

## **NỘI DUNG THAM VẤN TRONG QUÁ TRÌNH THỰC HIỆN ĐÁNH GIÁ TÁC ĐỘNG MÔI TRƯỜNG**

### **❖ Thông tin chung về dự án:**

- Tên dự án: *Đầu tư xây dựng tuyến đường 36M đoạn từ trục T1 đến khu đấu giá QSD đất và một số tuyến đường GTNT thôn Tân Phong, xã Thanh Phong, huyện Thanh Liêm*

- Chủ đầu tư: UBND xã Thanh Phong

Địa chỉ trụ sở chính : xã Thanh Phong, huyện Thanh Liêm, tỉnh Hà Nam.

Đại diện : Ông **Nguyễn Văn Khương**

Chức vụ : Chủ tịch UBND

### **I. Vị trí thực hiện dự án đầu tư**

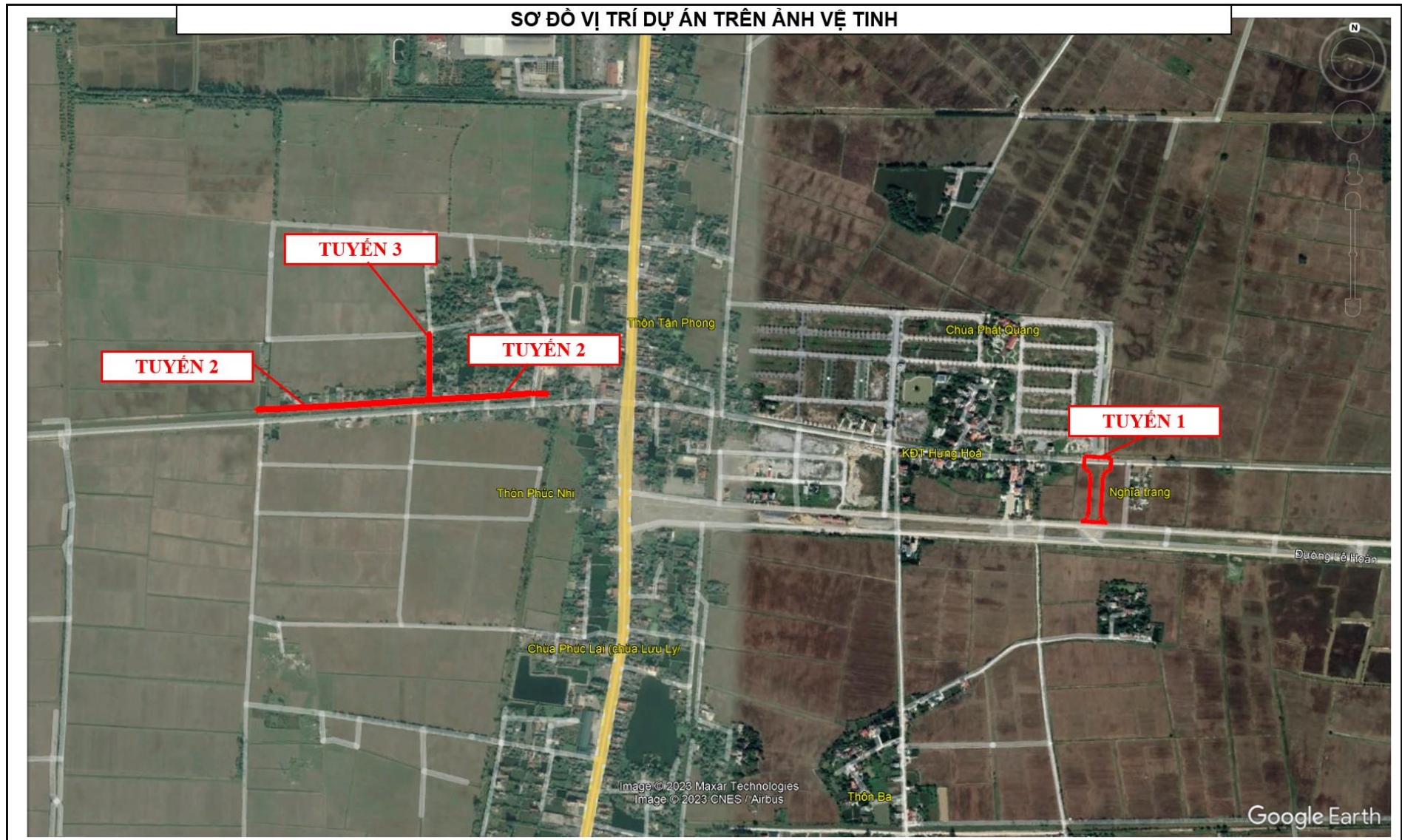
Dự án “*Đầu tư xây dựng tuyến đường 36M đoạn từ trục T1 đến khu đấu giá QSD đất và một số tuyến đường GTNT thôn Tân Phong, xã Thanh Phong, huyện Thanh Liêm*” tại xã Thanh Phong, huyện Thanh Liêm, tỉnh Hà Nam.

- Tuyến 1: Từ khu đô thị Hưng Hoà đến đường T1, có chiều dài khoảng 135,64m.

- Tuyến 2: Từ nhà ông Hùng đến nhà ông Tuấn, có chiều dài khoảng 612,92m.

- Tuyến 3: Từ nhà ông Phong đến nhà ông Xuân. Chiều dài tuyến L= 138,05m.

Hình vẽ minh họa vị trí dự án như sau:



### **1.1. Thiết kế bình đồ tuyến**

- Dự án phù hợp với quy hoạch được phê duyệt tại Quyết định số 392/QĐ-UBND ngày 07/03/2018 của UBND tỉnh Hà Nam và được phê duyệt chủ trương đầu tư tại Nghị quyết số 24/NQ-HĐND ngày 27/12/2021 của Hội đồng nhân dân xã Thanh Phong với tổng chiều dài các tuyến khoảng 886,61m.

Bình diện tuyến 1 thiết kế theo quy hoạch chung của huyện Thanh Liêm. Bình diện tuyến 2 và tuyến 3 thiết kế bám hoàn toàn theo hướng tuyến hiện trạng đảm bảo hạn chế ảnh hưởng mặt bằng và phù hợp với các công trình hiện có như cầu, cống.... các điểm khống chế trên tuyến.

+ Tuyến 1: Từ khu đô thị Hưng Hoà đến đường T1. Chiều dài  $L=135,64\text{m}$ .

+ Tuyến 2: Từ nhà ông Hùng đến nhà ông Tuấn. Chiều dài  $L= 612,92\text{m}$ .

+ Tuyến 3: Từ nhà ông Phong đến nhà ông Xuân. Chiều dài  $L=138,05\text{m}$ .

### **1.2. Trắc dọc tuyến**

- Nguyên tắc thiết kế và tính toán:

+ Cao độ điểm đầu và điểm cuối: Thiết kế vượt êm thuận với cao độ hiện tại trên đường cũ. Đảm bảo kết cấu mặt đường, êm thuận và phù hợp với dốc dọc tổng thể của tuyến đường thiết kế và các tuyến đường cũ.

+ Trên cơ sở dốc dọc cũ của mặt đường, thiết kế trắc dọc mới bao lấy trắc dọc cũ đảm bảo đoạn đổi dốc tối thiểu, tại điểm đầu và điểm cuối vượt nhập vào đường cũ đảm bảo êm thuận (phù hợp với độ dốc tổng thể) và phù hợp với theo chiều dày kết cấu mặt đường.

+ Đảm bảo tuân thủ theo quy hoạch đường giao thông của huyện Thanh Liêm.

- Kết quả thiết kế trắc dọc:

+ Tuyến 1: Điểm đầu tuyến khớp nối với đường bê tông nhựa hiện trạng cao độ +2,48m, điểm cuối tuyến khớp nối với đường T1 cao độ +2,33m (cao độ thiết kế thấp hơn cao độ quy hoạch 0,12m).

+ Tuyến 2: Điểm đầu tuyến khớp nối với đường bê tông hiện trạng cao độ +2,21m, điểm cuối tuyến khớp nối với đường bê tông hiện trạng cao độ +1,89m.

+ Tuyến 3: Điểm đầu tuyến khớp nối với tuyến 2 cao độ +2,00m, điểm cuối tuyến khớp nối với đường bê tông hiện trạng cao độ +2,00m

### **1.3. Trắc ngang nền mặt đường**

- Tuyến 1:

+ Bề rộng mặt đường :  $B_{\text{mặt}} = 2 \times 10,5 = 21,00\text{m}$ ;

+ Bề rộng dải phân cách giữa :  $B_{\text{pc}} = 5\text{m}$ ;

+ Bề rộng lề đường :  $B_{\text{lề trái}} = 1,00\text{m}$ ;

:  $B_{\text{lề phải}} = 1,00\text{m}$ ;

+ Dốc ngang mặt đường :  $i_{\text{mặt}} = 2\%$ ;

- + Dốc ngang lề đường :  $i_{lề} = 4\%$ .
- Tuyến 2:
  - + Bề rộng nền đường :  $B_{nền} = 6,50m$ ;
  - + Bề rộng mặt đường :  $B_{mặt} = 5,00m$ ;
  - + Bề rộng lề đường :  $B_{lề} = 2 \times 0,75 = 1,50m$ ;
  - + Dốc ngang mặt đường :  $i_{mặt} = 2\%$ ;
  - + Dốc ngang lề :  $i_{lề} = 4\%$ .
- Tuyến 3:
  - + Bề rộng nền đường :  $B_{nền} = 5,0m$ ;
  - + Bề rộng mặt đường :  $B_{mặt} = 3,50m$ ;
  - + Bề rộng lề đường :  $B_{lề} = 2 \times 0,75 = 1,50m$ ;
  - + Dốc ngang mặt đường :  $i_{mặt} = 2\%$ ;
  - + Dốc ngang lề :  $i_{lề} = 4\%$ .

#### **1.4. Thiết kế nền đường**

##### *Kết cấu nền, mặt đường*

- Lớp bê tông nhựa hạt trung C19 dày 7cm.
- Tưới thấm bảm bằng nhựa pha dầu hàm lượng tiêu chuẩn 1kg/m<sup>2</sup>.
- Lớp cấp phối đá dăm loại 1 dày 15cm.
- Lớp cấp phối đá dăm loại 2 dày 30cm.

Nền đường chủ yếu là nền đường đất, láng nhựa và đường bê tông cũ. Đắp lề, taluy đường bằng đất lẫn đá đầm chặt K95, tại một số vị trí do không đủ mặt bằng thiết kế chôn trước lề đất. Đoạn qua ao mương gia cố mái taluy đá học xây VXM để gia cố nền đường và đảm bảo thoát nước hạn chế lẫn ao mương .

Tại vị trí có độ dốc ngang của nền tự nhiên lớn hơn 20%, trước khi đắp phải tạo bậc cấp với bề rộng (0,5-1,0)m. Tại các vị trí qua ao, thung đào, trước khi đắp phải vét bỏ lớp bùn dày 50cm, ruộng trước khi đắp phải đào bỏ lớp đất không thích hợp dày 30cm.

#### **1.5 Thiết kế áo đường :**

- Kết cấu mặt đường áp dụng đối với tuyến 1 gồm các lớp kết cấu sau:
  - + Lớp móng CPDD Loại I dày 18cm;
  - + Lớp móng CPDD Loại II dày 30cm;
  - + Lớp đá lẫn đất dày 30cm đầm chặt K98.

*(Lớp mặt bê tông nhựa hoàn thiện ở dự án khác)*

- Kết cấu mặt đường áp dụng đối với tuyến 2 gồm các lớp kết cấu sau:
  - + Mặt đường BTN C19 dày 7cm;
  - +Tưới nhựa thấm bảm 1kg/m<sup>2</sup>;

- + Lớp móng CPDD Loại I dày 15cm ;
- + Lớp móng CPDD Loại II dày 18cm;
- + Lớp đá lẫn đất dày 50cm đầm chặt K95.
- Kết cấu mặt đường áp dụng đối với tuyến 3 gồm các lớp kết cấu sau:
- + Mặt đường BTXM M250# đá 1x2 dày 18cm;
- + Giấy dầu lót;
- + Lớp móng CPDD Loại I dày 16cm;
- + Lớp đá lẫn đất dày 30cm đầm chặt K95.

### **1.6 Vuốt nhập đường ngang dân sinh và lễ gia cố.**

- Tại các vị trí vuốt nhập, đường ngang dân sinh, thiết kế vuốt nổi êm thuận, tạo điều kiện thuận lợi cho việc đi lại được an toàn.

- Kết cấu vuốt đường ngang (mặt đường cũ là BTXM, đường đá) đối với tuyến 2: Mặt đường BTN C19 dày 7cm, bên dưới là lớp CPDD L1 dày trung bình 15cm; Đối với tuyến 3: Mặt đường BTXM dày trung bình 10cm.

- Tại các vị trí qua khu dân cư có công hộp chạy qua thiết kế lễ gia cố với kết cấu:

- + BTXM M200 đá 1x2 dày 15cm;
- + Giấy dầu lót;
- + Lớp móng CPDD Loại I.

### **1.7 Gia cố taluy**

\* Tại các vị trí tuyến đi qua hệ thống mương thủy lợi, để hạn chế lấn mương và hạn chế co hẹp dòng chảy thiết kế mái taluy 1:0,75 gia cố đá học xây. Cụ thể như sau:

- Tuyến 2:
- + Từ cọc DT đến cọc C2+4,37m trái tuyến, chiều dài L= 28,81m;
- + Từ cọc C4 đến cọc CT trái tuyến, chiều dài L= 572,92m;
- + Từ cọc C6-0,78m đến cọc C7+1,01m phải tuyến, chiều dài L= 15,66m;
- + Từ cọc C9 đến cọc C10 phải tuyến, chiều dài L= 8,95m;
- + Từ cọc C11 đến cọc C12 phải tuyến, chiều dài L= 9,63m;
- + Từ cọc C13 đến cọc C14 phải tuyến, chiều dài L= 11,76m;
- + Từ cọc C19 đến cọc C20 phải tuyến, chiều dài L= 21,05m;
- + Từ cọc D3-5,25m đến cọc C22 phải tuyến, chiều dài L= 16,21m;
- + Từ cọc C23 đến cọc C24 phải tuyến, chiều dài L= 12,18m;
- + Từ cọc C38 đến cọc C41 phải tuyến, chiều dài L= 64,37m.
- Tuyến 3:
- + Từ cọc C1 đến cọc C3-2,07m phải tuyến, chiều dài L= 16,82m;

+ Từ cọc C7-2,42m đến cọc C8+0,78m phải tuyến, chiều dài L= 17,71m;

+ Từ cọc C9 đến cọc CT phải tuyến, chiều dài L= 9,46m.

\* Kết cấu gia cố mái taluy: Đá hộc xây VXM M100# dày 30cm, móng đá hộc xây VXM M100# có chiều dày dày 60cm chiều cao 100cm, trên lớp đá dăm đệm dày 10cm, bên dưới gia cố cọc tre đường kính D6-D8cm dài 2,5m (mật độ 25 cọc/m<sup>2</sup>).

### **1.8. Hệ thống an toàn giao thông:**

Hệ thống cọc tiêu an toàn giao thông được thiết kế theo Quy chuẩn quốc gia về báo hiệu đường bộ QCVN 41:2019/BGTVT.

### **1.9. Hệ thống thoát nước**

#### **b.1. Thiết kế thoát nước ngang đường**

Các công hiện hữu trong khu vực tuyến hiện trong tình trạng đã xuống cấp và không đảm bảo khả năng thoát nước hoặc không đủ bề rộng nền đường sau khi nâng cấp, mở rộng nên cần được xây dựng mới thay thế các công cũ này. Cụ thể như sau:

<b>TT</b>	<b>Tên công trình trên tuyến</b>	<b>Lý trình</b>	<b>Khẩu độ cũ</b>	<b>Chiều dài công</b>
<i>Tuyến 1</i>				
1	Cống hộp BXH=3,0X3,0	KM0+4,71	TK mới	L=57,23m
2	Cống tròn D600	KM0+130,57	TK mới	L=49,00m
<i>Tuyến 2</i>				
3	Cống tròn D800	KM0+75,85	D400	L=11,00m
4	Cống tròn D800	KM0+252,36	D400	L=7,00m
5	Cống tròn D800	KM0+591,60	D600	L=8,00m

- Nguyên tắc thiết kế: Thiết kế đảm bảo cao độ tiêu thoát nước đã được thỏa thuận và đảm bảo chiều sâu nền trên lưng cống tính từ đỉnh cống đến cao độ mặt đường có chiều dày tối thiểu  $\geq 0,5$ m đối với công tròn. Độ dốc đáy cống tuân thủ theo quy phạm và phù hợp với hiện trạng kênh thoát.

- Kết cấu công thoát nước ngang đường:

+ Công tròn BTCT đúc sẵn: Gia cố cọc tre đường kính D6-D8cm dài 2,5m, mật độ 25cọc/m<sup>2</sup> bên trên là lớp đá dăm đệm dày 10cm, đế cống bằng bê tông đúc sẵn M200. Móng tường đầu, tường đầu, tường cánh, hèm phai, sân công bằng đá hộc xây VXM M100. Ống cống được thiết kế theo định hình chịu tải trọng HL93, chiều dày ống cống tùy thuộc khẩu độ loại cống. Mỗi nối cống bằng chèn vữa xi măng.

+ Công hộp BTCT đổ tại chỗ: Gia cố cọc tre đường kính D6-D8cm dài 2,5m, mật độ 25cọc/m<sup>2</sup> bên trên là lớp bê tông lót M150 đá 1x2 dày 20cm. Thân công bằng BTCT M300 đá 1x2 bao gồm 5 đoạn trong đó có 4 đoạn chiều dài L=11,80m và 1

đoạn chiều dài  $L=9,95\text{m}$ . Giữa các đoạn có bố trí khe lún dày 2cm. Bản quá độ kích thước  $3,00 \times 1,00\text{m}$  bằng BTCT M300 đá 1x2 bên dưới là lớp đá dăm đệm dày 10cm.

### *b.2. Thiết kế thoát nước dọc*

- Trên cơ sở quy mô thiết kế nền, mặt đường và hiện trạng mặt bằng tuyến, đơn vị TVTK đưa ra giải pháp thiết kế thoát nước dọc như sau:

+ Tuyến 3: Từ cọc C2-2,62m đến cọc C9+5,77m có chiều dài  $L=130,91\text{m}$  thiết kế cống dọc khẩu độ  $B \times H=1,5 \times 1,5\text{m}$  trái tuyến.

- Kết cấu cống hộp  $B \times H=1,5 \times 1,5\text{m}$ : Thân cống cấu tạo bằng BTCT M300 đá 1x2 đúc sẵn, đặt trên lớp bê tông móng cống đá 1x2 M200 dày 15cm. Dưới là lớp đá dăm đệm đá 4x6 dày 10cm, tại vị trí ngàm âm dương khi lắp đặt xong được chít bằng mối nối VXM M100, móng cống gia cố cọc tre đường kính D6-D8cm dài 2,5m, mật độ 25cọc/m<sup>2</sup>.

- Kết cấu hố ga BTCT: Lót móng ga bằng BTXM M150 đá 2x4 dày 10cm; Thân ga bằng BTCT M250# đá 1x2 dày 20cm có chiều cao phù hợp với điều kiện địa hình vị trí đặt cống; Tấm đan bằng BTCT M250# đá 1x2 dày 15cm.

## **II. Tác động môi trường của dự án đầu tư**

### **2.1. Các tác động môi trường chính của dự án**

#### *a. Tác động đến môi trường không khí*

Do đặc thù của dự án là cải tạo, nâng cấp đường nên các tác động đến môi trường không khí trong quá trình thực hiện dự án chủ yếu là từ hoạt động giải phóng mặt bằng; từ quá trình xây dựng các hạng mục đường giao thông.

#### *b. Tác động đến môi trường nước, đất*

Quá trình sinh hoạt của công nhân thi công xây dựng. Lượng nước thải này nếu không được thu gom xử lý sẽ là nguyên nhân gây ô nhiễm môi trường đất, không khí và nguồn nước tiếp nhận (kênh, mương, ao hồ, mạng lưới thu gom nước mặt khu vực dự án).

Các loại chất thải khác từ quá trình xây dựng dự án cũng như khi dự án đi vào hoạt động như chất thải rắn, chất thải nguy hại nếu không được thu gom sẽ là nguyên nhân gây ô nhiễm môi trường đất, nước khu vực dự án và lân cận.

#### *c. Tác động đến môi trường sinh thái và sức khỏe người dân*

Quá trình xây dựng dự án sẽ phát sinh các loại chất thải như nước thải, chất thải rắn thông thường, chất thải nguy hại,...

Các loại chất thải này nếu không được thu gom và xử lý triệt để sẽ là nguồn gây ô nhiễm đất, nước, không khí, là nơi phát sinh các mầm bệnh, ảnh hưởng trực tiếp đến sức khỏe người dân khu vực dự án và lân cận.

### **2.2. Quy mô, tính chất của các loại chất thải phát sinh từ dự án**

#### *a. Quy mô, tính chất của nước thải và vùng có thể bị tác động do nước thải*



- Giai đoạn xây dựng cơ bản: Khối lượng phát sinh khoảng 4,5 m<sup>3</sup>/ngày.
- Tính chất: Là loại nước chứa đựng rất nhiều thành phần gây ô nhiễm: cặn bản, dầu mỡ, các chất hữu cơ khó phân huỷ sinh học, các loại vi sinh vật gây bệnh. Thành phần cần xử lý trong nước thải sinh hoạt là thành phần hữu cơ, cặn lơ lửng và vi sinh vật.
- Vùng bị ảnh hưởng: Các kênh, mương tiếp nhận nước thải trong khu vực dự án và lân cận.

*b. Quy mô, tính chất của bụi, khí thải và vùng có thể bị tác động do bụi, khí thải*

- Giai đoạn xây dựng
- Nguồn phát sinh bụi, khí thải trong quá trình xây dựng dự báo như sau
  - + Bụi, khí thải phát sinh từ hoạt động đào, đắp nền đường
  - + Bụi, khí thải phát sinh từ quá trình vận chuyển đất đá thải đi đổ thải
  - + Bụi, khí thải từ hoạt động vận chuyển nguyên vật liệu;
  - + Bụi phát sinh từ hoạt động xúc bốc nguyên vật liệu
  - + Khí thải phát sinh từ hoạt động đốt cháy nhiên liệu của phương tiện thi công
- Giai đoạn dự án đi vào hoạt động
  - + Bụi, khí thải, tiếng ồn phát sinh từ quá trình tham gia giao thông của các phương tiện giao thông trên đường.
  - + Các loại bụi phát sinh từ hoạt động của dự án chủ yếu là bụi đường (nặng, tro, khó phát tán đi xa). Bụi và khí thải do đốt cháy nhiên liệu (bụi, SO<sub>2</sub>, CO, NO<sub>x</sub>) là loại phát tán trong không gian và thời gian rộng, không liên tục.
  - Đối tượng chịu tác động chính là công nhân xây dựng dự án và người dân khu vực và hai bên tuyến đường vận chuyển.

*c. Quy mô, tính chất của chất thải rắn*

❖ *Chất thải rắn sinh hoạt*

- Giai đoạn xây dựng cơ bản:
- Giai đoạn này, chất thải rắn bao gồm
  - + Chất thải rắn sinh hoạt: Khối lượng phát sinh khoảng Khối lượng phát sinh khoảng 30 kg/ngày.

❖ *Chất thải rắn xây dựng và đất thải*

- + Chất thải rắn xây dựng: Là các chất thải của vật liệu thừa, đất đá do quá trình vận chuyển nguyên vật liệu rơi vãi, phế thải, vỏ bao bì, thùng gỗ. Tuy nhiên loại chất thải này có thể tận dụng, thu gom trong quá trình thi công tùy theo từng chủng loại. Khối lượng chất thải rắn xây dựng dự báo chiếm 0,1% tổng khối lượng thi công.

Lượng đất đá thải sẽ được đổ thải đúng vị trí quy định.

- Giai đoạn dự án đi vào hoạt động: Chất thải rắn phát sinh từ hoạt động vệ sinh đường, nạo vét hệ thống cống rãnh; hoạt động sửa chữa, bảo dưỡng hệ thống biển báo tín hiệu.

- Vùng bị ảnh hưởng: Môi trường không khí, cảnh quan khu vực dự án và lân cận.



#### *d. Quy mô, tính chất của chất thải nguy hại*

Trong quá trình thi công xây dựng, lắp đặt thiết bị phát sinh một lượng chất thải nguy hại như vỏ hộp sơn, cặn sơn từ quá trình sơn đường, bóng đèn huỳnh quang, xỉ hàn,...

Các loại chất thải nguy hại khác như: giẻ lau dính dầu, dầu thải phát sinh từ quá trình bảo dưỡng máy móc, thiết bị thi công. Tuy nhiên máy móc thiết bị phục vụ cho dự án của đơn vị thi công hạn chế sửa chữa thay thế tại công trường xây dựng, do đó, lượng phát sinh các chất thải này không nhiều.

#### **2.3. Các tác động môi trường khác**

- Tiếng ồn, độ rung trong quá trình thi công xây dựng
- Tác động đến hệ thống tưới tiêu, thoát nước khu vực.
- Tác động đến giao thông của khu vực.

### **III. Biện pháp giảm thiểu tác động xấu đến môi trường**

#### **3.1. Các công trình và biện pháp bảo vệ môi trường của dự án**

##### *a. Hệ thống thu gom và xử lý nước thải*

###### *❖ Giai đoạn xây dựng cơ bản*

+ Phun nước làm ẩm để tránh phát tán bụi với tần suất 4 lần/ngày vào thời điểm nắng nóng hanh khô.

+ Phun nước giảm thiểu bụi tại các tuyến đường vận chuyển

+ Ngăn ngừa bụi phát tán tại các bãi chứa tạm: tập kết nguyên vật liệu tạo chiều cao bãi chứa không quá 1.5m để dễ dàng che chắn

+ Thi công dứt điểm các hạng mục, dọn dẹp mặt bằng thi công vào cuối ngày

+ Sử dụng xe vận chuyển còn niên hạn, định kỳ kiểm tra bảo dưỡng

+ Sử dụng máy móc, thiết bị thi công còn mới, thường xuyên được bảo dưỡng và sửa chữa tại các gara chuyên dụng.

###### *❖ Giai đoạn dự án đi vào hoạt động*

Phun nước vào ngày nắng nóng, hanh khô. Vòi phun của xe được thiết kế bảo đảm phun đều trên mặt đường và đủ lực để bùn đất vào các rãnh bên đường, không gây lầy bùn trên mặt đường. Dự kiến đơn vị thực hiện là đơn vị quản lý tuyến đường. Quét dọn mặt đường 1 lần/ngày; xây dựng gờ giảm tốc, biển báo tốc độ và kiểm soát các phương tiện vận chuyển đảm bảo đúng tốc độ.

##### *b. Công trình, biện pháp thu gom, lưu giữ, quản lý chất thải rắn*

- Thu gom, xử lý chất thải rắn xây dựng:

Chất thải rắn xây dựng của dự án được phân loại, thu gom, tái sử dụng, tái chế và xử lý CTRXD theo Quyết định số 44/2017/QĐ-UBND ngày 20/11/2017 của UBND tỉnh Hà Nam về ban hành quy định quản lý chất thải rắn xây dựng trên địa bàn tỉnh Hà Nam.

Chất thải rắn có thể được tái chế sử dụng ngay trên công trường hoặc tái sử dụng ở các công trường xây dựng khác: đất vét hữu cơ, gạch vỡ, vữa, bê tông thừa sử

dụng làm vật liệu san nền ngay tại công trường.

Chất thải rắn không tái chế, tái sử dụng được phải đem chôn lấp theo quy trình quy định.

Phế liệu xây dựng sẽ được tập trung riêng biệt tại các bãi chứa quy định trên công trường trước khi được công ty cổ phần môi trường và công trình đô thị Hà Nam mang đi xử lý.

Bố trí 04 thùng dung tích 120 lít/thùng để lưu giữ CTR xây dựng, các thùng chứa được đặt trong nhà lưu giữ chất thải rắn xây dựng ở cạnh khu lưu giữ tạm thời CTNH, khu vực lưu giữ là dạng nhà container 10 feet.

- Thu gom, xử lý rác thải sinh hoạt của cán bộ, công nhân tham gia xây dựng dự án:

Các loại chất thải rắn sinh hoạt của công nhân xây dựng trên công trường được thu gom chứa vào các thùng chứa rác. Đơn vị thi công bố trí 02 thùng đựng rác dung tích 120 lít/thùng chứa rác thải sinh hoạt. Công ty sẽ hợp đồng với đơn vị chức năng đến thu gom và mang đi xử lý (vào cuối giờ chiều hàng ngày).

❖ *Giai đoạn dự án đi vào hoạt động*

Thường xuyên quét dọn tuyến đường và nạo vét hệ thống thoát nước.

Khối lượng mùn, bùn thải và chất thải rắn trong quá trình dọn dẹp tuyến đường được mang đi xử lý đúng quy định.

*c. Công trình, biện pháp thu gom, lưu giữ, quản lý chất thải nguy hại*

❖ *Giai đoạn xây dựng cơ bản*

Chất thải nguy hại từ quá trình thi công xây dựng bao gồm dầu mỡ thải, vỏ hộp sơn, cặn sơn, bóng đèn hỏng, vỏ can, thùng dính dầu mỡ, giẻ lau nhiễm dầu mỡ, đầu mẫu que hàn,... sẽ được phân loại, thu gom vào các thùng chứa chuyên dụng, dung tích 50 lít/thùng có nắp đậy, CTNH sau đó được chứa vào nhà container (container 10feet) được bố trí trên công trường. Chất thải nguy hại này sẽ được chủ đầu tư hợp đồng với đơn vị có tư cách pháp nhân đưa đi xử lý. Chất thải nguy hại được quản lý và xử lý theo Nghị định số 08/2022/NĐ-CP ngày 10/01/2022 của Chính phủ quy định chi tiết một số điều của Luật Bảo vệ môi trường; Thông tư số 02/2022/TT-BTNMT ngày 10/01/2022 của Bộ Tài nguyên và Môi trường về việc quy định chi tiết thi hành một số điều của Luật Bảo vệ môi trường.

*d. Biện pháp giảm thiểu tiếng ồn, độ rung và ô nhiễm khác*

❖ *Giảm thiểu tác động do tiếng ồn, độ rung trong giai đoạn xây dựng*

- Không hoạt động vào các giờ cao điểm về mật độ giao thông.  
- Ô tô chuyên chở nguyên vật liệu phải có bạt che phủ, không chở quá tải, không làm rơi vãi đất đá, nguyên vật liệu để hạn chế tối đa sự phát thải bụi ra môi trường.

- Không sử dụng máy móc thiết bị quá cũ trong thi công. Các thiết bị đều lắp ống giảm thanh.

- Quy định tốc độ xe ra vào công trình, vận hành máy móc đúng thông số kỹ thuật đã quy định.

- Sử dụng các loại xe được đăng kiểm theo quy định.

### **3.2. Danh mục công trình bảo vệ môi trường chính của dự án**

Các công trình bảo vệ môi trường chính của dự án như sau:

**Bảng: Danh mục công trình bảo vệ môi trường của dự án**

<b>TT</b>	<b>Công trình bảo vệ môi trường</b>
1	Khu tập kết rác sinh hoạt
2	Thùng chứa rác thải
3	Kho lưu giữ tạm thời chất thải nguy hại

## **IV. Chương trình quản lý và giám sát môi trường; Phương án phòng ngừa, ứng phó sự cố môi trường**

### **4.1. Chương trình quản lý và giám sát môi trường của dự án**

#### **a. Nội dung và yêu cầu chương trình giám sát môi trường**

- Giám sát chất thải: Giám sát khối lượng và chủng loại phát sinh và công tác quản lý, thu gom, lưu giữ, vận chuyển chất thải rắn sinh hoạt, chất thải nguy hại.

- Giám sát tác động: Giám sát chất lượng môi trường không khí khu vực thực hiện dự án và lân cận.

#### **b. Tần suất và thông số giám sát**

##### **❖ Giai đoạn xây dựng cơ bản**

- Các vấn đề cần giám sát:

+ Số lượng phát sinh (kg/tháng), chủng loại, thành phần chất thải phát sinh.

+ Cách thức thu gom, phân loại và lưu trữ chất thải.

+ Cách thức xử lý chất thải (thuê đơn vị có chức năng đem đi xử lý).

- Tần suất giám sát: Thường xuyên

##### **❖ Giai đoạn dự án đi vào hoạt động**

Giám sát, phòng ngừa sự cố sụt lún công trình

- Tần suất giám sát: Thường xuyên

### **4.2. Phương án phòng ngừa, ứng phó sự cố môi trường**

#### **a. Sự cố ùn tắc giao thông**

Phối hợp với các cơ quan chức năng, tổ chức phân luồng giao thông hợp lý, đặc biệt vào các giờ cao điểm 6-8h và 16-19h hàng ngày, giảm thiểu ùn tắc giao thông trên tuyến đường dự án.

Đặt biển báo giảm tốc độ trên tuyến đường.

Bố trí cán bộ hướng dẫn phân luồng giao thông, phương tiện dừng đỗ đúng nơi quy định tránh ắc tắc, tai nạn

*b. Giảm thiểu tai nạn giao thông, tổ chức giao thông tại các nút giao*

Bố trí hệ thống an toàn giao thông theo quy định hiện hành, nhằm hướng dẫn giao thông trên dọc tuyến, đề tài xế tiếp nhận các thông tin một cách đầy đủ, tiện lợi nhằm nâng cao điều kiện an toàn giao thông. Hình dáng, quy cách, vị trí, kích thước, màu sắc...của hệ thống này tuân theo quy chuẩn kỹ thuật quốc gia về báo hiệu đường bộ QCVN 41:2019/BGTVT.

## **V. Các nội dung khác có liên quan đến dự án đầu tư**

### **5.1. Tiến độ thực hiện dự án: Năm 2022-2023**

### **5.2. Tổng mức đầu tư dự án dự kiến**

- Tổng mức đầu tư dự án dự kiến: **14.990 triệu** đồng.

- Nguồn vốn đầu tư:

Vốn ngân sách tỉnh, ngân sách huyện hỗ trợ, ngân sách xã và các nguồn vốn hợp pháp khác.