



Một góc xã Đất Mũi (huyện Ngọc Hiển, tỉnh Cà Mau)_Ảnh: Thanh Dũng

PHÁT TRIỂN GIAO THÔNG NÔNG THÔN VÙNG ĐỒNG BẰNG SÔNG CỬU LONG: Cần đẩy mạnh ứng dụng khoa học - công nghệ

Tốc độ tăng trưởng GDP ở đồng bằng sông Cửu Long luôn dẫn đầu so với các vùng khác của cả nước trong thời gian qua, nhưng vẫn chưa tương xứng với tiềm năng sẵn có. Giao thông nông thôn yếu, thiếu là một cản trở lớn cho phát triển bền vững cần được sớm khắc phục trong thời gian tới bằng đẩy mạnh ứng dụng khoa học - công nghệ trong lĩnh vực này.

NGUYỄN NHƯ TRIỂN*

Nhiều hạn chế làm ảnh hưởng đến sự phát triển của các địa phương

Đồng bằng sông Cửu Long (ĐBSCL) là một trong những đồng

bằng châu thổ rộng lớn và phì nhiêu của đất nước, danh tiếng về sản xuất lương thực, nuôi trồng và đánh bắt thủy hải sản, vùng cây ăn trái nhiệt đới. So với cả nước,

ĐBSCL hiện chiếm khoảng 90% kim ngạch xuất khẩu gạo, khoảng

** ThS, Giám đốc Trung tâm Nghiên cứu Kinh tế miền Nam, Bộ Kế hoạch và Đầu tư*

60% kim ngạch xuất khẩu thủy sản và khoảng 40% - 50% kim ngạch xuất khẩu rau quả. Các sản phẩm chủ lực này đều được sản xuất từ các vùng nông thôn, nhưng giá trị gia tăng chưa cao do tồn tại hệ thống kết cấu hạ tầng nông thôn yếu kém. Đây là trở ngại và thách thức rất lớn cho phát triển nông thôn mới của vùng, đặc biệt là giao thông nông thôn.

Mạng lưới đường giao thông nông thôn ở ĐBSCL có tổng chiều dài khoảng 17.000km, nhưng đường giao thông phải đi qua vùng ngập lũ chiếm tỷ lệ khoảng 50%. Trong đó, có khoảng 9% nằm trong vùng ngập sâu trên 3m, 15% nằm trong vùng ngập từ 1,5m đến 3 m và 26% nằm trong vùng ngập dưới 1,5m.

Các tuyến đường từ huyện xuống xã và liên xã đa phần được nhựa hóa, song chất lượng cầu - đường chưa bảo đảm. Đường nội xã ước khoảng 10% - 15% được bê-tông hóa, còn lại là đường đất chỉ có thể sử dụng cho xe 2 bánh lưu thông.

Sự yếu kém của mạng lưới đường giao thông nông thôn đã làm hạn chế rất lớn đến trao đổi thông tin, văn hóa giữa các xã trong huyện, các ấp trong từng xã, kéo theo thời gian đi lại chiếm quá lớn trong đời sống sinh hoạt của người dân. Nhiều hoạt động thương mại, vận tải, giao lưu, học tập chịu nhiều thiệt thòi; nhiều nơi khá gần khu trung tâm, nhưng do không có đường bộ nên rất cách trở trong giao lưu.

Vấn đề y tế, chăm sóc sức khỏe, kế hoạch hóa trong nhân dân cũng rất vất vả và khi mọi hoạt động phải đi lại bằng ghe, xuồng. Các bệnh nhân nặng phải cấp cứu chuyển lên trung tâm y tế huyện khó tránh khỏi những rủi ro do vận chuyển chậm bằng đường thủy.

Đường bộ giao thông nông thôn chưa phân bố phù hợp trên địa bàn đã gây trở ngại lớn đến quá trình phát triển xây dựng hạ tầng

Giao thông nông thôn chưa được đầu tư đúng mức và trong đầu tư ít chú trọng đến việc ứng dụng khoa học - công nghệ tiên tiến cho khu vực này - đây là nguyên nhân chính cần sớm khắc phục. Đồng thời, tình trạng đường xuống cấp diễn ra nhanh chóng bởi một số nguyên nhân chủ yếu sau:

Thứ nhất, do lũ lụt thường xuyên, mặt đường tích nước và địa chất thủy văn đã ảnh hưởng rất bất lợi đến chế độ thủy nhiệt của nền đường.

Thứ hai, do chưa quan tâm sửa chữa bảo dưỡng kịp thời, việc duy tu chỉ là nhỏ nhặt không đều khắp và đồng bộ đã dẫn đến sự xuống cấp nhanh.

Thứ ba, việc phân cấp quản lý chưa được chú trọng đã dẫn đến tình trạng nhân dân đào xẻ rãnh qua đường để thoát nước, trồng cây, làm nhà lấn chiếm lòng lề đường,... làm mất ổn định nền và hạn chế khả năng thoát nước mặt đường.

Thứ tư, các biển báo hiệu cầu, đường bộ trên các tuyến chưa hoàn thiện, đồng thời là đường độc đạo dẫn đến nhiều xe quá tải vẫn chạy trên tuyến làm cầu đường hỏng nhanh.

các ngành khác như điện, xây dựng,... đặc biệt là những công trình cần các phương tiện cơ giới.

Đẩy nhanh nghiên cứu và ứng dụng khoa học - công nghệ

Để nhanh chóng phát triển giao thông nông thôn ĐBSCL trong thời gian tới, cùng với việc chú trọng đầu tư thích đáng từ phía Nhà nước, các đơn vị thi công cần nghiên cứu và ứng dụng khoa học - công nghệ vào xây dựng giao thông nông thôn qua các giải pháp gợi mở sau:

1. Áp dụng các công nghệ xử lý nền đất yếu phù hợp với điều kiện địa chất, thi công và mục đích sử dụng của từng tuyến đường. Cụ thể: đóng cọc tràm và cọc tre; đắp bê phân áp để tăng độ ổn định và chống trượt; gia tải trước để tăng cường độ và giảm độ lún của nền; cọc đất vôi và cọc đất xi-măng

(trộn vôi hoặc xi- măng với đất bằng hình thức bơm phun và quấy trộn tại chỗ); cọc cát xi-măng (cát trộn xi-măng được đầm với hệ thống máy rung và ống chống tạo lỗ)...

2. Thiết kế sử dụng mặt đường bê tông nhựa, láng nhựa cho các tuyến đường vượt lũ; đường bê-tông xi-măng lấp ghép cho các tuyến đường ngập lũ và dùng phụ gia thi công nền mặt đường để tận dụng lượng vật liệu địa phương nhằm giảm giá thành xây dựng. Mặt đường bê-tông xi-măng rất ổn định trước sự "phá hoại" của nước, ít hao mòn, tuổi thọ cao hơn hẳn (gấp 1,5 đến 2 lần) so với đường thảm bê-tông át-phan. Ngoài ra, còn có thể giúp tăng độ an toàn khi chạy xe vào ban đêm.

3. Nghiên cứu ứng dụng thí điểm các loại hình kết cấu nền mặt đường trong điều kiện ngập nước như gia cố vôi, xi-măng, các chất phụ gia khác.

4. Nghiên cứu các loại cầu nông thôn thi công nhanh, giá thành hạ để thay dần cầu khỉ như cầu dây văng, cầu bằng vật liệu dẻo đặc biệt, cầu lắp ghép...

5. Thực hiện việc nghiên cứu, sản xuất các thiết bị cơ khí vừa và nhỏ phục vụ cho xây dựng giao thông nông thôn nhằm tiết kiệm ngoại tệ, giảm giá thành công trình. Đó là các thiết bị đầm lèn đất; thiết bị sản xuất vật liệu; thiết bị thi công cầu đường bộ, đặc biệt phù hợp cho giao thông nông thôn như máy cào xới và phay đất, xe tưới nước, tưới phụ gia hoặc nhựa đường, máy rải các phụ gia dạng bột như vôi, xi-măng, máy trộn đất với phụ gia, san đất, búa đóng cọc nhỏ.

6. Trồng cây hoặc cỏ gia cố bề mặt ta-luy. Cần phổ biến các loại cây thích nghi với vùng lũ ĐBSCL để làm vật liệu gia cố ta-luy, cũng như áp dụng vài địa kỹ thuật, áp dụng kê chắn trọng lực chống xói nền đường bảo đảm được ổn định lâu dài và tiết kiệm đất canh tác ❖