

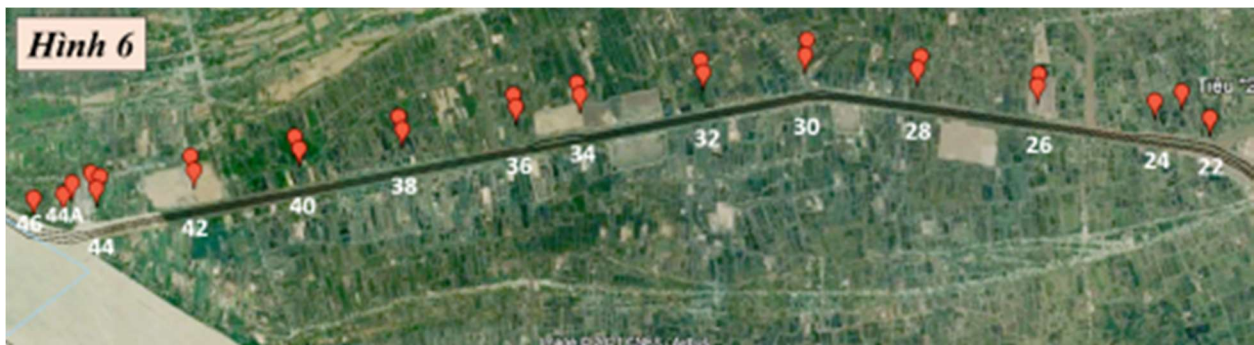
# Càng khẳng định dự án Luồng sông Hậu không khả thi

Nguyễn Ngọc Trân [1]

Trong bài viết trước [2] tác giả đã phân tích số liệu từ Bộ Giao thông vận tải (GTVT) hai đoạn đầu của Luồng sông Hậu qua Kênh Quan Chánh Bó là đoạn luồng biên và đoạn Kênh Tắt. Phân tích chỉ ra lý do của những quy định về việc sử dụng luồng, một sự công nhận trên thực tế mục tiêu của Dự án là không khả thi. Bài viết này xem xét tiếp, vẫn với số liệu từ Bộ GTVT, hai đoạn còn lại của luồng, đoạn Kênh Quan Chánh Bó và đoạn từ Ngã ba Kênh Quan Chánh Bó - sông Hậu đến điểm giao với luồng Định An. Phân tích càng khẳng định Dự án Luồng sông Hậu là không khả thi.

## 3. Đoạn Kênh Quan Chánh Bó

Đoạn luồng này dài 20 km đi từ Ngã ba Kênh Tắt – Kênh Quan Chánh Bó đến Ngã ba Kênh Quan Chánh Bó - sông Hậu tại Vàm Đại An. Các phao dọc theo luồng là từ phao “24” đến phao “46”. Hình 6.



Thông tin trong 11 Thông báo Hàng hải (TBHH) được trình bày trong Bảng 3.

| Bảng 3             |  | DIỄN BIẾN LUỒNG SÔNG HẬU, TỪ NGÃ BA KÊNH TẮT - KÊNH QUAN CHÁNH BÓ ĐẾN NGÃ BA KÊNH QUAN CHÁNH BÓ - SÔNG HẬU |                            |                                  |  |      |      |                                    |  |      |                               |                                 |  |
|--------------------|--|--|----------------------------|----------------------------------|--|------|------|------------------------------------|--|------|-------------------------------|---------------------------------|--|
| Ngày TBHH phát     | "24"   | "26"   | "28"                       | "30"                             | "32"   | "34" | "36" | "38"                               | "40"                                     | "42" | "44"                          | "46"                            |  |
| 11/11/2018         | Dữ liệu CHS từ "30" đến "38", tốc độ sâu minh luồng 0,4m [P] độ điện "44A" |  |                            |                                  |  |      |      |                                    |  |      |                               |                                 |  |
| TBHH số 46, 3/2019 | từ "42" đến "46" độ điện "44A"   |  |                            |                                  |  |      |      |                                    |  |      |                               |                                 |  |
| 7/12/2019          |  |  |                            | ON "30" 090 "32" 020, -5,7, -5,3 | ON "32" 020 "34" 050, -5,0, -4,5               |      |      | ON "36" 050 "42" 020, -3,7, -3,7   |  |      |                               |                                 |  |
| 20/05/2019         |  |  | ON "42" -3,1, -2,8         |                                  | ON từ "30" 020m đến "38" 400, 6300, -4,4, -3,4 |      |      |                                    | ON từ "38" 050 đến "44" 3800, -3,1, -3,1 |      |                               | ON từ "44" "46" 200, -4,4, -3,4 |  |
| 9/10/2019          |  |  |                            |                                  |  |      |      |                                    |  |      |                               |                                 |  |
| 25/12/2019         | ON "26" "28" 020, 4,3  | ON "28" "30" 050, 5,1, 4,4   | ON "30" "32" 080, 5,3, 4,7 | ON "32" "34" 110, 5,1, 4,8       | ON "34" "36" 140, 4,9, 4,4                     |      |      | ON "36" "42" 020, 4300, -4,3, -4,0 |  |      | ON "42" "44" "46", -3,3, -2,3 | ON "46" 200, -3,4, -3,4         |  |
| 9/4/2020           |  |  |                            |                                  |  |      |      |                                    |  |      |                               |                                 |  |
| 25/6/2020          |  |  |                            |                                  |  |      |      |                                    |  |      |                               |                                 |  |
| 21/12/2020         |  |  |                            |                                  |  |      |      |                                    |  |      |                               |                                 |  |
| 21/03/2021         |  |  |                            |                                  |  |      |      |                                    |  |      |                               |                                 |  |

ON: Dữ liệu chấn ngang luồng; ON: Dữ liệu sâu chấn ngang luồng; (T), (P): Đoạn luồng (T) bờ trái, (P) bờ phải; Đoạn đã tạo kết; Xem xét diễn biến dọc theo luồng tại 1 thời điểm; Xem xét diễn biến tại một vị trí theo thời gian; l: lần luồng; A, B, C, A: từ phao "A" đến "B" là độ sâu cạn nhất ở tim luồng/C là độ sâu cạn nhất của đoạn luồng

Đọc tuyến luồng Kênh Quan Chánh Bó, theo thiết kế có hai khu vực tránh tàu, một ở Ngã ba Kênh Tắt – Kênh Quan Chánh Bó tại vị trí phao “24”, và một ở giữa phao “34” và phao “36”, mỗi khu có chiều dài 600 mét, chiều ngang 50 mét. Chiều sâu thực đo tại hai khu vực tránh tàu được trình bày trong *Bảng 4*.

| <i>Bảng 4</i>     | 12/2018 | 03/2019 | 06/2019 | 10/2019 | 12/2019 | 03/2020 | 06/2020 | 12/2020 | 03/2021 |
|-------------------|---------|---------|---------|---------|---------|---------|---------|---------|---------|
| KVTT 1 "24"       | -6.3    | -6.5    | -7.2    | -6.1    | -6.6    | -6.5    | -6.2    | -6.4    | -6.1    |
| KVTT 2 "34"- "36" | -1.8    | -1.9    | -2.0    | -2.0    | -1.7    | -1.2    | -1.6    | -2.1    | -1.1    |

Khu vực tránh tàu chiều dài 600m, chiều ngang 50m



*Hình 7. Vị trí của hai khu vực tránh tàu, 1 bên trái và 2 bên phải.*

### **Nhận xét và trao đổi.**

(1) Đầu năm 2019 đã có một đợt nạo vét duy tu luồng từ vị trí phao “42”–360m đến vị trí phao “46”+80m. Đáy luồng có bề rộng 70 mét, độ sâu nhỏ nhất bằng mét tính đến mực nước “số 0 Hải đồ” đạt -6,5 mét.

(2) Nhìn khái quát diễn biến của đoạn luồng Kênh Quan Chánh Bó như sau:

(a) Suốt dọc 20 km đoạn luồng, có rất nhiều đoạn độ sâu cạn nhất ở tim luồng và độ sâu cạn nhất luồng *cạn hơn -6,5 mét*, quy chuẩn của luồng. Theo dõi theo thời gian, hai độ sâu cạn nhất này nhìn chung tăng. Đến tháng 3/2021, đoạn luồng từ vị trí phao "36" + 450 m đến vị trí phao "44A"+150m, chiều dài khoảng 6,8 km, độ sâu cạn nhất đạt -2,2m, độ sâu cạn nhất ở tim luồng đạt -2,8m.

(b) *Tình trạng lún luồng* cũng diễn ra ở luồng Kênh Quan Chánh Bó. Chỗ lún luồng xa nhất là 30 mét trong khu vực giữa vị trí “28”+570m và vị trí “30”-110m, tháng 4/2020.

(c) *Có rất nhiều chỗ, đoạn luồng bị chắn ngang*. Trong TBHH tháng 12/2019 có 8 dải *cạn chắn ngang luồng*. Trong các TBHH tháng 4 và tháng 6/2020 có 7 *đoạn độ sâu chắn ngang luồng*.

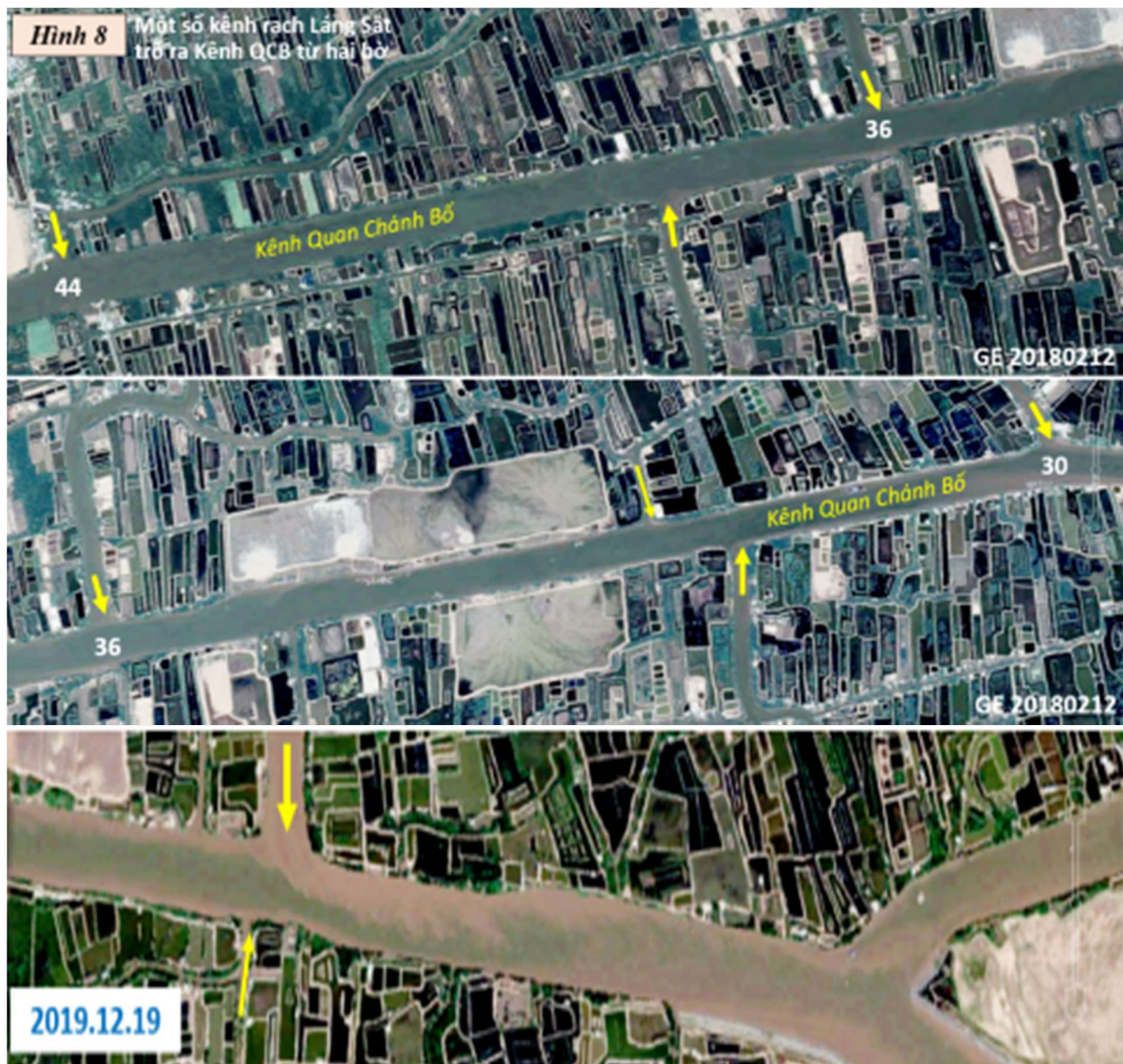
(d) Về phía đầu ra của đoạn luồng, từ phao “44” đến phao “46”, bồi lắng trầm tích diễn ra mạnh. Theo TBHH tháng 3/2021, độ sâu cạn nhất đạt +1,1 mét (cao hơn mực nước “số 0 Hải đồ”) sát biên phải luồng, độ sâu cạn nhất ở tim luồng đạt -1,2 mét, mặc dù đoạn luồng này được nạo vét duy tu hai năm trước đó, đầu năm 2019.



(3) Với tình hình sạt lở, bồi lắng tại hai địa bàn, việc đưa vào hoạt động của hai khu vực tránh tàu (Hình 7) còn rất nhiều khó khăn.

(4) Ở rất nhiều vị trí, đoạn luồng Kênh Quan Chánh Bố bị chắn ngang. Trước năm 2020, TBHH gọi đó là các dải cạn chắn ngang luồng. Từ năm 2020 thì gọi là đoạn độ sâu chắn ngang luồng, không nói lý do của sự thay đổi cách gọi. Cũng không tìm thấy thông tin về chiều ngang (chiều thẳng góc với dòng chảy) của các dải cạn / đoạn độ sâu chắn ngang luồng.

Khi dòng chảy từ sông Hậu vào gặp dòng chảy từ phía Kênh Tắt đến, trầm tích sẽ ngưng đọng tại chỗ *giáp nước*. Tích tụ theo thời gian, vùng ngưng đọng lớn lên thành vật cản trầm tích chắn ngang luồng mà nguồn gốc xuất phát từ dòng chảy.



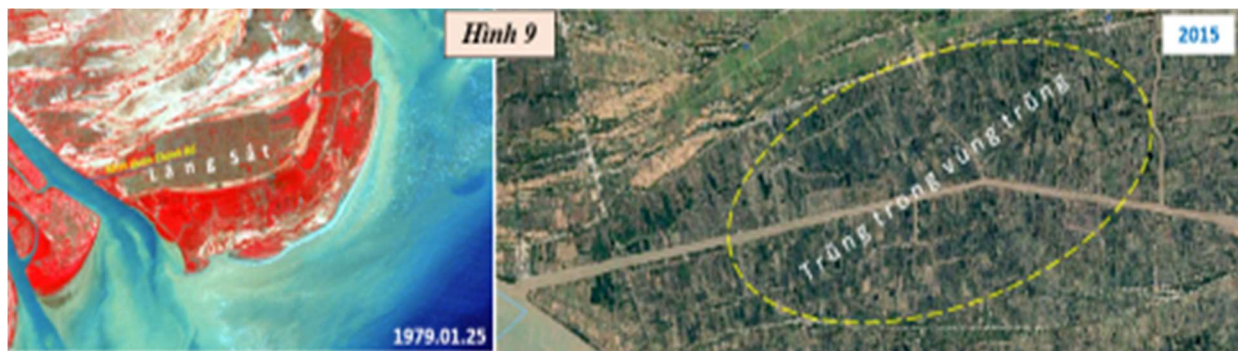
(5) Số liệu từ các TBHH củng cố nhận định về tính không khả thi, không bền vững và tác động bất lợi đến kinh tế, xã hội và môi trường của Dự án.

Chấn ngang luồng cũng xảy ra khi lấn luồng từ hai phía giáp nhau (hoặc từ một phía lấn sang và giáp với lấn luồng từ bờ đối diện). Nguồn gốc của chấn ngang luồng trong trường hợp này là từ sạt lở mái bờ và từ bồi tích dọc hai bờ.

Quan sát kỹ sẽ thấy có rất nhiều kênh rạch từ Láng Sắt trở ra Kênh Quan Chánh Bó. Có ít nhất có 7 bên bờ phải và 4 bên bờ trái, góp phần vào việc ngưng đọng và bồi lắng trầm tích. Hình 8 dẫn ra một số kênh rạch trở ra Kênh Quan Chánh Bó từ ảnh vệ tinh Google Earth và Landsat 8. Từ năm 2005-2006, góp ý với Bộ GTVT (Bộ trưởng lúc bấy giờ là ông Đào đình Bình) về dự án, tác giả nói rõ sự dè dặt của mình về tính khả thi, sự bền vững và tác động đến môi trường của Dự án Luồng cho tàu có trọng tải lớn vào sông Hậu qua Kênh Quan Chánh Bó và Kênh Tắt.

Cơ sở của sự dè dặt càng sáng tỏ qua số liệu và ảnh vệ tinh, bởi các lẽ:

(a) Kênh Quan Chánh Bó được đào giữa Láng Sắt, một trũng giữa giồng [3] rộng, trũng, chi chít lạch và kênh rạch, nền đất yếu. Kênh đi qua chỗ trũng trong vùng trũng. (Hình 9). Trong một môi trường vật lý như vậy, sạt lở hai bờ là tất yếu và kiên cố hóa hai bờ là rất tốn kém, xâm hại môi trường tự nhiên nhưng vẫn không khả thi;



(b) Kênh Quan Chánh Bó được đào thông với sông Long Toàn là để đưa nước ngọt từ sông Hậu vào đầm lầy Láng Sắt và đi lại giữa hai cửa sông Cung Hầu và Định An. Dòng chảy trong Kênh Quan Chánh Bó + Long Toàn dâng lên xuống theo triều ở hai cửa sông này;

(c) Lưu lượng sông Hậu lớn hơn lưu lượng sông Cổ Chiên, Kênh Quan Chánh Bó thẳng tắp trong khi sông Long Toàn uốn khúc, xác suất khi xảy ra giáp nước nằm ở phía bên sông Long Toàn lớn hơn.

Khi đào Kênh Tắt thông ra Biển Đông, hình thành một cửa sông Hậu nhân tạo, sẽ có nhiều thay đổi cơ bản không thể đảo ngược. Cụ thể là:

(d) Huyện Duyên Hải tỉnh Trà Vinh sẽ bị cắt đôi. Ngoài những đổi thay về môi trường tự nhiên, đời sống và sinh kế của người dân phía từ Kênh Tắt đến Cửa Định An sẽ bị đảo lộn;

(đ) Triều Biển Đông sẽ theo Kênh Tắt vào sâu trong đất liền đến Kênh Quan Chánh Bó, một phần rẽ sang trái ra sông Hậu, cửa Định An, và một phần rẽ bên phải ra cửa Cung Hầu. Mặn trong nước và mặn trong đất có nhiều thay đổi, sẽ tác động lên đời sống và sinh kế của dân và môi trường thủy sinh, đặc biệt trong Láng Sắt.



(e) Bức tranh thủy văn, chẳng những trong Kênh Quan Chánh Bó và trong sông Long Toàn, mà cả trong Láng Sắt, sẽ rất khác trước, như về giáp nước, về trao đổi nước với Biển Đông, ...

Thông tin trong các TBHH khẳng định cơ sở của những lo ngại đối với Dự án Luồng sông Hậu mà tác giả đã phát biểu với Bộ Giao thông Vận tải cách đây hơn 15 năm.

#### 4. Đoạn Ngã ba Kênh Quan Chánh Bó - sông Hậu đến điểm giao với Luồng Định An

Đoạn thứ tư của Luồng sông Hậu dài 16,2 km, chiều rộng đáy luồng nhỏ nhất là 95m, Các phao dọc theo luồng là từ phao "46"+800 đến phao "64". Hình 10.



Thông tin trong các TBHH được trình bày trong Bảng 5.

**Bảng 5** DIỄN BIẾN LUỒNG SÔNG HẬU, TỪ NGÃ BA KÊNH QUAN CHÁNH BÓ - SÔNG HẬU ĐẾN GIAO ĐIỂM VỚI LUỒNG ĐỊNH AN

| Ngày TB → phao  | "46"                                     | "44A" | "46"  | "48" | "50" | "52"   | "54" | "56" | ... | "64" |
|-----------------|--|-------|---|------|------|--|------|------|-----|------|
| 31/12/2018      |  |       | Điểm độ sâu từ -5.6 đến .64                 |      |      |  |      |      |     |      |
| TBHH 46, 3/2019 | ngọt vết đáy từ "42"+360 đến "46"+80m    |       |   |      |      |  |      |      |     |      |
| T 03/2019       |  |       | DC["46"+80-"46"+210; II 23,-5.3]P           |      |      | DC["52"-550-"52"-240, 310; II 53,-6.5,-4.3]P |      |      |     |      |
| 28/08/2019      | CM từ "44A"- "46"+200; -4.4, -0.8        |       |   |      |      | DCCM "52"-500 - "52"+430, 1130; -4.1         |      |      |     |      |
| 9/10/2019       | "40"+1500 - "46"; -4.0, 0.1 [P]          |       | DC["46"- "46"+730; -5.8, -3]P               |      |      |  |      |      |     |      |
|                 | "46"+330 - "52"+455, 1155; đáy, 25, -4.1 |       |   |      |      |  |      |      |     |      |
| 25/12/2019      | DCCM "44A"- "46"+200; -3.5, -0.8 P       |       | DC["46"+200-"46"+400, 200; II 50,-3.6]P     |      |      |  |      |      |     |      |
| 8/4/2020        | CM "44A"-230-"46"+200;-2.8, 0.5 P        |       | Đáy["46"+200 - "46"+800, 600; II 35,-5.5]P  |      |      |  |      |      |     |      |
|                 |  |       | Đáy ["48"-400 - "48"+50, 450; II 14,-5.9]P  |      |      |  |      |      |     |      |
| 25/8/2020       | CM "44A"-250-"46"+200;-2.4, 0.5 P        |       | Đáy["46"+200 - "48"+390, 1800; II 25,-5.9]P |      |      |  |      |      |     |      |
| 31/12/2020      | "44"+130-"46"+800;-1.3, 1 P              |       | Điểm độ sâu từ -6.1 đến .64                 |      |      |  |      |      |     |      |
| 31/03/2021      | "44A"+150-"46"+300;-1.2, 1.1 P           |       | Đáy ["48"-530 - "48"-220, 300; II 16,-5.9]P |      |      |  |      |      |     |      |

→ Xem xét diễn biến dọc theo luồng tại 1 thời điểm   
 ↔ Xem xét diễn biến tại một vị trí theo thời gian  
 II: lần luồng    A, B, C,    A: từ phao " " đến " " / B là độ sâu cạn nhất ở tim luồng / C là độ sâu cạn nhất của đoạn luồng

**Nhận xét và trao đổi**

(1) Theo *Bảng 5*, chỉ có đoạn từ phao “46” đến khu vực phao “52” là có những diễn biến được ghi nhận trong các TBHH.

Từ phao “46” đến khu vực phao “48” chủ yếu là *bờ* và *lấn luồng* bên bờ phải. Lấn luồng xa nhất là 50 mét ở khu vực phao “46” (TBHH tháng 12/2019).

Trong TBHH tháng 3/2019, ở khu vực phao “52” có dải cạn và lấn luồng đến 53 mét bên bờ phải. Gần vị trí này, theo TBHH tháng 6/2019, trên một chiều dài khoảng 1130 mét, có *dải cạn chắn ngang luồng*, độ sâu cạn nhất trong dải cạn là -6.1 mét.

Giữa các hiện tượng dải cạn, lấn luồng và chắn ngang luồng ở vị trí này có mối quan hệ với giao thoa giữa một sông rạch (được đánh số 1 trong *Hình 10*) với sông Hậu hay không? và tại sao dải cạn ở vị trí này không còn được nói đến sau TBHH tháng 6/2019, là những câu hỏi được đặt ra.

(2) Khác với ba đoạn luồng trước, chỉ vừa tồn tại sau năm 2016, đoạn 4 và mối quan hệ với Kênh Quan Chánh Bó đã có từ cả trăm năm nay. Do vậy diễn biến ở các phao “44” và “44A” đã được bổ sung vào *Bảng 5* để việc xem xét được toàn cục.

*Có một khác biệt quan trọng* giữa diễn biến ở bờ phải ở cuối đoạn 3 từ phao “44”, “44A” đến “46”, và ở bờ phải ở đầu đoạn 4 từ phao “46” đến phao “48”. *Cùng là dải cạn/đoạn độ sâu* nhưng ở cuối đoạn 3 độ sâu cạn nhất ở tim luồng và trong dải cạn/đoạn độ sâu rất nông (-0.6 mét), thậm chí còn cao hơn “số 0 hải đồ” (1.1 mét), trong khi đó ở đầu đoạn 4, trên sông Hậu, luồng bị lấn rất xa, nhưng độ sâu cạn nhất ở tim luồng và trong dải cạn/đoạn độ sâu ít nhất cũng là -3 mét.

*Hình 11* là ảnh vệ tinh khu vực Ngã ba Kênh Quan Chánh Bó - sông Hậu trước (A và B) và sau (C và D) khi LSH đi vào hoạt động, vào mùa khô và vào mùa mưa.





*Dòng chảy, bồi lắng trầm tích, địa hình đáy sông và sự tương tác giữa ba yếu tố tại Ngã ba này, bên trong và bên ngoài Kênh Quan Chánh Bó, rất cần được mô phỏng.*

(3) Bảng 5 cho thấy tàu biển có trọng tải lớn (đã giảm tải) trước khi vào Kênh Quan Chánh Bó đã phải chú ý đến độ sâu của luồng sông Hậu kể từ phao “52” cho đến khúc quanh và nhất là khi rẽ vào Kênh Quan Chánh Bó, bắt đầu một hành trình không dễ dàng dài 36,4 km trước khi đến phao “0” trên Biển Đông.

Trong Hình 12 là một chiếc tàu trọng tải lớn (đã giảm tải) vừa ra khỏi Kênh Quan Chánh Bó, rẽ vào đoạn 4 của Luồng sông Hậu.



## 5. Tạm kết

Tiếp theo bài viết trước, bài viết này khẳng định mục tiêu của Dự án Luồng sông Hậu là không khả thi, các quy luật bị xem thường.

Cách đây hai năm trong bài *Luồng kênh Quan Chánh Bó, bài học và kiến nghị* [4], từ số liệu của Bộ GTVT do Bộ trưởng gửi cho tác giả theo đường công văn, trên cơ sở tổng hợp số liệu về khai thác luồng Quan Chánh Bó, so sánh số liệu lượng hàng hóa qua luồng sông Hậu - Quan Chánh Bó và qua luồng Định An trong các năm (2016 – 2018), và so sánh số liệu nạo vét duy tu hai luồng, tác giả đi tới nhận định rằng “kết quả đạt được, qua số liệu đã được phân tích, vẫn còn cách rất xa so với mục tiêu của Dự án. Thậm chí sau ba năm, Luồng sông Hậu qua Kênh Quan Chánh Bó chưa chứng minh được tính hơn hẳn so với luồng Định An”.

(2016 – 2018) rồi (2018 – 2021) rồi (2021 – đến năm nào?). Rất đáng tiếc là Bộ GTVT sẽ tiếp tục đầu tư từ ngân sách nhà nước cho Dự án Luồng sông Hậu trong 5 năm (2021-2025)!

Càng đeo bám Dự án, “học phí” sẽ càng cao, một học phí hoàn toàn không cần thiết. Nhưng “ai trả giá” và “ai hưởng lợi” là điều mà các cơ quan có thẩm quyền cần làm rõ và có xử lý kiên quyết, minh bạch, vì lợi ích của người dân và vì sự phát triển của đồng bằng sông Cửu Long.

## CHÚ THÍCH:

[1] :- Giáo sư, Tiến sĩ khoa học, Nguyên Phó Chủ nhiệm Ủy ban khoa học kỹ thuật Nhà nước (1980-1992), Chủ nhiệm Chương trình Điều tra cơ bản đôn bằng sông Cửu Long (1983-1990), Đại biểu Quốc hội (1992-2007).

[2] :- Tiếp theo bài Diễn biến của luồng Sông Hậu (2018-2021) - DVO - Báo Đất Việt (trithuccuocsong.vn). Vì tính liên tục, đánh số các đoạn, hình và bảng tiếp nối bài trước.

[3] :- Trần Kim Thạch, Địa chất trầm tích đồng bằng sông Cửu Long, Chương trình 60-B và Khoa Địa chất, Trường Đại học Tổng hợp Thành phố Hồ Chí Minh. [ir.vnulib.edu.vn/handle/VNU\\_HCM/6600](http://ir.vnulib.edu.vn/handle/VNU_HCM/6600)

[4] :- Nguyễn Ngọc Trân, Luồng kênh Quan Chánh Bó, bài học và kiến nghị, 01/04/2019, <http://baodatviet.vn/dien-dan-tri-thuc/luong-kenh-quan-chanh-bo-bai-hoc-va-kien-nghi-3378412/>