

BỘ GIAO THÔNG VẬN TẢI**BỘ GIAO THÔNG
VẬN TẢI****CỘNG HÒA XÃ HỘI CHỦ NGHĨA VIỆT NAM**Độc lập - Tự do - Hạnh phúc

Số: 32/2005/QĐ-BGTVT

Hà Nội, ngày 17 tháng 6 năm 2005

QUYẾT ĐỊNH**Ban hành Quy định về xếp loại đường để
xác định cước vận tải đường bộ****BỘ TRƯỞNG BỘ GIAO THÔNG VẬN TẢI**

*Căn cứ Pháp lệnh Giá số 40/2002/
PL-UBTVQH10 ngày 26 tháng 4 năm
2002;*

*Căn cứ Nghị định số 34/2003/NĐ-CP
ngày 04 tháng 4 năm 2003 của Chính
phủ quy định chức năng, nhiệm vụ,
quyền hạn và cơ cấu tổ chức của Bộ Giao
thông vận tải;*

*Theo đề nghị của Cục trưởng Cục
Đường bộ Việt Nam, Vụ trưởng Vụ Pháp
chế,*

QUYẾT ĐỊNH:

Điều 1. Ban hành kèm theo Quyết
định này Quy định về xếp loại đường để
xác định cước vận tải đường bộ.

Điều 2. Quyết định này có hiệu lực
sau 15 ngày, kể từ ngày đăng Công báo.

Bãi bỏ các quy định trước đây trái với
Quyết định này.

Điều 3. Chánh Văn phòng, Chủ tịch
Ủy ban nhân dân các tỉnh, thành phố
trực thuộc Trung ương, Vụ trưởng các
Vụ, Cục trưởng Cục Giám định và Quản
lý chất lượng công trình giao thông, Cục
trưởng Cục Đường bộ Việt Nam, Tổng
giám đốc các Khu Quản lý đường bộ và
Thủ trưởng các cơ quan, đơn vị có liên
quan chịu trách nhiệm thi hành Quyết
định này./.

BỘ TRƯỞNG**Đào Đình Bình**

**BỘ GIAO THÔNG
VẬN TẢI**

CỘNG HÒA XÃ HỘI CHỦ NGHĨA VIỆT NAM
Độc lập - Tự do - Hạnh phúc

QUY ĐỊNH

Về xếp loại đường để xác định cước vận tải đường bộ

*(ban hành kèm theo Quyết định số 32/2005/QĐ-BGTVT
ngày 17 tháng 6 năm 2005 của Bộ trưởng Bộ Giao thông vận tải)*

Chương I

QUY ĐỊNH CHUNG

Điều 1. Mục đích

Việc xếp loại đường bộ được tiến hành hàng năm để:

1. Đánh giá kết quả của công tác quản lý, bảo trì đường bộ;
2. Xác định cước vận chuyển hàng hóa bằng đường bộ thanh toán từ nguồn ngân sách nhà nước;
3. Làm cơ sở để tham khảo trong quá trình thương thảo tính cước vận chuyển hàng hóa bằng đường bộ.

Điều 2. Căn cứ để xếp loại đường

Để có cơ sở xếp loại đường phải căn cứ vào tình trạng cụ thể sau đây của đường:

1. Tiêu chuẩn kỹ thuật của tuyến đường: có tính chất cố định, để thay đổi tiêu chuẩn kỹ thuật của đường cần phải được xây dựng mới, nâng cấp, cải tạo;

2. Tình trạng mặt đường: có thể thay đổi do tác động của công tác bảo trì, thể hiện kết quả của công tác bảo dưỡng thường xuyên, sửa chữa định kỳ, sửa chữa đột xuất.

Chương II

CẤP, BẬC VÀ XẾP LOẠI ĐƯỜNG

Điều 3. Cấp đường

Đường được phân chia thành 5 cấp A, B, C, D và E. Căn cứ để phân chia cấp theo tiêu chuẩn kỹ thuật chủ yếu gồm: bề rộng nền đường, bán kính đường cong nằm, tầm nhìn và độ dốc dọc.

1. Cấp A:

- a) Nền đường rộng tối thiểu 13 mét, xe đi lại tránh nhau dễ dàng, không phải giảm tốc độ;
- b) Bán kính đường cong nằm tối thiểu là 250 mét (ứng với siêu cao 6%) và 400 mét (ứng với siêu cao 4%). Trường hợp tại

ngã ba, ngã tư, đường tránh hoặc những vị trí có quy mô tương tự cho phép bố trí đường cong có bán kính nhỏ hơn;

c) Chiều dài tầm nhìn trước chướng ngại vật cố định (một chiều) là 100 mét và tầm nhìn thấy xe ngược chiều (hai chiều) là 200 mét;

d) Độ dốc dọc tối đa là 6% và dài liên tục không quá 500 mét, trừ vị trí dốc bên phà, dốc qua đê và qua cầu.

2. Cấp B:

a) Nền đường rộng tối thiểu 12 mét, xe đi lại tránh nhau dễ dàng, không phải giảm tốc độ;

b) Bán kính đường cong nằm tối thiểu là 125 mét (ứng với siêu cao 6%) và 250 mét (ứng với siêu cao 4%). Trường hợp tại ngã ba, ngã tư, đường tránh hoặc những vị trí có quy mô tương tự cho phép bố trí đường cong có bán kính nhỏ hơn;

c) Chiều dài tầm nhìn trước chướng ngại vật cố định (một chiều) là 75 mét và tầm nhìn thấy xe ngược chiều (hai chiều) là 150 mét;

d) Độ dốc tối đa là 7% và dài liên tục không quá 400 mét, trừ vị trí dốc bên phà, dốc qua đê và qua cầu.

3. Cấp C:

a) Nền đường rộng tối thiểu 9 mét, xe đi lại tránh nhau dễ dàng, không phải giảm tốc độ;

b) Bán kính đường cong nằm tối thiểu

là 60 mét (ứng với siêu cao 6%) và 125 mét (ứng với siêu cao 4%). Trường hợp tại ngã ba, ngã tư, đường tránh hoặc những vị trí có quy mô tương tự cho phép bố trí đường cong có bán kính nhỏ hơn;

c) Chiều dài tầm nhìn trước chướng ngại vật cố định (một chiều) là 40 mét và tầm nhìn thấy xe ngược chiều (hai chiều) là 80 mét;

d) Độ dốc tối đa là 8% và dài liên tục không quá 400 mét, trừ vị trí dốc bên phà, dốc qua đê và qua cầu.

4. Cấp D:

a) Nền đường rộng tối thiểu 6,0 mét, xe đi lại tránh nhau phải giảm tốc độ;

b) Bán kính đường cong nằm tối thiểu là 15 mét (ứng với siêu cao 6%) và 40 mét (ứng với siêu cao 4%) và chêm chước 30% số đường cong trong từng đoạn có bán kính dưới 15 mét, nhưng lớn hơn 8 mét ($15 \text{ mét} > R > 8 \text{ mét}$);

c) Chiều dài tầm nhìn trước chướng ngại vật cố định (một chiều) là 20 mét và tầm nhìn thấy xe ngược chiều (hai chiều) là 40 mét;

d) Độ dốc tối đa là 9% và dài liên tục không quá 400 mét, trừ vị trí dốc bên phà, dốc qua đê và qua cầu.

5. Cấp E:

Là các loại đường không nằm trong các cấp đường A, B, C và D nói trên.

Điều 4. Bạc đường

Mỗi cấp đường trong cùng loại được chia thành 3 bậc. Công tác bảo trì cầu đường quyết định bậc của đường; trường hợp làm tốt công tác bảo trì, giữ cầu đường ổn định các tiêu chuẩn mặt đường như thiết kế được xếp bậc 1; trường hợp công tác bảo trì làm không tốt dẫn đến tình trạng cầu đường xấu đi thì phải xếp bậc khác đi nhưng không để quá bậc 3; cụ thể là:

1. Bậc 1: mặt đường rải bê tông nhựa, bê tông xi măng bằng phẳng, coi như không có ổ gà, xe chạy giữ vững tốc độ;

2. Bậc 2: mặt đường rải bê tông nhựa, đá dăm nhựa, đá dăm, cấp phối... có ổ gà nhỏ, gợn sóng vừa phải. Tỷ lệ ổ gà chiếm không quá 8% diện tích từng đoạn mặt đường; xe đi có xóc, có giảm tốc độ;

3. Bậc 3: mặt đường rải bê tông nhựa, đá dăm nhựa, đá dăm, cấp phối... hư hỏng nhiều, có từ 8% đến 20% ổ gà hoặc tối đa 15% ổ gà loại sâu trên 15 cm (mười lăm xen-ti-mét) xe đi lại khó khăn, có chỗ bị trơn lầy.

Nếu mặt đường hư hỏng quá mức quy định cho Bậc 3 trên đây thì đưa vào loại đường đặc biệt xấu.

Đường cấp E không chia bậc và được coi là loại đường đặc biệt xấu.

Điều 5. Xếp loại đường

1. Sau khi phân chia cấp và bậc cho đường, mỗi đoạn đường sẽ có cấp bậc là A1, A2, A3, B1,... đến E. Từ kết quả này, tiến hành xếp loại đường theo Bảng sau:

Loại 1 (Rất tốt)	Loại 2 (Tốt)	Loại 3 (Khá)	Loại 4 (Trung bình)	Loại 5 (Xấu)	Loại 6 (Đặc biệt xấu)
A ₁	A ₂ B ₁	A ₃ B ₂ C ₁	B ₃ C ₂ D ₁	C ₃ D ₂	D ₃ , E và các đường có mặt đường xấu hơn bậc 3 nêu trên.

2. Để phù hợp với việc theo dõi, tính toán trong thực tế, các loại đường sẽ được xếp theo từng đoạn 5 ki-lô-mét liên tục trở lên. Nếu có những đoạn tốt, xấu dưới 5 ki-lô-mét riêng lẻ thì căn cứ vào tình hình trung bình của những đoạn

liền kề để xếp lên hoặc xếp xuống cho thích hợp.

3. Đường có tiêu chuẩn cấp E, nhưng mặt đường tốt hoặc chỉ có 1 trong nhiều tiêu chuẩn cấp E nhưng các tiêu chuẩn

khác đạt cao hơn có thể xem xét xếp vào loại 6 hoặc loại 5.

4. Căn cứ vào cách xếp loại đường trên đây, sẽ có 6 loại đường (từ Loại 1 đến Loại 6).

Chương III

TỔ CHỨC THỰC HIỆN

Điều 6. Tổ chức thực hiện

1. Cục Đường bộ Việt Nam có trách nhiệm hướng dẫn việc thực hiện Quy định này.

2. Trong quá trình thực hiện nếu có vướng mắc, các đơn vị, cá nhân kịp thời báo cáo về Bộ Giao thông vận tải (qua Cục Đường bộ Việt Nam) để nghiên cứu, bổ sung, sửa đổi./.

BỘ TRƯỞNG

Đào Đình Bình