của nền đường có thể làm gia tăng đáng kể tải trọng động, gây rung động mạnh, suy giảm độ êm thuận và làm tăng nhanh tốc độ xuống cấp của kết cấu. Trong những trường hợp bất lợi, các sai lệch này còn tiềm ẩn nguy cơ mất an toàn chạy tàu.

Trong bối cảnh đó, chất lượng công trình xây dựng trở thành yếu tố có tính quyết định đối với sự an toàn, hiệu quả và tính bền vững của hệ thống HSR. Kinh nghiệm quốc tế cho thấy, nhiều vấn đề phát sinh trong khai thác đường sắt tốc độ cao không xuất phát từ hạn chế của công nghệ hay thiết bị, mà chủ yếu bắt nguồn từ những tồn tại trong công tác khảo sát, thiết kế, thi công và kiểm soát chất lượng công trình xây dựng. Điều này cho thấy, đối với HSR, quản lý và kiểm soát chất lượng không thể chỉ dừng lại ở giai đoạn thi công, mà phải được đặt ra một cách hệ thống, xuyên suốt toàn bộ vòng đời dự án.

Trong số các quốc gia đã triển khai thành công đường sắt tốc độ cao, Trung Quốc là trường hợp điển hình với mạng lưới HSR có quy mô lớn nhất thế giới, vận hành ở dải tốc độ 300-350 km/h trên nhiều điều kiện địa chất và khí hậu khác nhau. Quá trình phát triển HSR tại Trung Quốc cho thấy, bên cạnh việc tiếp thu và làm chủ công nghệ, quốc gia này đặc biệt chú trọng đến việc xây dựng hệ thống tiêu chuẩn kỹ thuật, quy trình thi công và nghiệm thu chặt chẽ, coi đây là nền tảng cốt lõi để đảm bảo chất lượng và an toàn vận hành lâu dài. Các tiêu chuẩn thi công và nghiệm thu của Trung Quốc thể hiện rõ yêu cầu kiểm soát nghiêm ngặt đối với các chỉ tiêu định lượng như độ lún nền đường, chênh lệch lún, dung sai hình học của kết cấu tầng mặt, cũng như chất lượng thi công ray hàn liền và các cấu kiện liên quan.

Đối với Việt Nam, chủ trương nghiên cứu và từng bước triển khai các dự án đường sắt tốc độ cao đang được đặt ra như một định hướng chiến lược nhằm đáp ứng nhu cầu vận tải trục Bắc - Nam và thúc đẩy phát triển kinh tế - xã hội. Tuy nhiên, Việt Nam hiện chưa có kinh nghiệm thực tiễn trong việc xây dựng và khai thác HSR ở vận tốc cao, trong khi hệ thống tiêu chuẩn, quy chuẩn và năng lực quản lý chất lượng đối với loại hình công trình đặc thù này vẫn đang trong quá trình hình thành. Nếu tiếp cận HSR theo tư duy và phương pháp quản lý chất lượng của đường sắt thông thường, nguy cơ phát sinh các vấn đề kỹ thuật trong quá trình thi công và khai thác là rất lớn.

Xuất phát từ những yêu cầu và thách thức nêu trên, việc nghiên cứu, nhận diện đầy đủ các đặc trưng kỹ thuật then chốt của công trình đường sắt tốc độ cao, đồng thời làm rõ các yêu cầu quản lý và kiểm soát chất lượng trong giai đoạn chuẩn bị đầu tư và triển khai là hết sức cần thiết. Bài báo này tập trung phân tích các yêu cầu kỹ thuật chủ yếu liên quan đến nền đường, kết cấu tầng mặt, ray hàn liền và tính tích hợp của hệ thống HSR, trên cơ sở tổng hợp kinh nghiệm và tiêu chuẩn thi công của Trung Quốc. Qua đó, bài báo nhằm cung cấp các luận cứ khoa học và thực tiễn phục vụ công tác quản lý chất lượng công trình đường sắt tốc độ cao tại Việt Nam trong thời gian tới.

2. Nền đường và yêu cầu kiểm soát độ lún

2.1. Yêu cầu kiểm soát độ lún nền đường HSR

Theo thực hành phổ biến trong các dự án HSR vận tốc 300-350 km/h, độ lún nền đường phải được kiểm soát ở mức rất nghiêm ngặt ngay từ giai đoạn thi công.

Bảng 1. Yêu cầu kiểm soát độ lún nền đường sắt tốc độ cao (giá trị điển hình)

Chỉ tiêu	Giá trị kiểm soát	Ý nghĩa kỹ thuật
Tổng độ lún sau thi công	$\leq 10-15$ mm	Hạn chế biến dạng tích lũy ảnh hưởng hình học tuyến
Chênh lệch lún dọc tuyến	$\leq 3-5$ mm	Tránh gia tăng tải trọng động và rung động
Lún dư sau khai thác	Rất nhỏ, yêu cầu ổn định lâu dài	Không cho phép sửa chữa bằng khai thác
Xu thế lún	Giảm dần, tiệm cận 0 trước khai thác	Đảm bảo ổn định lâu dài

Khác với đường sắt thông thường, các sai lệch lún ở HSR không thể được bù trừ bằng bảo trì thường xuyên mà phải được khống chế ngay trong giai đoạn xây dựng.

2.2. Đoạn chuyển tiếp đầu cầu - nền đường

Đoạn chuyển tiếp giữa nền đường và kết cấu cầu là khu vực có sự thay đổi đột ngột về độ cứng, được coi là vị trí rủi ro kỹ thuật cao đối với HSR. Các yêu cầu kỹ thuật thường nghiêm ngặt hơn so với nền đường thông thường, đặc biệt về kiểm soát chênh lệch lún và biến dạng lâu dài.

3. Kết cấu tầng mặt và độ chính xác hình học

3.1. Yêu cầu dung sai hình học

Đối với HSR, đặc biệt là các hệ thống đường không ballast (slab track), dung sai hình học được khống chế ở mức rất nhỏ.

Bảng 2. Dung sai hình học điển hình của kết cấu tầng mặt HSR

Thông số hình học	Dung sai điển hình
Cao độ ray	± 2 mm
Độ thẳng tuyến	± 2 mm
Độ phẳng dọc	Rất nhỏ, kiểm soát nghiêm ngặt
Độ nghiêng ngang	Dung sai rất nhỏ

Sai lệch chỉ vài milimét trong thi công có thể dẫn đến gia tăng đáng kể tải trọng động tác dụng lên ray và tà vẹt.

3.2. Bản tà vẹt và bản đệm tà vẹt

Bản tà vẹt và bản đệm tà vẹt trong hệ thống HSR không làm việc độc lập mà là một phần của hệ kết cấu động. Các yêu cầu chính bao gồm:

- Dung sai chế tạo và lắp đặt rất nhỏ;
- Độ cứng lớp đệm phải đồng đều, tránh hình thành “điểm cứng” hoặc “điểm mềm”;
- Không cho phép thay đổi vật liệu hoặc biện pháp thi công ngoài thiết kế.

4. Ray hàn liền và yêu cầu kiểm soát chất lượng

Ray hàn liền là bộ phận đặc biệt nhạy cảm trong hệ thống HSR do chịu tải trọng động lớn và ảnh hưởng mạnh của nhiệt độ.

Bảng 3. Yêu cầu kỹ thuật điển hình đối với ray hàn liền HSR

Nội dung kiểm soát	Yêu cầu kỹ thuật
Loại ray	Ray hàn liền
Nhiệt độ trung hòa	Kiểm soát nghiêm ngặt
Kiểm tra mối hàn	100% mối hàn
Kiểm tra hình học sau hàn	Bắt buộc

Sai sót trong công tác hàn ray có thể dẫn đến cong vênh ray hoặc phá hoại kết cấu, gây nguy cơ mất an toàn nghiêm trọng.

5. Tích hợp với hệ thống điện và thông tin tín hiệu

Đường sắt tốc độ cao là hệ thống tích hợp, trong đó công trình xây dựng phải đảm bảo sự ổn định hình học và hạn chế rung động để đáp ứng yêu cầu của hệ thống cấp điện và thông tin tín hiệu. Bất kỳ sai lệch nào của kết cấu công trình đều có thể ảnh hưởng trực tiếp đến độ tin cậy và an toàn vận hành của toàn hệ thống.

6. So sánh giữa đường sắt tốc độ cao và đường sắt thông thường

Từ các yêu cầu kỹ thuật nêu trên có thể thấy sự khác biệt bản chất giữa HSR và đường sắt thông thường không chỉ nằm ở vận tốc khai thác, mà thể hiện rõ ở mức độ khắt khe của các chỉ tiêu kỹ thuật và kiểm soát chất lượng.

Bảng 4. So sánh định lượng một số chỉ tiêu kỹ thuật chủ yếu

Tiêu chí	Đường sắt tốc độ cao (HSR)	Đường sắt thông thường
Vận tốc khai thác	300-350 km/h	80-120 km/h
Tổng độ lún cho phép	≤ 10-15 mm	Lớn hơn, cho phép điều chỉnh
Chênh lệch lún dọc tuyến	≤ 3-5 mm	Ít nghiêm ngặt
Dung sai cao độ ray	± 2 mm	Lớn hơn
Kết cấu tầng mặt	Chủ yếu không ballast, chính xác cao	Chủ yếu ballast
Ray	Ray hàn liền, kiểm soát nhiệt nghiêm ngặt	Ray hàn/ghép nối
Khả năng sửa chữa sau khai thác	Rất hạn chế	Linh hoạt hơn
Mức độ tích hợp hệ thống	Rất cao	Trung bình

So sánh định lượng cho thấy HSR đòi hỏi mức độ kiểm soát chất lượng vượt trội so với đường sắt thông thường. Các sai lệch kỹ thuật vốn có thể chấp nhận được đối với đường sắt truyền thống lại trở thành không cho phép đối với HSR, đặc biệt ở các hạng mục nền đường, kết cấu tầng mặt và ray.

7. Kết luận

Đường sắt tốc độ cao với vận tốc khai thác 300-350 km/h là loại hình hạ tầng giao thông có yêu cầu kỹ thuật và mức độ kiểm soát chất lượng đặc biệt nghiêm ngặt. Các phân tích trong bài báo cho thấy, khác với đường sắt thông thường, HSR là một hệ thống kỹ thuật chính xác cao, trong đó các sai lệch nhỏ về nền đường, kết cấu tầng mặt, ray hàn liền hoặc tính tích hợp với hệ thống điện - thông tin tin hiệu đều có thể dẫn đến gia tăng tải trọng động, suy giảm chất lượng khai thác và tiềm ẩn rủi ro an toàn.

Kinh nghiệm và tiêu chuẩn thi công của Trung Quốc cho thấy, việc đảm bảo chất lượng HSR phải được thực hiện trên cơ sở kiểm soát chặt chẽ các chỉ tiêu định lượng, đặc biệt là độ lún nền đường, chênh lệch lún, dung sai hình học của kết cấu tầng mặt và chất lượng ray hàn liền. Đối với HSR, chất lượng không thể được “điều chỉnh dần” trong quá trình khai thác, mà phải được đảm bảo ngay từ giai đoạn chuẩn bị đầu tư và thi công thông qua một hệ thống quản lý chất lượng đồng bộ và có chiều sâu kỹ thuật.

Đối với Việt Nam, việc nghiên cứu và triển khai đường sắt tốc độ cao đặt ra yêu cầu phải đổi mới tư duy quản lý chất lượng công trình, chuyển từ cách tiếp cận truyền thống sang cách tiếp cận hệ thống, tích hợp và dựa trên các tiêu chí kỹ thuật nghiêm ngặt. Công tác quản lý chất lượng cần được thực hiện xuyên suốt từ khảo sát, thiết kế, thi công đến nghiệm thu, kiểm định và giám định, với sự phối hợp chặt chẽ giữa các hạng mục xây dựng và các hệ thống kỹ thuật liên quan.

Từ các phân tích trên, có thể khẳng định rằng quản lý và kiểm soát chất lượng công trình là yếu tố then chốt quyết định sự an toàn, hiệu quả và tính bền vững của các dự án đường sắt tốc độ cao tại Việt Nam. Việc tiếp thu có chọn lọc kinh nghiệm quốc tế, đồng thời xây dựng hệ thống tiêu chuẩn, quy trình và năng lực quản lý phù hợp với điều kiện trong nước, sẽ là nền tảng quan trọng để triển khai thành công các dự án HSR trong thời gian tới.

KHÓ KHĂN, VƯỚNG MẮC TRONG LĨNH VỰC TƯ VẤN XÂY DỰNG VÀ ĐÁNH GIÁ AN TOÀN CÔNG TRÌNH

Dương Đình Sơn, Trung tâm Kiểm định xây dựng Thái Nguyên

I. MỞ ĐẦU

Trong bối cảnh tốc độ đô thị hóa và phát triển hạ tầng ngày càng cao, số lượng công trình xây dựng mới, cải tạo, nâng cấp và chuyển đổi công năng tăng nhanh. Điều này đặt ra yêu cầu cấp thiết đối với công tác tư vấn xây dựng và đánh giá an toàn công trình nhằm bảo đảm an toàn, hiệu quả khai thác và phát triển bền vững.

Công tác kiểm định, đánh giá an toàn công trình không chỉ phục vụ quản lý chất lượng xây dựng mà còn là cơ sở quan trọng cho việc ra quyết định sửa chữa, gia cường, tiếp tục sử dụng hoặc tháo dỡ công trình. Tuy nhiên, thực tiễn triển khai trong thời gian qua cho thấy lĩnh vực này vẫn tồn tại nhiều khó khăn, vướng mắc cần được nhìn nhận đầy đủ và có giải pháp phù hợp.

II. THỰC TRẠNG HOẠT ĐỘNG TƯ VẤN XÂY DỰNG VÀ ĐÁNH GIÁ AN TOÀN CÔNG TRÌNH

1. Thực trạng chung

Số lượng công trình cần kiểm định, đánh giá an toàn ngày càng tăng, đặc biệt là các công trình trường học, bệnh viện, trụ sở làm việc, nhà chung cư cũ và công trình công nghiệp. Các đơn vị tư vấn đã từng bước tiếp cận các phương pháp kiểm định hiện đại, tuy nhiên mức độ áp dụng chưa đồng đều.

2. Đặc điểm công trình kiểm định

Phần lớn là công trình đã đưa vào sử dụng lâu năm, chịu tác động của thời gian, môi trường và điều kiện khai thác vượt thiết kế ban đầu. Điều này làm cho công tác đánh giá an toàn gặp nhiều khó khăn và tiềm ẩn rủi ro.

III. NHỮNG KHÓ KHĂN, VƯỚNG MẮC CỤ THỂ

1. Khó khăn về pháp lý và tiêu chuẩn kỹ thuật

Hệ thống văn bản pháp luật liên quan đến tư vấn xây dựng và đánh giá an toàn công trình còn phân tán, thiếu tính đồng bộ. Một số tiêu chuẩn, quy chuẩn kỹ thuật chưa được cập nhật kịp thời, đặc biệt đối với công trình cũ và công trình cải tạo.

+ Hiện tại chưa có cơ sở pháp lý hướng dẫn cụ thể, chi tiết lập chi phí cho công tác kiểm định dẫn đến vướng mắc trong việc lập chi phí và quyết toán đối với công tác kiểm định.

+ Các tiêu chuẩn như TCVN 5574:2018, TCVN 4453:2025, TCVN 9386:2012... được xây dựng chủ yếu cho thiết kế mới. Việc áp dụng trực tiếp cho công trình đã suy giảm khả năng chịu lực dẫn đến nhiều kết quả kiểm toán không phản ánh đúng trạng thái thực tế.)

+ Hiện nay pháp luật chưa có hướng dẫn cụ thể về các tiêu chí đánh giá hệ thống hạ tầng kỹ thuật phòng cháy chữa cháy; cấp nước, thoát nước, xử lý nước thải, cấp điện, giao thông nội bộ và yêu cầu về cải tạo, chỉnh trang đô thị theo quy định tại Điều 5 Nghị định số 69/2021/NĐ-CP

+ Đánh giá tình trạng nhà và công trình xây gạch đá (các Tiêu chuẩn chỉ có tính chất tham khảo, không phải là quy định bắt buộc);

2. Khó khăn trong công tác khảo sát và kiểm định hiện trạng

2.1. Nhiều công trình thiếu hồ sơ thiết kế, hồ sơ hoàn công hoặc hồ sơ không phản ánh đúng hiện trạng. Điều kiện khảo sát hiện trường bị hạn chế do công trình đang sử dụng, không thể thực hiện thí nghiệm phá hủy.

2.2. Việc đánh giá chất lượng vật liệu, kết cấu chủ yếu dựa trên phương pháp không phá hủy, trong khi độ tin cậy phụ thuộc lớn vào kinh nghiệm của kỹ sư thực hiện.

2.3. Kết quả kiểm định phụ thuộc lớn vào chất lượng khảo sát hiện trường, trong khi thời gian và kinh phí dành cho công tác này thường bị khống chế.

2.4. Một số tình huống cụ thể trong quá trình thực hiện

2.4.1. Công trình trụ sở làm việc xây dựng trước năm 2000, kết cấu bê tông cốt thép, đã khai thác trên 20 năm. Hồ sơ thiết kế, hoàn công không còn đầy đủ; chỉ còn một số bản vẽ kiến trúc rời rạc. Chủ đầu tư yêu cầu đánh giá an toàn để tiếp tục sử dụng.

- Khó khăn phát sinh

Không xác định chính xác sơ đồ kết cấu, kích thước cấu kiện, chủng loại và cường độ vật liệu ban đầu.

Kiểm tra cốt thép, bê tông chủ yếu bằng phương pháp không phá hủy, độ tin cậy phụ thuộc lớn vào kinh nghiệm chuyên gia.

Không có quy định pháp lý cụ thể về mức độ sai lệch cho phép so với tiêu chuẩn hiện hành.

- Vướng mắc trong kết luận

Đơn vị tư vấn thường chỉ có thể kết luận “đủ điều kiện tiếp tục sử dụng có điều kiện”. Tuy nhiên, khái niệm “có điều kiện” chưa được luật hóa, dẫn đến cách hiểu khác nhau giữa chủ đầu tư và cơ quan quản lý, tiềm ẩn rủi ro pháp lý cho đơn vị tư vấn.

2.4.2. Công trình trường học xây dựng từ thập niên 1990, đề xuất cải tạo và nâng thêm 1 tầng. Chủ đầu tư yêu cầu kiểm định, đánh giá khả năng chịu lực của kết cấu hiện hữu.

- Khó khăn phát sinh

Tiêu chuẩn thiết kế ban đầu khác xa tiêu chuẩn hiện hành (TCVN mới).

Khi tính toán theo TCVN hiện hành, nhiều cấu kiện không thỏa mãn yêu cầu chịu lực.

Pháp luật chưa có hướng dẫn rõ về việc chấp nhận kết cấu cũ không đáp ứng đầy đủ tiêu chuẩn mới nhưng vẫn đủ khả năng chịu tải thực tế.

-Vướng mắc trong kết luận

Nếu kết luận “không đủ điều kiện nâng tầng” sẽ ảnh hưởng lớn đến kế hoạch đầu tư; nếu cho phép nâng tầng thì trách nhiệm pháp lý gần như dồn toàn bộ về phía đơn vị tư vấn.

2.4.3 . Nhà xưởng công nghiệp được đề xuất chuyển đổi sang làm kho chứa hàng hóa, tải trọng khai thác thay đổi đáng kể so với thiết kế ban đầu.

- Khó khăn phát sinh

Chưa có tiêu chuẩn riêng cho đánh giá an toàn công trình chuyển đổi công năng.

Việc xác định tải trọng mới mang tính giả định, phụ thuộc vào phương án khai thác của chủ đầu tư.

Áp lực tiến độ khiến chủ đầu tư yêu cầu kết luận nhanh.

- Vướng mắc trong kết luận

Đơn vị tư vấn buộc phải đưa ra kết luận thận trọng, thường kèm yêu cầu gia cường, dẫn đến phát sinh chi phí lớn và dễ bị chủ đầu tư phản ứng.

3. Khó khăn về năng lực và nguồn nhân lực

Nguồn nhân lực chuyên sâu về đánh giá an toàn công trình còn thiếu. Một số kỹ sư chưa được đào tạo bài bản về kiểm định công trình hiện hữu, đặc biệt là các công trình có kết cấu phức tạp.

Áp lực cạnh tranh về giá làm giảm thời gian và nguồn lực đầu tư cho công tác chuyên môn.

4. Khó khăn trong việc tiếp nhận và thực hiện kết luận kiểm định

Một số chủ đầu tư chưa thực sự coi trọng kết luận đánh giá an toàn, đặc biệt khi phải bố trí kinh phí sửa chữa, gia cường lớn. Chưa có cơ chế giám sát chặt chẽ việc thực hiện các kiến nghị sau kiểm định.

IV. NGUYÊN NHÂN CHỦ YẾU

- Hệ thống pháp luật và tiêu chuẩn kỹ thuật chưa hoàn thiện.
- Thiếu quy trình và tiêu chí đánh giá thống nhất cho công trình hiện hữu.
- Nhận thức của một số chủ đầu tư về vai trò công tác kiểm định còn hạn chế.
- Điều kiện thực tế của công trình ngày càng phức tạp.
- Cơ chế quản lý, giám sát sau kiểm định chưa rõ ràng.

V. KIẾN NGHỊ, ĐỀ XUẤT

- Hoàn thiện hệ thống văn bản pháp luật, tiêu chuẩn, quy chuẩn liên quan.
- Ban hành hướng dẫn kỹ thuật chi tiết về đánh giá an toàn công trình hiện hữu.
- Tăng cường đào tạo, chia sẻ kinh nghiệm trong Mạng kiểm định.
- Có cơ chế bảo đảm kinh phí và thời gian hợp lý cho công tác kiểm định.
- Tăng cường kiểm tra, giám sát việc thực hiện kết luận kiểm định.

VI. KẾT LUẬN

Việc nhận diện đầy đủ các khó khăn, vướng mắc trong lĩnh vực tư vấn xây dựng và đánh giá an toàn công trình là cơ sở quan trọng để đề xuất giải pháp phù hợp. Thông qua Hội thảo Mạng kiểm định thường niên, các ý kiến trao đổi sẽ góp phần nâng cao chất lượng hoạt động kiểm định, bảo đảm an toàn công trình và phát triển bền vững ngành xây dựng.

THỰC TIỄN VÀ KINH NGHIỆM TRONG HỖ TRỢ CƠ QUAN CHUYÊN MÔN VỀ XÂY DỰNG TRONG KIỂM TRA CÔNG TÁC NGHIỆM THU CÔNG TRÌNH XÂY DỰNG

Trung tâm Giám định chất lượng xây dựng,
Sở Xây dựng tỉnh Lào Cai

Kiểm tra công tác nghiệm thu công trình xây dựng của cơ quan chuyên môn về xây dựng là một trong những khâu có ý nghĩa đặc biệt quan trọng trong quản lý chất lượng công trình, bảo đảm an toàn, hiệu quả đầu tư và tuân thủ pháp luật về xây dựng. Đối với Lào Cai, một tỉnh miền núi, địa hình phức tạp, điều kiện thi công khó khăn, nhiệm vụ này càng có ý nghĩa quan trọng, mang tính then chốt trong quản lý hiệu quả đầu tư đối với sự phát triển bền vững của địa phương. Yêu cầu về chất lượng, an toàn, tiến độ và hiệu quả sử dụng công trình ngày càng cao, vai trò của các cơ quan chuyên môn về xây dựng ngày càng được khẳng định rõ nét.

Hoạt động hỗ trợ cơ quan chuyên môn từ các đơn vị tư vấn đã trở thành một bộ phận không thể thiếu, góp phần nâng cao chất lượng kiểm tra công tác nghiệm thu, giúp cơ quan quản lý có cơ sở thực tiễn trong quá trình kiểm tra, đánh giá. Nhiều năm qua, Trung tâm Giám định chất lượng xây dựng tỉnh Lào Cai đã tham gia tích cực và đang giữ vai trò quan trọng trong việc hỗ trợ cho các cơ quan chuyên môn về xây dựng trên địa bàn tỉnh về kiểm tra công tác nghiệm thu.

1. Nội dung thực hiện:

Kiểm tra công tác nghiệm thu công trình xây dựng theo quy định tại khoản 4 Điều 24 Nghị định số 06/2021/NĐ-CP ngày 26/01/2021 của Chính phủ (được sửa đổi tại điểm b khoản 6 Điều 11 Nghị định số 35/2023/NĐ-CP ngày 20/6/2023 của Chính phủ) gồm kiểm tra hồ sơ, tài liệu của và kiểm tra tại hiện trường thi công xây dựng công trình. Trong thực tế triển khai, đối với các công trình có quy mô, tính chất phức tạp, cơ quan chuyên môn trên địa bàn tỉnh thường đề nghị chủ đầu tư lựa chọn các đơn vị tư vấn có đủ năng lực hỗ trợ tham gia cùng thực hiện kiểm tra nghiệm thu. Trung tâm Giám định chất lượng xây dựng tỉnh Lào Cai là một trong số ít những đơn vị được các cơ quan chuyên môn tin tưởng mời tham gia kiểm tra và các chủ đầu tư xem xét lựa chọn. Các nội dung tham gia kiểm tra hỗ trợ cơ quan chuyên môn bao gồm:

- Kiểm tra sự tuân thủ các quy định về công tác quản lý chất lượng, an toàn trong thi công xây dựng công trình của chủ đầu tư và các nhà thầu tham gia hoạt động xây dựng theo quy định của Nghị định số 06/2021/NĐ-CP và các quy định pháp luật có liên quan, bao gồm:
 - + Kiểm tra hồ sơ chuẩn bị đầu tư, hồ sơ quản lý chất lượng khảo sát, thiết kế xây dựng;
 - + Kiểm tra điều kiện năng lực các tổ chức, cá nhân tham gia;

- + Kiểm tra công tác quản lý chất lượng, an toàn lao động, PCCC (nếu có), vệ sinh môi trường;
- + Kiểm tra công tác quản lý chất lượng của nhà thầu tư vấn quản lý dự án (nếu có);
- + Kiểm tra công tác quản lý chất lượng của nhà thầu tư vấn giám sát thi công xây dựng, giám sát lắp đặt thiết bị;
- + Kiểm tra công tác giám sát tác giả của nhà thầu thiết kế;
- + Kiểm tra công tác quản lý chất lượng đối với vật liệu, sản phẩm cấu kiện, thiết bị sử dụng cho công trình xây dựng;
- + Kiểm tra công tác quản lý chất lượng của nhà thầu thi công xây dựng công trình, nhà thầu cung cấp lắp đặt thiết bị công trình;
- + Kiểm tra hồ sơ thi công, nghiệm thu công trình;
- + Kiểm tra tại hiện trường thi công: Kiểm tra xác suất hiện trạng thi công phần kết cấu chính của công trình (Phần móng, phần kết cấu thân, kết cấu chịu lực chính, móng đường, mặt đường...) bằng trực quan, bằng phương pháp thông thường, bằng các phương pháp sử dụng thiết bị chuyên ngành kết hợp đo đạc kiểm tra đối chiếu so sánh với hồ sơ thiết kế và các quy chuẩn, tiêu chuẩn hiện hành.
- Kiểm tra công tác nghiệm thu hoàn thành công trình: Kiểm tra các điều kiện nghiệm thu hoàn thành công trình theo quy định tại Điều 23 Nghị định số 06/2021/NĐ-CP ngày 26/01/2021 của Chính phủ (được sửa đổi, bổ sung tại khoản 5 Điều 11 Nghị định số 35/2023/NĐ-CP ngày 20/6/2023 của Chính phủ).

2. Phương thức phối hợp:

- Chủ đầu tư lựa chọn đơn vị tổ chức, cá nhân có đủ năng lực để tham gia thực hiện kiểm tra công tác nghiệm thu;
- Trong quá trình thực hiện có sự kiểm soát của cơ quan chuyên môn, cơ quan chuyên môn quyết định khối lượng, phương pháp thực hiện kiểm tra thông qua chương trình, kế hoạch kiểm tra.
- Đơn vị tư vấn tham gia kiểm tra công tác nghiệm thu lập báo cáo kết quả kiểm tra công tác nghiệm thu theo kế hoạch gửi cơ quan chuyên môn ngay sau khi thực hiện kiểm tra làm căn cứ để cơ quan chuyên môn xem xét, ban hành thông báo kết quả kiểm tra.

3. Kết quả đạt được:

Trong những năm qua, Trung tâm Giám định chất lượng xây dựng tỉnh Lào Cai đã tham gia hỗ trợ giúp các cơ quan chuyên môn (Sở Xây dựng, Sở Công thương, Sở Nông nghiệp và Môi trường, Phòng Kinh tế các phường, xã) thực hiện kiểm tra công tác nghiệm thu nhiều công trình dân dụng, hạ tầng kỹ thuật, giao thông, thủy lợi... trên địa bàn tỉnh. Qua công tác kiểm tra phát hiện nhiều nội dung tồn tại cả về mặt hồ sơ và hiện trường thi công, cụ thể là:

- Về hồ sơ: Lập và phê duyệt các hồ sơ chuẩn bị thi công chưa kịp thời theo tiến độ thực hiện; hồ sơ nghiệm thu chưa đầy đủ theo quy định của pháp luật; thiếu căn cứ hoặc áp dụng sai căn cứ, tiêu chuẩn nghiệm thu; thiếu chứng chỉ chất lượng, kết quả thí nghiệm trong nghiệm thu vật tư, vật liệu đưa vào công trình.

- Về hiện trường thi công: Hiện trường thi công không đúng biện pháp được phê duyệt; thiếu các biện pháp đảm bảo chất lượng, an toàn và bảo vệ kết cấu công trình có tiềm ẩn nhiều rủi ro trong quá trình thi công; một số nội dung công việc thi công sai yêu cầu thiết kế hoặc có điều chỉnh thiết kế nhưng không thực hiện các thủ tục trình tự điều chỉnh theo quy định; sai sót kỹ thuật trong quá trình thi công nhưng không được phát hiện, xử lý kịp thời.

Trong quá trình kiểm tra, Trung tâm đã đề xuất các ý kiến chuyên môn, kiến nghị kỹ thuật giúp chủ đầu tư khắc phục các nội dung còn tồn tại trong quá trình thi công, đảm bảo các điều kiện nghiệm thu, tuân thủ đúng các quy định hiện hành, tham mưu kịp thời cho cơ quan chuyên môn đưa ra các kết luận về chấp thuận/không chấp thuận công tác nghiệm thu đảm bảo đúng kế hoạch và quy định.

Bằng chuyên môn và sự nỗ lực của đơn vị, Trung tâm đã và đang được các cơ quan chuyên môn, chủ đầu tư trên địa bàn ghi nhận và đánh giá cao trong công tác hỗ trợ, tư vấn kiểm tra công tác nghiệm thu. Qua đó góp phần nâng cao chất lượng chất lượng công trình, phát huy hiệu quả đầu tư xây dựng trên địa bàn tỉnh Lào Cai.

4. Một số khó khăn trong thực tiễn thực hiện

- Nhiều công trình trên địa bàn tỉnh tại các khu vực có địa hình phức tạp, xa trung tâm, điều kiện thi công khó khăn, các hạng mục công trình thi công không đồng bộ dẫn tới việc đi lại, kiểm tra tốn nhiều thời gian và công sức, khó khăn trong việc đảm bảo kịp thời công tác tham mưu.

- Một số chủ đầu tư lập và phê duyệt chi phí kiểm tra công tác nghiệm thu chưa phù hợp với khối lượng và nội dung kiểm tra do cơ quan chuyên môn yêu cầu, dẫn tới khó khăn trong công tác thực hiện của tư vấn tham gia kiểm tra.

- Công tác quản lý chất lượng công trình của một số chủ đầu tư, nhà thầu còn hạn chế do thiếu năng lực, vẫn còn có tâm lý hoàn thiện thủ tục trong công tác nghiệm thu, thiếu tính đồng bộ hóa trong hoạt động quản lý chất lượng giữa các chủ thể tham gia nghiệm thu.

- Việc phối hợp giữa chủ đầu tư và các đơn vị liên quan trong việc tổ chức kiểm tra nghiệm thu theo kế hoạch chưa kịp thời ảnh hưởng đến tiến độ nghiệm thu. Mặt khác một số dự án trọng điểm do yêu cầu đẩy nhanh tiến độ, việc chuẩn bị hồ sơ và các điều kiện kiểm tra chưa hoàn chỉnh theo tiến độ thực tế hiện trường dẫn tới chậm trễ trong việc đánh giá, chấp thuận công tác nghiệm thu của cơ quan chuyên môn.

5. Đề xuất, kiến nghị

Thực tiễn triển khai cho thấy, khi có sự phối hợp chặt chẽ, khách quan giữa các chủ thể liên quan và có sự tham gia của các đơn vị tư vấn có năng lực sẽ nâng cao chất lượng chuyên môn và phát huy hiệu quả quản lý nhà nước. Để phát huy tối đa hiệu quả quản lý nhà nước về chất lượng công trình nói chung và kiểm tra công tác nghiệm thu nói riêng, một số giải pháp cụ thể được đưa ra là:

Một là, tăng cường công tác tuyên truyền, hướng dẫn việc tuân thủ các quy định pháp luật trong tổ chức, quản lý chất lượng và nghiệm thu công trình xây dựng đến các chủ thể tham gia hoạt động xây dựng trên địa bàn.

Hai là, nâng cao trình độ chuyên môn của cán bộ, tập trung đào tạo chuyên sâu theo các lĩnh vực của tư vấn tham gia kiểm tra công tác nghiệm thu nhằm hỗ trợ và phục vụ tốt hơn theo yêu cầu của cơ quan chuyên môn.

Ba là, tiếp tục hoàn thiện và chuẩn hóa quy trình kiểm tra công tác nghiệm thu sẽ là giải pháp then chốt để đáp ứng yêu cầu ngày càng cao của công tác quản lý chất lượng công trình xây dựng.

Bốn là, tăng cường công tác hậu kiểm của cơ quan chuyên môn thông qua các kế hoạch kiểm tra định kỳ, đột xuất đối với các công trình xây dựng, đặc biệt các công trình không thuộc đối tượng kiểm tra công tác nghiệm thu theo quy định.



TUYỂN SINH KHÓA ĐÀO TẠO, HUẤN LUYỆN, BỒI DƯỠNG NGHIỆP VỤ KIỂM ĐỊNH KỸ THUẬT AN TOÀN CHO MÁY, THIẾT BỊ, VẬT TƯ CÓ YÊU CẦU NGHIÊM NGẶT VỀ AN TOÀN LAO ĐỘNG SỬ DỤNG TRONG THI CÔNG XÂY DỰNG CÔNG TRÌNH

1. Đối tượng

Các tổ chức, cá nhân hoạt động trong lĩnh vực kiểm định kỹ thuật an toàn lao động

2. Nội dung khóa đào tạo

- a. Lý thuyết chung
- b. Nghiệp vụ kiểm định kỹ thuật an toàn lao động đối với hệ thống cấp pha trượt.
- c. Nghiệp vụ kiểm định kỹ thuật an toàn lao động đối với cần phân phối bê tông độc lập; máy khoan; máy ép cọc, đóng cọc sử dụng trong thi công xây dựng.
- d. Nghiệp vụ kiểm định kỹ thuật an toàn lao động đối với cần trục tháp; máy vận thăng sử dụng trong thi công xây dựng; sàn treo nâng người sử dụng trong thi công xây dựng.

3. Địa điểm

Tại TP Hà Nội và TP Hồ Chí Minh

4. Kinh phí

Do các tổ chức, cá nhân tham dự đóng góp

5. Liên hệ

Trung tâm Phát triển Công nghệ quản lý và Kiểm định xây dựng

Địa chỉ: 65 Quán Sứ, P. Cửa Nam, Hà Nội

ĐT: 0988.897.287 (C.Trinh)

Email: daotao.cqm@gmail.com

CƠ QUAN THƯỜNG TRỰC MẠNG KIỂM ĐỊNH CHẤT LƯỢNG CTXD VIỆT NAM

Địa chỉ: 65 Quán Sứ, phường Cửa Nam, Hà Nội

**PHỤC VỤ HOẠT ĐỘNG CỦA
HỘI ĐỒNG NGHIỆM THU NHÀ
NƯỚC CÁC CTXD**

**PHỔ BIẾN VĂN BẢN
QUY PHẠM PHÁP LUẬT**

**NGHIÊN CỨU KHOA HỌC,
THỰC HIỆN CÁC DỰ ÁN, ĐỀ ÁN**

TỔ CHỨC SỰ KIỆN

**ĐÀO TẠO, BỒI DƯỠNG NGHIỆP
VỤ TRONG XÂY DỰNG:**

- Giám sát thi công xây dựng
- Quản lý dự án đầu tư xây dựng
- Chỉ huy trưởng công trình
- An toàn lao động
- Giám đốc quản lý dự án
- Kiểm định, giám định CTXD
- Kiểm định kỹ thuật an toàn cho máy, thiết bị, vật tư có yêu cầu nghiêm ngặt về an toàn lao động

DỊCH VỤ TƯ VẤN:

- Kiểm định, Giám định chất lượng CTXD
- Thẩm tra thiết kế xây dựng công trình
- Quan trắc công trình xây dựng
- Quản lý dự án đầu tư CTXD
- Giám sát thi công xây dựng
- Tư vấn lập hồ sơ hoàn thành CTXD

PHÒNG THÍ NGHIỆM CHUYÊN NGÀNH XÂY DỰNG LAS - XD 24.090

CHỨC NĂNG: Trung tâm Phát triển Công nghệ quản lý và Kiểm định xây dựng có chức năng giúp Cục Giám định tổ chức nghiên cứu khoa học, ứng dụng tiến bộ kỹ thuật, tư vấn, chuyển giao công nghệ, đào tạo và phát triển nghiệp vụ trong lĩnh vực quản lý chất lượng công trình xây dựng; điều hành mạng lưới kiểm định chất lượng công trình xây dựng; tổ chức thực hiện việc giám định chất lượng và chứng nhận chất lượng công trình xây dựng trên phạm vi cả nước.

