

#### CHƯƠNG IV

## TÁC ĐỘNG TIỀM TÀNG CỦA ĐƯỜNG HỒ CHÍ MINH VÀ ĐỘ ỔN ĐỊNH SƯỜN DỐC KHU VỰC

Nghiên cứu độ ổn định sườn đang là một hướng nghiên cứu địa lý ứng dụng có ý nghĩa lớn cho việc phát triển kinh tế xã hội vùng đồi núi ở nước ta vì nó góp phần định hướng để bố trí khu dân cư, xây dựng đường xá, cầu cống và hệ thống thủy lợi... tại các địa điểm thích hợp nhằm tránh các tổn thất đáng tiếc do trượt lở đất gây ra.

Quảng Bình là tỉnh mà địa hình đồi núi chiếm 85% diện tích tự nhiên và bị chia cắt mạnh, các quá trình biến đổi địa chất, yếu tố khí hậu, tác động của con người ngày càng mạnh và diễn biến phức tạp đã làm cho quá trình sườn ở đây chuyển sang trạng thái mất cân bằng. Việc xây dựng đường Hồ Chí Minh là một trong những hoạt động nhân tác có ảnh hưởng rất lớn đến quá trình sườn. Trên thực tế, mới chỉ trải qua hai mùa mưa, mặc dù còn đang trong giai đoạn thi công nhưng chúng ta cũng đã và đang phải đối mặt với quá trình trượt lở đất dọc theo tuyến đường này. Việc nghiên cứu lập bản đồ độ ổn định sườn khu vực sẽ tạo ra những luận cứ khoa học xác đáng phục vụ công tác duy tu đường sau khi hoàn thành đồng thời phục vụ quy hoạch các cụm, điểm dân cư, bố trí sản xuất và các công trình xây dựng khác.

Để nghiên cứu độ ổn định sườn một khu vực, có nhiều phương pháp khác nhau. Cùng với sự phát triển của công nghệ, các nhà nghiên cứu đã xây dựng phần mềm Sinmap chạy trong môi trường Arcview để lập bản đồ và đánh giá mức độ ổn định của các kiểu sườn dốc. Dưới đây là các kết quả chính.

## I. CÁC THÔNG SỐ ĐẦU VÀO

Bản đồ độ ổn định sườn được xây dựng dựa vào các tư liệu đầu vào như sau:

Mô hình số địa hình.

Bản đồ độ dốc.

Bản đồ đất.

Bản đồ lớp phủ thực vật.

*Bảng 78: Phân loại các cấp ổn định sườn*

Giá trị phân loại	Cấp	Dự báo trạng thái
$SI > 1.5$	1	Khu vực với sườn rất ổn định
$1.5 > SI > 1.25$	2	Khu vực với sườn ổn định
$1.25 > SI > 1.0$	3	Khu vực với sườn khá ổn định
$1.0 > SI > 0$	4	Khu vực xảy ra sự bất ổn định

## II. ĐÁNH GIÁ HIỆN TRẠNG MỨC ĐỘ ỔN ĐỊNH SƯỜN CỦA ĐƯỜNG HỒ CHÍ MINH QUA ĐỊA PHẬN TỈNH QUẢNG BÌNH

Sau khi chồng xếp lớp thông tin đường giao thông (đường Hồ Chí Minh) với lớp thông tin về độ ổn định sườn, chúng ta phân tích và thống kê được mức độ ổn định hay bất ổn định của toàn tuyến đường. Kết quả thể hiện trong các bảng sau.

**Bảng 79: Thống kê diện tích % ổn định sườn của toàn tỉnh Quảng Bình**

Diện tích (km <sup>2</sup> )	Tổng %	SI
2.014,74	25.8	Bất ổn định
755,06	9.7	Tương đối ổn định
441,88	5.6	Ổn định
4.598,26	58.9	Rất ổn định

**Bảng 80: Thống kê km đường Hồ Chí Minh trên chỉ số ổn định**

Chỉ số SI	Km	%
0 (không dữ liệu)	8.758	2.6
1 (bất ổn định)	30.00	8.9
2 (tương đối ổn định)	12.02	3.5
3 (ổn định)	9.225	2.7
4 (rất ổn định)	277.3	82.3
Tổng	337.303	100

*Bảng 81: Thống kê km nhánh tây đường HCM*

Chỉ số SI	Km	%
0 (Không dữ liệu)	4.863	3.4
1 (Bất ổn định)	25.08	17.6
2 (Tương đối ổn định)	8.84	6.2
3 (Ổn định)	5.343	3.7
4 (Rất ổn định)	98.5	69.1
Tổng	142.626	100

Nhánh Đông do đặc thù đi qua địa hình đồng bằng là chủ yếu nên khu vực này hiện tượng trượt lở cũng ít và không đáng kể.

Như vậy, trên tuyến đường HCM, có đến 30 km đường có nguy cơ bị sạt lở, trong đó tập trung ở nhánh phía tây khoảng 25 km. Vị trí của các đoạn có nguy cơ sạt lở này được đánh dấu trên bản đồ. Cần tiếp tục nghiên cứu các biện pháp phòng chống phù hợp nhằm giảm thiểu tác động đến khả năng lưu thông của con đường.

Đối với diện tích, toàn tỉnh có đến 25% diện tích vùng đồi núi nằm trong vùng dễ bị sạt lở. Các vị trí này đã được khoanh trên bản đồ. Khi quy hoạch dân cư, bố trí sản xuất cần lưu tâm đến các vị trí này.