TẠP CHÍ ĐIỆN TỬ
THƯƠNG HIỆU & CÔNG LUẬN

Bộ Giao thông vận tải thông báo kết quả thí điểm sử dụng cát biển làm nền đường giao thông

13:38 18/03/2024

Việc sử dụng cát biển trong giai đoạn trước mắt chỉ nên sử dụng cho khu vực hạ âm, nền đắp K95, khu vực nền đường nằm dưới khu vực chịu tác động của hoạt tải và phải quan trắc giám sát tác động trong quá trình thực hiện.



Thí điểm sử dụng cát biển cho đoạn tuyến hoàn trả ĐT978 thuộc dự án thành phần đoạn Hậu Giang - Cà Mau.

Bộ Giao thông vận tải (GTVT) vừa có công văn số 2499/BGTVT-KHCN&MT gửi UBND các tỉnh, thành phố trực thuộc Trung ương thông báo một số kết quả, nội dung chính việc thí điểm sử dụng cát biển làm nền đường giao thông.

Trước đó, bộ này đã thực hiện thí điểm sử dụng cát biển làm nền đường trên phạm vi đoạn tuyến hoàn trả ĐT.978 thuộc Dự án thành phần đoạn Hậu Giang - Cà Mau thuộc Dự án xây dựng công trình đường bộ cao tốc Bắc - Nam phía Đông giai đoạn 2021-2025 và đã thành lập Hội đồng cấp Bộ đánh giá kết quả triển khai.

Kết quả cho thấy, cát biển sử dụng cho đoạn thí điểm có chỉ tiêu cơ lý đáp ứng yêu cầu vật liệu đắp nền đường theo TCVN 9436:2012 “Nền đường - thi công và nghiệm thu”. Báo cáo tổng kết công tác thi công, kiểm định đánh giá chất lượng thi công, quan trắc môi trường cũng cho thấy đủ cơ sở để có thể sử dụng cát biển đắp nền đường ô tô trong các điều kiện tương tự như khu vực thử nghiệm của Dự án thí điểm.

Tuy nhiên, theo Bộ GTVT, do việc thí điểm mới chỉ thực hiện với quy mô nhỏ, cấp thiết kế thấp hơn đường cao tốc, chất lượng cát biển mới chỉ được nghiên cứu cho một khu vực (mỏ cát biển tỉnh Trà Vinh), các quy chuẩn kỹ thuật, tiêu chuẩn về độ mặn đối với cây trồng vật nuôi chưa đầy đủ.

Vì vậy, việc sử dụng đại trà vật liệu cát biển để xây dựng đường ô tô cần được tiếp tục thí điểm mở rộng ở các dự án với cấp quy mô, cấp thiết kế cao hơn, cũng như thí điểm ở các điều kiện tự nhiên, điều kiện môi trường, nguồn vật liệu cát biển khác nhau để có cơ sở đánh giá một cách toàn diện.

Tại công văn số 2499, Bộ GTVT cho biết là Hội đồng cấp Bộ thống nhất việc sử dụng cát biển làm vật liệu đắp nền đường ô tô cao tốc với một số điều kiện: chỉ sử dụng cát biển đáp ứng các tiêu chuẩn vật liệu theo TCVN 9436:2012, sử dụng cho nền đắp có độ chặt K≤ 95 tại các khu vực có điều kiện môi trường nhiễm mặn tương tự khu vực thử nghiệm của Dự án thí điểm. Trước mắt nên xem xét sử dụng cho khu vực hạ âm, nền đắp K95, khu vực nền đường nằm dưới khu vực chịu tác động của hoạt tải.

Bên cạnh đó, cần triển khai các giải pháp quan trắc môi trường để giám sát mức độ tác động trong quá trình thực hiện.

Cùng với điểm với việc Bộ GTVT triển khai thí điểm sử dụng cát biển tại đoạn tuyến hoàn trả ĐT.978, Bộ Tài nguyên và Môi trường đã thực hiện Dự án đánh giá tài nguyên khoáng sản tại khu vực tỉnh Sóc Trăng, trong đó đánh giá về cơ bản các chỉ tiêu cát biển vùng biển gần bờ của tỉnh Sóc Trăng đáp ứng các yêu cầu làm vật liệu đắp nền đường theo TCVN 9436:20122.

Bộ Tài nguyên và Môi trường đã chuyển giao cho UBND tỉnh Sóc Trăng tài liệu, hồ sơ để tiến hành các thủ tục để khai thác, cung cấp vật liệu cho các dự án theo cơ chế đặc thù quy định tại các Nghị quyết số 43/2022/QH15, Nghị quyết số 106/2023/QH15 của Quốc hội.

Trên cơ sở kết quả nêu trên, Bộ GTVT đề nghị UBND các tỉnh, thành phố căn cứ nhu cầu, điều kiện thực tế triển khai dự án của địa phương để tổ chức triển khai thí điểm mở rộng sử dụng cát biển làm nền đường cho dự án xây dựng công

trình giao thông có điều kiện tự nhiên, môi trường tương tự như Dự án thí điểm.

Trong quá trình triển khai thực hiện, các đơn vị cần nghiên cứu các khuyến nghị của Hội đồng khoa học cấp Bộ; có các giải pháp quan trắc môi trường, tổ chức giám sát, đánh giá mức độ tác động trong quá trình thực hiện; đảm bảo tuân thủ các quy định về đầu tư, xây dựng và các quy định pháp luật khác có liên quan; tổng hợp số liệu gửi về Bộ GTVT; đồng thời tiếp tục khảo sát, thu thập số liệu và xây dựng định mức theo các quy định tại Điều 21 của Nghị định số 10/2021/NĐ-CP về quản lý chi phí đầu tư xây dựng.

Hiện nay, nhu cầu sử dụng vật liệu dùng để san lấp, đắp nền cho các dự án giao thông tại khu vực đồng bằng sông Cửu Long rất lớn, riêng 4 dự án cao tốc trọng điểm đang triển khai có nhu cầu khoảng 56 triệu m3, chưa kể nhu cầu vật liệu cát để đắp nền cho các dự án khác do địa phương làm chủ đầu tư. Mặc dù trữ lượng vật liệu cát sông đã được các địa phương xác định và cơ bản bố trí đủ nguồn, tuy nhiên, công suất khai thác và cung ứng chưa đáp ứng nhu cầu vật liệu theo tiến độ triển khai các dự án. Trường hợp tăng công suất khai thác quá mức sẽ dẫn đến sạt lở bờ sông, ảnh hưởng tới đời sống xã hội trong khu vực, bên cạnh đó khu vực Đồng bằng sông Cửu Long là khu vực chịu ảnh hưởng lớn của biến đổi khí hậu.

Hà Trần *(t/h)*