

Cuối năm 2012, thông luồng cho tàu biển trọng tải lớn vào sông Hậu

Theo Báo GTVT, ngày 02/04/2010

Đó là lời hứa trước lãnh đạo Bộ, khẳng định quyết tâm của Cục Hàng hải Việt Nam - đơn vị chủ đầu tư dự án "Luồng cho tàu biển trọng tải lớn vào sông Hậu" sau 3 tháng triển khai dự án tại Trà Vinh.



Cầu Đầm Cùg đang triển khai 2 trụ giữa sông Bảy Háp

Tháng 12/2009, tại huyện Duyên Hải, tỉnh Trà Vinh, dự án được chính thức khởi công.

Hiện tại 70-80% lượng hàng hóa XNK của ĐBSCL (khoảng 30 triệu tấn/năm) phải dồn về cụm cảng TPHCM gây quá tải cho hạ tầng giao thông ở TPHCM và ĐBSCL, gây lãng phí khoảng 2,1 tỷ USD cho chi phí vận chuyển đường bộ và đường sông. Trong khi đó luồng tàu biển duy nhất ở ĐBSCL (Định An) chỉ có thể đón tàu có trọng tải khoảng 5.000 DWT ra vào khi triều cao cũng như tốc độ bồi lắng nhanh phải nạo vét tốn kém.

Luồng tàu biển trọng tải lớn vào sông Hậu nằm trên địa phận 2 huyện Duyên Hải và Trà Cú của tỉnh Trà Vinh. Tính từ sông Hậu ra đến cửa biển dài khoảng 40 km, gồm 6 km luồng sông, 19 km đoạn kênh Quan Chánh Bó, 9km đoạn kênh Tắt cắt qua đất liền và đoạn 6km luồng biển. Tổng khối lượng nạo vét để đào kênh mới và cải tạo các đoạn kênh hiện hữu lên đến khoảng 28 triệu m³.

Ban QLDA Hàng hải III cho biết: Tổng khối lượng nạo vét gói thầu này là 6.470.000 m³, Liên danh 3 nhà thầu đã nạo vét được 1,1 triệu m³ (đạt 17%). 8/9 tàu hút; 15 máy đào, 01 máy cạp, 03 máy ủi được huy động để triển khai 4 mũi thi công. Chủ đầu tư đã giải ngân 75 tỷ đồng tạm ứng cho nhà thầu. Chủ đầu tư đánh giá tiến độ có chậm so với hợp đồng.

Gói thầu số 1 phần tư vấn khảo sát, rà soát, thiết kế lập dự toán do Liên danh Portcoast - Nippon Koei thực hiện đã hoàn thành khảo sát địa hình, địa chất, địa vật lý, thủy hải văn. Về thiết kế đã hoàn thành hạng mục "nạo vét và công trình bảo vệ bờ đoạn kênh Tắt"; hạng mục đê chắn sóng và mô hình toán đã thực hiện xong; các hạng mục còn lại dự kiến sẽ hoàn thành toàn bộ công tác thiết kế trong tháng 4/2010. Chủ đầu tư đánh giá công tác thiết kế cũng bị chậm do tồn tại phát sinh thêm các hạng mục... Các gói thầu khác như đánh giá tác động môi trường, tư vấn thẩm tra, tư vấn giám sát... đã hoàn thành lựa chọn nhà thầu và triển khai thực hiện.

Một cảnh báo đối với dự án là tác động môi trường đến đời sống và việc nuôi trồng thủy sản của người dân trong khu vực. Việc chọn nơi tập kết, xử lý hàng chục triệu m³ bùn là điều không đơn giản. Gói 6A là một ví

dụ. Để giảm chi phí, nhà thầu đã tận dụng các bể nuôi tôm có diện tích lớn có bờ bao cao 4,5 đến 5m để chứa đất và bể lắng, làm cửa tràn thoát nước.

Tuy nhiên nhiều đoạn đê bao lún sụt, bị bể khiến cho bùn nạo vét chảy ra ngoài gây ô nhiễm môi trường, làm ảnh hưởng đến việc nuôi trồng thủy sản của người dân. UBND tỉnh Trà Vinh phải cam kết với người dân yêu cầu nhà thầu xây dựng đê bao đúng thiết kế, đảm bảo kỹ thuật, thiết kế xong mới thi công. Bài học này hết sức quan trọng cho các gói thầu tiếp theo.

Trong chuyến công tác kiểm tra dự án mới đây, Thứ trưởng Thường trực Bộ GTVT Ngô Thịnh Đức đã yêu cầu Cục Hàng hải VN phải rà soát lại khâu thiết kế bờ đê, giao cho Cục Quản lý Xây dựng và CLCTGT (Chi cục phía Nam) phải kiểm tra toàn bộ dự án. Cần chú ý và phải có phương án về việc tận dụng bờ bao của dân nuôi tôm làm ảnh hưởng đến môi trường.

Với công tác thiết kế cho phép khảo sát bổ sung bồi lấp đột biến của tuyến luồng, chậm nhất là đầu tháng 5/2010 phải đưa ra được phạm vi GPMB khi điều chỉnh mái dốc từ 4m lên 6m (tăng thêm 276ha, trong đó 160 ha dành cho bãi thải đất nạo vét).

Về tác động môi trường, Bộ GTVT nhất trí với các quan điểm mà UBND tỉnh Trà Vinh đưa ra. Tỉnh cũng hứa sẽ giải quyết xong mặt bằng chậm nhất trong tháng 4/2010.

Về dự án cầu Đầm Cùng - thuộc đường Hồ Chí Minh bắc qua sông Bảy Háp nối 2 huyện Cái Nước và Năm Căn (Cà Mau), tiến độ hiện nay đạt được là 23%, tương đương sản lượng 60 tỷ/260 tỷ đồng.

Do mặt bằng giao chậm so với hợp đồng, để đẩy nhanh tiến độ, thông xe vào tháng 4/2011, Ban QLDA HCM kiến nghị cho phép nhà thầu vừa đúc dầm, vừa mua dầm BT 620 Bình Minh; xử lý nền đất yếu đắp cao đường hai đầu cầu và cống Kênh Đồn bằng sàn giảm tải; Bố trí đủ vốn cho dự án...

Tại hiện trường dự án cầu Đầm Cùng ngày 24/3/2010, Thứ trưởng Thường trực Ngô Thịnh Đức đã giao cho Cienco6 lập lại tiến độ chi tiết, giao Vụ KHCN, Cục QLXD&CLCTGT xem xét rút ngắn thời gian đúc dầm từ 5 ngày xuống dưới 4 ngày. Nhất trí các phương án như tăng đường kính cọc cát, chiều sâu, mật độ sàn giảm tải.

Nghĩa - Hà