

CAO TỐC CHÂU ĐỐC – CẦN THƠ – SÓC TRĂNG, THÁCH THỨC CÒN LỚN VÀ PHỨC TẠP HƠN

Nguyễn Ngọc Trân ¹

Triển khai sau cao tốc Cần Thơ – Hậu Giang – Cà Mau sáu tháng, cao tốc Châu Đốc – Cần Thơ – Sóc Trăng liệu có sông sẽ hơn không? Những thông tin có được chỉ ra các thách thức từ thiếu cát san nền đến tác động môi trường thậm chí còn lớn và phức tạp hơn.

Thông tin về tuyến cao tốc

Dự án cao tốc đường bộ Châu Đốc – Cần Thơ – Sóc Trăng (CĐ-CT-ST) giai đoạn 1 đi qua các tỉnh, thành phố An Giang, Cần Thơ, Hậu Giang và Sóc Trăng. Triển khai thực hiện Bộ GTVT chia dự án thành bốn dự án thành phần. Một số thông tin chính về tuyến cao tốc và các dự án thành phần được trình bày trong *Bảng 1*.

<i>Bảng 1</i>	Cao tốc CHÂU ĐỐC - CẦN THƠ - SÓC TRĂNG (GĐ 1)				
Một số thông tin	Dự án thành phần I	Dự án thành phần II	Dự án thành phần III	Dự án thành phần IV	Cả tuyến
Số tỉnh, t. phố CT đi qua	An Giang, Cần Thơ	Cần Thơ	Hậu Giang	Hậu Giang, Sóc Trăng	
Chiều dài CT	57,014 km (56,43 + 0,58)	37,42 km	36,682 km	58,37 km (0,47 + 57,9)	189,486 km
Chiều dài tuyến nối	na	na	na	6,5 km	
Tổng số cầu	33 cầu	30 cầu	24 cầu	46 cầu	133 cầu
Số cầu trên cao tốc	32 cầu	25 cầu	24 cầu	38 cầu	119 cầu
Số nút giao	4 nút khác mức, 1 nút cùng mức	1 nút KM (3 hoạch định)	3 nút KM	6 nút (5 KM, 1 CM) + 1KM	14 nút giao
Diện tích đất sử dụng	~ 386,38 ha	262,43 ha	259,73 ha	386,63 ha	1.295,17 ha
Tổng mức đầu tư	13.526,192 tỷ đồng	7.925,097 tỷ đồng	9.602,98 tỷ đồng	11.961 tỷ đồng	43.015,27 tỷ đ
Lượng cát đắp nền	9.34 triệu m ³	4.94 triệu m ³	7.07 triệu m ³	3.1 triệu m ³	24.45 tr m ³
Tỷ lệ ng. m ³ cát/km CT	163.82 ngàn m ³	132.01 ngàn m ³	192.74 ngàn m ³	53.11 ngàn m ³	129.03 ng m ³

Tuyến được Bộ GTVT quyết định *xây dựng trên mặt đất*, có chiều dài 189,486 km, trong đó 56,43 km trên đất An Giang, 38 km đi qua Thành phố Cần Thơ, 37,152 km đi qua Hậu Giang, 57,9 km trên đất Sóc Trăng và sử dụng 1295,17 ha mặt đất. Suốt dọc tuyến cao tốc có tất cả 119 cầu, 14 nút giao.

Tổng mức đầu tư là 43.015,27 tỷ đồng. Để xây dựng tuyến cao tốc cần 24,45 triệu m³ cát san nền lấy từ các nhánh sông Tiền và sông Hậu từ năm 2023 đến 2026, năm hoàn thành về cơ bản tuyến cao tốc.

Định vị tuyến cao tốc

Định vị trên nền sơ đồ địa hình tỉnh An Giang và Thành phố Cần Thơ cho thấy tuyến cao tốc chạy dài gần như song song với sông Hậu, nằm trên một vùng mà cao trình mặt đất giảm dần theo hướng Tây Bắc – Đông Nam từ QL 91 đến Phụng Hiệp, và theo hướng Đông Bắc – Tây Nam từ sông Hậu ra Biên Tây. *Hình 1a*.

Định vị trên nền sơ đồ môi trường vật lý vùng Tây sông Hậu (*Hình 1b*) chỉ ra rằng tuyến cao tốc trước tiên đi xuyên qua cánh quạt đồng lũ mở Châu Đốc – Tịnh Biên

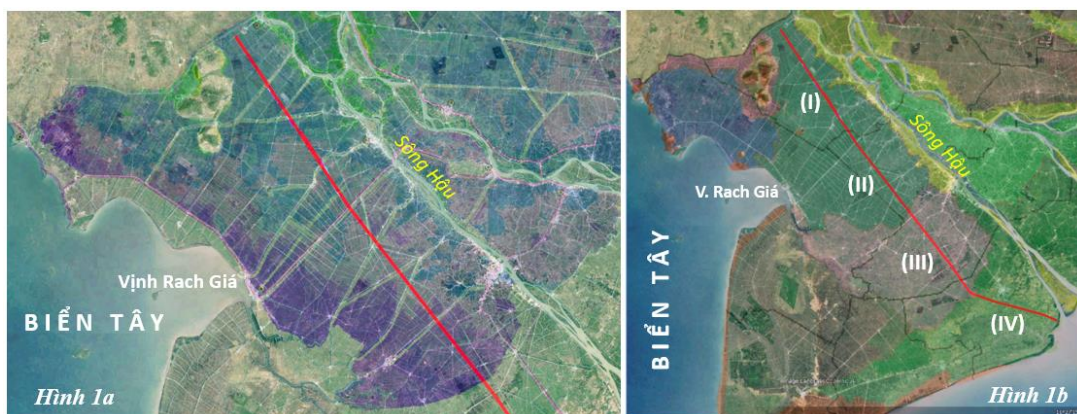
¹ Giáo sư Tiến sĩ Khoa học, Nguyên Phó Chủ nhiệm Ủy Ban Khoa học Kỹ thuật nhà nước, Nguyên Phó Chủ nhiệm Ủy Ban Đối ngoại Quốc Hội, đại biểu Quốc hội các khóa IX, X, XI.

– Tám Ngàn – Rạch Sỏi – Lộ Tẻ, (I), chia đôi cánh quạt. Việc thoát lũ ra Biển Tây trong cánh quạt có thể dự báo sẽ khác trước bởi sự chia đôi này.

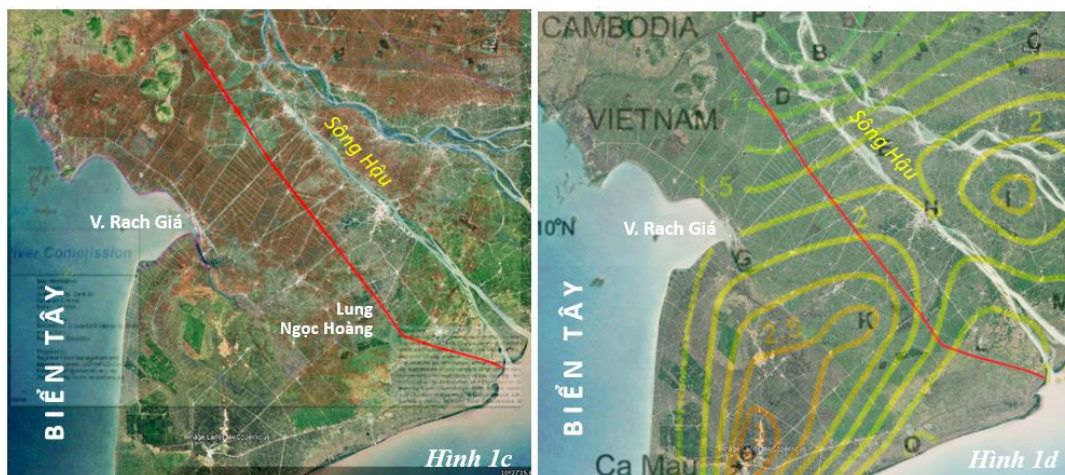
Tương tự đồng lũ nửa mở Tây sông Hậu, từ Kênh Cái Sắn đến Kênh Xà No, (II), từ sông Hậu ra vịnh Rạch Giá thông qua sông Cái Lớn cũng sẽ bị phân đôi. Việc thoát lũ ra Biển Tây của đồng lũ này cũng sẽ có nhiều thay đổi.

Tuyến cao tốc đi tiếp xuyên đồng lũ nửa kín Tây Nam sông Hậu, (III), và cũng sẽ chia đôi đồng lũ này, nơi mà cao trình mặt đất rất thấp trong đó có Khu bảo tồn thiên nhiên Lung Ngọc Hoàng từ nay sẽ bị cách trở với sông Hậu bởi cao tốc.

Tuyến cao tốc cuối cùng đi vào tam giác châu dưới, (IV), nơi mà địa hình cao hơn bởi đới nâng Sóc Trăng, để đi đến điểm cuối. *Hình 1b*.



Thông tin từ *Bảng 1* cho thấy lượng cát đắp nền cho một km cao tốc bình quân ở đoạn 1 (An Giang) là 163,82 ngàn m³, ở đoạn 2 (Cần Thơ) là 132,01, ở đoạn 3 (Hậu Giang) là 192,74 trong khi ở đoạn 4 thấp hơn nhiều, 53,11 ngàn m³. Các số liệu này phản ánh nền đất ở các địa bàn này là *từ yếu đến rất yếu*, đặc biệt ở đoạn 1 và đoạn 3. Để so sánh, lượng cát đắp nền cho một km cao tốc bình quân ở đoạn Cần Thơ – Hậu Giang là 162.018 ngàn m³ và ở đoạn Hậu Giang – Cà Mau là 163.473 ngàn m³.



Định vị tuyến cao tốc trên nền các vùng bị ngập bởi lũ lớn 2000 và 2011 (Hình 1c) cho thấy tuyến cao tốc CĐ-CT-ST ngăn đôi vùng ngập lũ này.

Một khi cao tốc hoàn thành, hàng năm vào mùa lũ sẽ hình thành bậc thang chênh lệch độ ngập giữa hai bên tuyến do được xây dựng trên mặt đất cao tốc sẽ cản hướng thoát lũ ra Biển Tây của vùng ngập phía Đông. Chế độ thủy văn bên phía Tây, đặc biệt trong *Khu bảo tồn thiên nhiên Lung Ngọc Hoàng* cũng sẽ bị tác động nhiều khác trước cũng bởi sự ngăn cách này.

Định vị tuyến cao tốc trên nền sơ đồ sụt lún của đồng bằng² cho thấy xuất phát từ Châu Đốc nơi có mức sụt lún ước tính bình quân 0,75 cm/năm, tuyến cao tốc sẽ đi qua những địa bàn sụt lún dần từ 0,75 đến 2,25 cm/năm (huyện Phụng Hiệp, Hậu Giang) và sau đó tốc độ sụt lún tăng dần lên 1,25 tại Sóc Trăng. *Hình 1d*.

Nhận xét và kiến nghị

(1) *Về cát san lấp*. 18,07 triệu m³ cát san lấp cho cao tốc Cần Thơ – Cà Mau chưa tìm đủ. Nay cần 24,45 triệu m³ cho cao tốc CĐ-CT-ST. Tận nạo vét cát sẽ làm trầm trọng thêm sạt lở và xâm thực bờ biển. Theo đánh giá của một tập đoàn Hà Lan hiện chỉ còn từ 300 đến 500 triệu m³ cát di động trong các nhánh sông của đồng bằng và chất lượng cát có thể khai thác xuống cấp dần, một chỉ báo nguồn cát đang cạn kiệt³. Cát sông Tiền sông Hậu không phải vô tận. Cần xem xét trách nhiệm giải trình của việc chủ trương tận khai thác cát sông Tiền sông Hậu.

(2) *Truyền lũ* trong mỗi tuyến cao tốc xét riêng biệt bị ngăn chặn, của hai tuyến xét đồng thời vừa bị ngăn chặn lại vừa giao nhau. Điều này cho thấy tác động môi trường của hai tuyến cao tốc Cần Thơ - Cà Mau và CĐ – CT - ST *phải được đánh giá tổng hợp*. Hơn thế nữa, ngay từ khi hoạch định các tuyến cao tốc đã phải *đánh giá sơ bộ tác động môi trường* đúng theo Điều 29 Luật bảo vệ môi trường.

(3) *Càng khẳng định giải pháp xây dựng hai cao tốc trên cầu cạn là phù hợp và bền lâu*. Đó là kết luận tác giả rút ra sau khi tìm hiểu tuyến cao tốc CĐ - CT- ST tiếp sau tuyến Cần Thơ – Cà Mau. Sự lựa chọn này cho phép giải quyết cùng một lúc nhiều thách thức: khan hiếm cát, ít tác động thô bạo vào tự nhiên, không ngăn lũ, không chia cắt cảnh quan, sinh kế và xã hội, ưu việt về kinh tế, về lâu bền⁴.

(4) *Áp dụng tiến bộ công nghệ để vượt qua thách thức*. Bộ tiêu chuẩn Việt Nam cho bê-tông tính năng siêu cao (UHPC) có lẽ sẽ sớm được ban hành. Tiến bộ công nghệ này, đã được ứng dụng rộng rãi tại nhiều nước, sẽ có điều kiện để mạnh mẽ đi vào Việt Nam. Một số xí nghiệp sản xuất cấu kiện UHPC tại ĐBSCL chắc chắn sẽ giúp hiện thực hóa việc xây các cầu và tuyến cao tốc trên cầu cạn, toàn bộ hoặc nhiều thành phần, tại đồng bằng.

² Laura E. Erban et all. 2014, *Groundwater extraction, land subsidence, and sea-level rise in the Mekong Delta, Vietnam*, Environ. Res. Lett. 9 (2014) 084010 (6pp), doi:10.1088/1748-9326/9/8/084010

³ G.M. Kondolf, Giáo sư Đại học Berkeley, California thông báo với tác giả và đồng ý cho trích dẫn, 19.05.2023

⁴ https://vovgiaothong.vn/newsaudio/khu-vuc-dbscl-xay-dung-duong-cao-toc-phu-hop-voi-dac-thu-vung-d33576.html?utm_source=zalo&utm_medium=zalo&utm_campaign=zalo&zarsrc=30

Bài đăng trên *Tạp chí Thời báo Kinh tế Sài Gòn* ngày 15.06.2023

<https://thesaigontimes.vn/cao-toc-chau-doc-can-tho-soc-trang-van-la-cat-san-lap-va-moi-truong-nhung-van-de-con-lon-hon>