

KỶ YẾU HỘI THẢO

CONFERENCE PROCEEDINGS

QUY HOẠCH VÀ PHÁT TRIỂN KÈ BỜ SÔNG SÀI GÒN VÀ SÔNG, KÊNH NỘI THÀNH VÀ CÁC GIẢI PHÁP ĐỂ HOÀN THÀNH CƠ BẢN KÈ SÔNG SÀI GÒN, SÔNG VÀ KÊNH NỘI THÀNH VÀO NĂM 2025

PLANNING AND DEVELOPING EMBANKMENT OF SAIGON RIVER AND AN URBAN RIVER - CANAL NETWORK AND SOLUTIONS TO BASICALLY EMBANK THE SAIGON RIVER AND THE URBAN RIVER-CANAL NETWORK BY YEAR 2025

TP. HỒ CHÍ MINH, THÁNG 9/2019

HO CHI MINH CITY, SEPTEMBER 2019

Đơn Vị Tổ Chức
Organized by

UỶ BAN NHÂN DÂN
THÀNH PHỐ HỒ CHÍ MINH

Đơn Vị Thực Hiện
Implementation organisation

SỞ QUY HOẠCH – KIẾN TRÚC

Đơn Vị Hỗ Trợ
Supporters

SỞ XÂY DỰNG
SỞ NÔNG NGHIỆP VÀ PHÁT TRIỂN NÔNG THÔN
SỞ GIAO THÔNG VẬN TẢI
SỞ TƯ PHÁP
SỞ KẾ HOẠCH – ĐẦU TƯ
SỞ TÀI CHÍNH

Đơn Vị Tài Trợ
Conference Sponsors

HIỆP HỘI BẤT ĐỘNG SẢN TP. HCM

LỜI MỞ ĐẦU

Hệ thống sông ngòi, kênh rạch tại thành phố Hồ Chí Minh có vai trò quan trọng trong quá trình hình thành và phát triển Thành phố, vừa là nét đặc trưng về cảnh quan tự nhiên đóng góp vào hình thái không gian đô thị, vừa là hệ thống giao thông thúc đẩy giao thương hàng hóa, phát triển thương mại - dịch vụ - du lịch và cải thiện điều kiện vi khí hậu, vệ sinh môi trường.

Tuy nhiên, hệ thống sông ngòi, kênh rạch trên địa bàn Thành phố đang đối mặt với nhiều thách thức do biến đổi khí hậu và quá trình đô thị hóa nhanh chóng gây nên tình trạng nước biển xâm lấn, sạt lở, sụt lún; các hiện tượng san lấp, xây dựng lấn chiếm trái phép, ô nhiễm môi trường… Do đó, huy động nguồn lực trí tuệ, nguồn lực kinh tế xã hội với sự tham gia của Chính phủ, Viện - Trường đại học, Doanh nghiệp tư nhân, Tổ chức nghề nghiệp, các chuyên gia trong và ngoài nước là điều kiện rất quan trọng nhằm đề xuất giải pháp khoa học và toàn diện để ứng phó với các nguy cơ, thách thức, đồng thời phát huy tiềm năng lợi thế về tự nhiên, cảnh quan và môi trường sông Sài Gòn và sông, kênh rạch phục vụ phát triển kinh tế - xã hội Thành phố.

Được sự chỉ đạo của Thành Ủy và Ủy ban nhân dân Thành phố Hồ Chí Minh, Hội thảo lần này được tổ chức nhằm thảo luận, chia sẻ những kinh nghiệm trong nước và quốc tế để tìm kiếm giải pháp nhằm thực hiện những mục tiêu trên.

The system of rivers and canals in Ho Chi Minh City plays an important role in the process of formation and development of the City, as well as a feature of natural landscapes that contribute to the form of urban space and medium and a transport system to promote trade in goods, develop trade – service - tourism and improve microclimate, environmental sanitation.

However, the system of rivers and canals in the city is facing many challenges due to climate change and rapid urbanization, causing the situation of sea encroachment, landslides and subsidence; the phenomenon of leveling, illegal construction encroaching, environmental pollution ... Therefore, mobilizing intellectual resources, socio-economic resources with the participation of the Government, the Institute - Universities, and Enterprises, the private sector, professional organizations, domestic and foreign experts is a very important condition in order to propose scientific and comprehensive solutions to cope with risks and challenges, and promote potential advantages on the nature, landscape and environment of Saigon River and rivers, canals serving the city's socio-economic development.

Under the direction of the City Party Committee and Ho Chi Minh City People's Committee, this conference is organized to discuss and share international experiences to find solutions to achieve the above goals.

MỤC LỤC

I. QUY HOẠCH – THIẾT KẾ / PLANNING –DESIGN

1. Khai Thác Nguồn Lực Từ Hành Lang Sông Rạch Thông Qua Các Giải Pháp Kè Bờ 9
TS.KS. Võ Kim Cương, ThS.KTS. Nguyễn Hoài Nam - Hội Quy Hoạch Và Phát Triển TP.HCM.

2. Rivers And City Transformation – Lyon Case Study 18
Rolland Sebastien– PADDI

3. Chỉnh Trang Hai Bên Bờ Kênh Rạch Thành Phố Hồ Chí Minh.....26
KTS.Khương Văn Mười - Hội Kiến trúc sư Việt Nam

4. Chuyển đổi đô thị dựa trên giá trị sông rạch: Hướng tiếp cận Quy hoạch thực thi tích hợp và xây dựng Hạ tầng Xanh 28
TS.KTS.Nguyễn Anh Tuấn - GĐ Trung tâm Nghiên cứu Kiến trúc, Sở Quy hoạch - Kiến trúc; PGS.TS.Nguyễn Hồng Quân – PGĐ. phụ trách Trung tâm Nước và Biến đổi khí hậu, Viện Môi trường và Tài nguyên, ĐH Quốc gia TP.HCM;
TS.KTS.Phan Nhựt Duy – Khoa Quy hoạch, trường Đại học Kiến trúc TP. Hồ Chí Minh

5. Kiến nghị một số giải pháp quản lý và thiết kế đô thị đối với hệ thống sông rạch trên địa bàn Thành phố Hồ Chí Minh.....40
TS.KTS.Lê Văn Năm, ThS. KTS. Huỳnh Xuân Thụ - Sở Quy hoạch – Kiến trúc TP.HCM

6. Động lực phát triển đô thị tương lai Từ bản sắc kênh rạch – sông nước Sài Gòn 50
PGS.TS. Nguyễn Hồng Thục-Viện nghiên cứu định cư

7. Bài học kinh nghiệm từ Nhật Bản
Định hướng cơ bản tái thiết đô thị nhằm sử dụng hiệu quả dòng sông.....54
TS.KTS. Nguyễn Lâm -Trung tâm Nghiên cứu Kiến trúc, Sở Quy hoạch - Kiến trúc

8. Living Labs – an approach to study and implement river management projects in Ho Chi Minh City (Living Labs – Một cách tiếp cận phục vụ nghiên cứu và triển khai các dự án quản lý sông, kênh rạch trên địa bàn TP.HCM).....62
PGS.TS.Nguyễn Hồng Quân, Kayla Tift, Tran Thi Van Thu, Nguyen Thuy Vien Minh, Mariana da Cunha Oliveira Santos, Vu Thi Hong Hanh- Trung tâm Quản lý nước và biến đổi khí hậu, ĐHQG TP.HCM-

9. Waterways and urban morphology of Saigon Hochiminh City Case study of Xuyen Tam canal area in Ward 1 and 2, Binh Thanh District (Đường thủy và hình thái đô thị của Sài Gòn Thành phố Hồ Chí Minh Nghiên cứu điển hình khu vực kênh Xuyên Tâm, phường 1, 2, quận Bình Thành) 70
TS. KTS. Vũ Thị Hồng Hạnh –ĐH Kiến Trúc TP.HCM

10. Đề xuất một số giải pháp khai thác không gian kiến trúc cảnh quan dọc sông Sài Gòn" 80
ThS. KTS Phạm Văn Phước,ThS.KTS.Đỗ Nguyên Phong,ThS.KTS. Nguyễn Bình Dương, KTS.Võ Tấn Lập - Viện Quy hoạch Xây dựng TP.HCM

11. Bàn về việc giải hai bài toán quy hoạch và phát triển bờ kè và không gian kề cận ở thành phố Hồ Chí Minh 104
TS.Nguyễn Ngọc Hiếu - Trường Đại học Việt - Đức

12. Kinh tế địa phương gắn liền với cảnh quan sông ngòi và kênh rạch: Kinh nghiệm của Bangkok, Thái Lan 112
TS. KTS. Lê Thị Thu Hương, ThS. KTS. Kiều Thị Lê, Trường Đại học Việt - Đức

13. Tổ chức không gian công cộng kết hợp với quy hoạch Kè bờ sông Sài Gòn 130
ThS.KTS.Ngô Anh Vũ -Viện Quy hoạch Xây dựng TP.HCM

14. Dự án khôi phục kênh Cheonggyecheon (Seoul) - Bài học kinh nghiệm về tổ chức không gian cảnh quan dọc kênh rạch nội thành 142
Phạm Trần Hải, Vương Đình Huy và Nguyễn Dương Minh Hoàng - Viện Nghiên cứu Phát triển TP.HCM

15. Một số ý kiến đóng góp về tiêu chí, cách thức điều chỉnh quy hoạch phân khu nhằm phục vụ các dự án chỉnh trang đô thị khu vực dọc sông, kênh, rạch trên địa bàn Thành phố Hồ Chí Minh 150
ThS.KTS.Lý Thế Dân, Sở Quy hoạch - Kiến trúc - P. QLQHKV2

16. Không gian công cộng, không gian bán công cộng khu vực Kênh Đôi, Quận 8, TP.HCM 154
ThS.KTS Phan Văn Tuấn, ThS.KTS.Lê Cao Đàm, Sở Quy hoạch - Kiến trúc - P.QLQHKV1

17. Về tổ hợp các giải pháp đã thực hiện xây dựng các dự án bờ kè sông rạch và nội thành (1995-2018) - Xây dựng tiêu chí phân loại dự án để kêu gọi đầu tư thực hiện dự án và phân công nhiệm vụ các cơ quan quản lý nhà nước để triển khai và giám sát thực hiện dự án đối với từng nguồn lực (Nhà nước/ doanh nghiệp/ người dân) 162
Công văn số 9495/SXD-HTKT của Sở Xây dựng TP.HCM

18. Quy hoạch, phát triển kè, bờ sông kênh rạch thành phố - cơ hội và thách thức 166
ThS. Lưu Văn Tấn - PGĐ. TT Quản lý Hạ tầng kỹ thuật Tp.Hồ Chí Minh

19. Sustainable Waterfront (RE) - Development (Singapore + France Case Studies).....170
Francis Viene EACOME – SINGAPORE

20. Bảo vệ hành lang sông kênh rạch, bảo vệ nguồn nước – định hướng và kết quả bước đầu.....184
Sở Tài Nguyên Và Môi Trường

21. Chỉnh trang quy hoạch kiến trúc cảnh quan kênh Nhiêu Lộc - Thị Nghè TP.HCM.....186
TSKH.KTS. Ngô Viết Nam Sơn

II. KỸ THUẬT XÂY DỰNG / CONSTRUCTION ENGINEERING

1. Đề xuất một số hình dạng kết cấu kè bờ sông, kênh, rạch trên địa bàn Thành phố Hồ Chí Minh.....196
PGS.TS Nguyễn Phú Quỳnh - Viện Khoa học Thủy Lợi Miền Nam-SIWRR

2. Những ảnh hưởng của giải pháp bờ kè đối với ngập lụt trong đô thị: Bài học kinh nghiệm cho TP. HCM từ một số thảm họa tại các thành phố gần biển.....212
Ts. Phan Nhựt Duy Nghiên cứu Vùng và Đô thị, Đại học Kiến trúc TP.HCM

3. Tổng hợp các giải pháp đã thực hiện xây dựng các dự án kè bờ sông, kênh rạch thành trên địa bàn Thành phố Hồ Chí Minh 218
Sở Nông nghiệp và phát triển nông thôn Thành phố Hồ Chí Minh

4. Rà soát hiện trạng kè bờ sông và kênh nội thành: thống kê danh mục hệ thống sông, kênh chính trên địa bàn thành phố, đánh giá phân tích số liệu - Thống kê tình hình lấn chiếm, sạc lỡ, ô nhiễm các tuyến sông, kênh rạch từ 2010 đến nay 224
Công văn số 4571/SGTVT - GTT

5. Hiện trạng kè bờ sông Sài Gòn và sông, kênh nội thành và định hướng, quy hoạch và phát triển kè bờ sông Sài Gòn và sông, kênh, nội thành để cơ bản hoàn thành vào năm 2025 232
Công văn số 5924/SGTVT-GTT

6. Khái quát hiện trạng, thực tế, đề xuất quy hoạch - Quy hoạch phát triển bờ sông Sài Gòn và sông - kênh - rạch nội thành và giải pháp để hoàn thành cơ bản bờ kè sông Sài Gòn sông và kênh rạch nội thành vào năm 2025 236
Công văn số 2117/UBND – VP, Q8 Thành phố Hồ Chí Minh

7. Công tác Quy hoạch và phát triển kè bờ sông Sài Gòn và sông, kênh nội thành và các giải pháp để hoàn thành cơ bản kè sông Sài Gòn, công và kênh vào năm 2015 trên địa bàn quận Thủ Đức 240
Công văn số 3140/UBND – QLĐT Thủ Đức, Thành phố Hồ Chí Minh

8. Ý kiến về công tác quản lý Nhà nước và Quy hoạch: Tuyên truyền 244
Công văn số 2396/UBND. Bình Tân. Thành phố Hồ Chí Minh

9. Thực trạng và định hướng quy hoạch, phát triển kè bờ sông Sài Gòn và sông, kênh trên địa bàn Quận 2 và các giải pháp hoàn thành cơ bản kè sông Sài Gòn, sông, kênh vào năm 2025.....245
UBND.Q2 Thành phố Hồ Chí Minh

10. Báo cáo tình hình các dự án bờ kè đã và đang thực hiện trên địa bàn TP.HCM 248
Công văn 250 BHTĐT – KTCL của Ban Quản Lý dự án Đầu Tư Xây Dựng Hạ Tầng Đô Thị

III. BIẾN ĐỔI KHÍ HẬU – CHÍNH SÁCH / CLIMATE CHANGE – POLICY

1. Kinh nghiệm quy hoạch theo mô hình "Sponge city" tại đô thị Thượng Hải, Trung Quốc 252
THS.KTS Đỗ Thùy Linh - Trường đại học Kiến trúc TP.HCM

2. Khai thác tiềm năng kinh tế của quỹ đất thuộc hành lang bảo vệ sông rạch và thực hiện kè bờ một phần sông sài gòn, sông đồng nai và kênh rạch nội thành 278
Lê Hoàng Châu - Hiệp hội bất động sản Thành phố Hồ Chí Minh

3. Giá trị của ven đôi bờ sông kênh nội thành và "cửa mở" kết nối các trung tâm bằng đường sông 282
Nguyễn Kim Toản - Giám đốc công ty thường nhật (Bus đường sông Sài Gòn)

4. Quy định pháp luật về quản lý, phát triển, đầu tư, xây dựng mới hệ thống bờ kè sông, kênh rạch tại Thành phố Hồ Chi Minh, một số gợi ý hoàn thiện thể chế, chính sách và giải pháp tổ chức thực hiện.....290
Sở Tư Pháp Thành phố Hồ Chí Minh

5. Bảo tồn di sản và cảnh quan kiến trúc trên bờ sông sài gòn, sông và kênh nội thành theo hướng bền vững 298
Sở Văn hóa và Thể thao Thành phố Hồ Chí Minh

6. Phát huy giá trị kè bờ sông sài gòn và kênh, rạch nội đô trong kết nối dịch vụ du lịch.....313
Sở Du lịch Thành phố Hồ Chí Minh

IV. THAM LUẬN CHÍNH / KEYNOTE SPEAKERS

1. Planning critical infrastructure resilience, Programme Director of Future Cities Laboratory at the Singapore- 325
Dr. Jonas Joerin ETH Centre

2. Past, Present, and Future Engineering Issues in Canal Systems Through Three Case Studies 329
A. Prof. Sybil Derrible (Trường UIC)

3. Milan & HCMC Urban Rivers and Canals 337
Dr. Arch. Luigi Campanale – SCE Project Asia (Italy) CEO& Design Director

4. Cases Study: Seoul, Shanghai, New York 357
Arch. OLIVIER OUQUET -Architect Partner Chairman (DE-SO)

5. Quy hoạch thiết kế đô thị nhạy cảm với nước (WSUD)- Tiền đề cho một đô thị đáng sống và thích ứng với Biến đổi khí hậu.....358
Đỗ Phi Bằng, Trưởng phòng Kỹ sư Thủy văn & Thích ứng Biến đổi khí hậu
Ramboll Studio Dreiseitl Singapore

6. Singapore river - The remanking of a lifeline.....388
ThS. Nguyễn Đỗ Dũng enCity Urban Solutions & National University of Singapore



I. QUY HOẠCH – THIẾT KẾ

PLANNING –DESIGN



KHAI THÁC NGUỒN LỰC TỪ HÀNH LANG SÔNG RẠCH THÔNG QUA CÁC GIẢI PHÁP KÈ BỜ

Ts. Ks. Võ Kim Cương, Ths. Kts. Nguyễn Hoài Nam
(Hội Quy hoạch và Phát triển Tp. Hồ Chí Minh)

Tóm tắt

Bồi và lở là hiện tượng tự nhiên của sông ngòi, tuy nhiên đối với khu vực đô thị, nơi tập trung nhiều công trình và dân cư sinh sống, hiện tượng này phải được khống chế, và đặc biệt qua việc khống chế này khai thác hiệu quả hơn nguồn lực đất đai, mặt nước dọc bờ sông kênh rạch. UBND Tp. Hồ Chí Minh đã có Quyết định số 150/2004/QĐ-UB, ngày 09/06/2004, ban hành quy định ranh giới hành lang sông, kênh, rạch và hướng dẫn xây dựng trên đất thuộc hành lang này. Nay khi thực hiện kết hợp việc kè bờ để chống xói lở, cần quy hoạch và khai thác quỹ đất trong hành lang này như thế nào để có hiệu quả cao nhất? Bài này nêu một số ý tưởng về quy hoạch và kiến trúc, kết hợp việc xây dựng bờ kè gắn với ứng phó biến đổi khí hậu nhằm khai thác tốt hơn quỹ đất hàng lang sông kênh rạch.

1. Hành lang sông kênh rạch – vai trò và nguyên lý kỹ thuật kè bờ

1.1. Vai trò của sông kênh rạch trên địa bàn

Có lẽ người Việt Nam, nhất là ở miền xuôi, ai cũng có một dòng sông quê hương. Cuộc sống bên sông cũng như cảnh quan sông nước đã trở nên quen thuộc dường như không thể thiếu được trong đời sống hàng ngày của mỗi người. Đồng thời mọi người cũng biết sông kênh rạch có vai trò sống còn đối với đô thị. Bên cạnh hai chưc năng cơ bản là thoát nước và giao thông thủy, không gian và mảng xanh sông nước còn có chức năng điều hòa không khí, cân bằng sinh thái, tạo cảnh quan và không gian giao tiếp giữa người với người và người với tự nhiên.

Quá trính đô thị hóa, các công trình dần dần che khuất các dòng sông, thậm chí do quá trình chiếm dụng đất hai bên sông làm cho nhiều đoạn sông không còn có thể tiếp cận đối với mọi người. Tp Hồ Chí Minh vốn là một đô thị sông nước cũng đang nằm trong tình trạng đó. Ngoài nguy cơ bị xói lỡ theo quy luật tự nhiên của dòng chảy, dải đất dọc bờ sông còn có nguy cơ bị chiếm dụng và xây dựng tùy tiện (hình 1), quỹ đất và mặt nước bị lãng phí, cảnh quan sông nước bị hủy hoại, môi trường bị ô nhiễm và cộng đồng dân cư thành phố mất cơ hội tiếp cận không gian rộng lớn tươi đẹp của sông nước.



Hình 1. Bờ kênh bị lấn chiếm trên kinh Tẻ, Quận 8

Do không có đường dọc bờ sông, nên mặc dù nằm bên sông Sài Gòn, nhưng dân chúng thành phố chỉ có thể tiếp cận bờ sông một đoạn ngắn dọc công viên Bạch Đằng Q.1. Chỉ những nơi chưa có công trình như khu vực Bình Quới Thanh Đa, Cần Giờ hay Hóc Môn, Củ Chi mới có thể nhìn thấy dòng sông từ trên bờ.

Mặc dù đã có những dự án cải tạo môi trường nước và đô thị lớn, chi phí hàng tỷ USD, đã thay đổi bộ mặt Thành phố dọc theo các kênh Nhiêu Lộc – Thị Nghè, Tàu Hủ - Bến Nghé, Lò Gốm – Tân Hóa, v,v... nhưng tình trạng nhà trên kênh rạch có từ trước Giải phóng vẫn còn tồn tại, không những che khuất dòng kênh mà còn gây ô nhiễm và làm mất mỹ quan đô thị. Theo Chương trình đột phá chỉnh trang đô thị, hành lang các bờ sông, kênh, rạch sẽ được giải tỏa, tao ra cơ hội chỉnh trang bộ mặt dô thị và khai thác có hiệu quả quỹ đất hai bên bờ sông kênh rạch của Thành phố.

1.2. Vai trò của hành lang sông, kênh, rạch và yêu cầu quy hoạch – kiến trúc

Về vai trò của hành lang, Điều 1, Bản Quy định ban hành theo Quyết định số 150/2004/QĐ-UB, ngày 09 tháng 6 năm 2004 của Ủy ban nhân dân thành phố, đã nêu mục đích của bản quy định đồng thời qua đó cũng xác định rõ mục đích sử dụng hành lang: "Quy định về quản lý, sử dụng hành lang trên bờ sông, kênh, rạch thuộc địa bàn thành phố Hồ Chí Minh nhằm các mục đích sau:

1. Phòng, chống lấn chiếm bờ sông, kênh, rạch và sử dụng đất không đúng theo mục đích đất đã được cấp có thẩm quyền phê duyệt.

2. Tạo quỹ đất để xây dựng các hệ thống hạ tầng kỹ thuật dọc sông, kênh, rạch (như đường giao thông, hệ thống cấp nước, thoát nước, xử lý nước thải, lắp đặt biển báo hiệu hàng hải, đường thủy nội địa, công trình điện, thông tin liên lạc, trồng cây và bảo vệ cây chắn sóng, xây dựng công trình chống sạt lở bờ sông, xây dựng công trình thủy lợi và các công trình khác), xây dựng công trình phục vụ lợi ích công cộng, công viên, cây xanh nhằm đảm bảo vệ sinh môi trường và cảnh quan đô thị thành phố"

Qua hai mục đích nêu trên có thể thấy việc quản lý theo quyết định 150 này là giữ đất cho các công trình dọc sông như đường ô tô, kè bờ, bến cảng và các công trình khác nhằm bảo đảm an toàn, mỹ quan, môi trường vì lợi ích chung của đô thị. Như vậy, khi đảm bảo xây dựng và khai thác tốt các công trình này là đã thực hiện tốt vai trò của hành lang sông kênh rạch.

1.3. Vai trò của bờ kè và nguyên lý chung về kỹ thuật kè bờ

Kè bờ sông kênh rạch lâu nay thường có ba mục đích, *một là* đề nắn dòng chảy, *hai là* chống sạt lở đất hai bên bờ, *ba là* chống xói lở do tác động của dòng nước mặt.

+ Việc chỉnh dòng chảy bằng kè chắn chỉnh dòng (cũng có mục đích để chống xói lở) thường chỉ áp dụng ở các khu vực ngoài phạm vi thành phố nên trong bài này không bàn đến.

+ Kè bờ *chống xói lở* là loại kè đơn giản chỉ để chống tác dụng của sóng (chủ yếu do giao thông thủy gây ra) hay dòng chảy sát bờ tác dụng lên mặt đất bờ sông kênh rạch. Loại này thường là dùng đá hộc gia cố ta luy (hình 2). Loại kè này ít tốn kém nhưng dễ hư hỏng và chiếm mặt bằng lớn. Kênh Nhiêu Lộc – Thị Nghè mới đầu đã làm kè loại này về sau đã chuyển làm kè bằng cọc máng bê tông cốt thép (hình 3), nhờ đó tăng thêm được diện tích hành lang để làm đường dọc kênh và công viên.

Phần lớn sông, kênh, rạch trên địa bàn Thành phố có dòng chảy hai chiều theo chế độ bán nhật triều. Độ cao nền đất hai bên sông kênh rạch thấp, độ chênh cao giữa mực nước và bờ không lớn, nên phần lớn thời gian trong ngày đất bờ sông kênh rạch nằm trong trạng thái bảo hòa nước, có khả năng chống trượt yếu, do đó để bảo vệ bờ tốt nhất là dùng kè chống sạt lở.



Hình 2. Dạng bờ kè chống xói lở có mái ta luy óp đá (Kênh Tàu Hủ, dọc Đại lộ Võ Văn Kiệt)

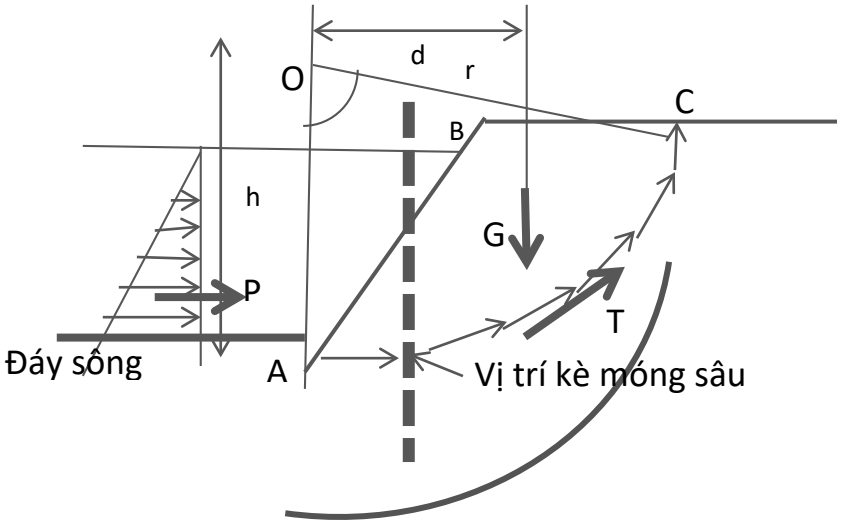


Hình 3. Kè bờ kênh Nhiêu Lộc, Q3 bằng cọc máng bê tông lưới thép vừa chông sạt lở, vừa tăng được quỹ đất ven bờ

+ Kè *chống sạt lở* bờ là loại kè kiên cố, có móng sâu, sâu hơn mặt trượt của khối đất có nguy cơ sạt lở (hình 4). Từ hình 4, cũng dễ nhận thấy đáy lòng sông càng sâu thì khối đất có nguy cơ sạt lỡ càng lớn, yêu cầu móng kè càng sâu.

Ký hiệu Ko là hệ số ổn định mái ta luy (bở sông kênh rạch), T là hợp lực của sức chống trượt của đất, P là áp lực nước, G là trọng lượng khối đất trong mặt trượt theo cung AC; h, r, d là các cánh tay đòn của các lực đối với tâm O (lấy mô men quanh điểm O), ta có:

$$Ko > \frac{h.P + r.T}{d.G}, \quad Ko > 1, \text{ hay } (h.P + r.T) > d.G, \text{ là an toàn.}$$



Hình 4. Sơ đồ đánh giá khả năng chống trượt của bờ sông kênh rạch

Đất càng yếu thì điểm C càng dịch về bên phải, lực G (trọng lượng khối đất trượt) càng lớn trong khi lực chống trượt của nền đất yếu rất yếu. Do đó bề rộng hành lang cần thiết để gia cường, bảo vệ bờ càng lớn.

Như vậy duy trì một hành lang sông kênh rạch lớn không chỉ để thực hiện các công trình theo quyết định 150, mà còn có chức năng chính là bảo đảm an toàn bờ, do đó cũng có thể gọi đó là "hành lang an toàn" sông kênh rạch.

2. Các công năng có thể khai thác trên không gian hành lang

2.1. Các công trình giao thông thủy.

Thành phố có các tuyến giao thông đường biển (trên sông Sài Gòn và sông Đồng Nai – Nhà Bè) và nhiều tuyến đường thủy nội địa. Việc sử dụng bờ sông kênh rạch để xây dựng các cảng và bến bãi đã theo quy hoạch hệ thống cảng biển (số 5) và quy hoạch các bến bãi đường thủy nội địa của Thành phố. Trong quá trình khai thác sông kênh rạch theo mục tiêu du lịch – giải trí có thể xuất hiện nhiều nhu cầu mới về bến bãi ngoài quy hoạch đường thủy nội địa.

2.2. Các công năng sử dụng đất của hành lang sông kênh rạch

Theo quy định của QĐ 150 ta đã có các công năng:

+ Xây dựng các hệ thống *hạ tầng kỹ thuật* dọc sông kênh rạch gồm:

- Đường giao thông, hệ thống cấp nước, thoát nước, xử lý nước thải, công trình điện, thông tin liên lạc,
- Biển báo hiệu hàng hải, đường thủy nội địa,
- Trồng cây và bảo vệ cây chắn sóng, xây dựng công trình chống sạt lở bờ sông,
- Xây dựng công trình thủy lợi và các công trình hạ tầng khác.

+ Xây dựng công trình *phục vụ lợi ích công cộng*, *công viên, cây xanh* nhằm đảm bảo vệ sinh môi trường và cảnh quan đô thị thành phố.

Có thể thấy, ngoài đường giao thông bộ ven bờ, công viên cây xanh là ưu tiên hàng đầu trong sử dụng đất hành lang sông kênh rạch.

Ngoài ra hành lang sông kênh rạch khi *chuyển từ mặt hậu thành mặt tiền đô thị,* có thêm công năng đặc biệt là tạo nên cảnh quan kiến trúc đô thị sông nước của Thành phố. Do công năng đặc biệt này mà việc đánh giá hiệu quả sử dụng đất của hành lang này không giống như các loại đất đô thị khác.

3. Vấn đề quy hoạch sử dụng đất hành lang sông kênh rạch trong quy hoạch đô thị.

3.1. Về các yêu cầu đối với thiết kế kiến trúc quy hoạch dọc hành lang trên sông kênh rạch

Khai thác hiệu quả nguồn lực từ đất qua việc kè bờ (kể cả thực hiện các công trình có tính bắt buộc của đô thị về giao thông, thoát nước, v,v…) là làm sao phát huy được các công trình kỹ thuật và kiến trúc trên hành lang bờ sông mang lại cho cảnh quan, môi trường đô thị và có hiệu quả kinh tế cao nhất cho đô thị. Theo quan điểm này, hiệu quả sử dụng đất cần được đánh giá toàn diện và không nặng về hiệu quả kinh tế trực tiếp. Việc quy hoạch và sử dụng đất trên hành lang sông kênh rạch cần đảm bảo các yêu cầu sau đây:

Yêu cầu thứ nhất – đảm bảo cảnh quan và môi trường. Cảnh quan ven sông kênh rạch được thành tạo từ các công trình trên hành lang trên nền các công trình đô thị phía sau, nếu nhìn từ dưới sông lên. Có thể đây chính là yêu cầu đầu tiên ràng buộc việc khai thác quỹ đất dọc hành lang nhằm đảm bảo mục tiêu về cảnh quan và môi trường đô thị. Yêu cầu đó là các công trình trên hành lang không được che khuất các công trình phía sau, và cũng không được che khuất dòng sông. Không những thế các công tình và cây xanh ở đây còn phải tôn tạo vẻ đẹp của các công trình lớn phía sau, là yếu tố then chốt để tạo nên đặc trưng cảnh quan sông nước của Tp Hồ Chí Minh.

Yêu cầu thứ hai là *đảm bảo an toàn của bờ sông*. Văn bản quy định của Thành phố về quản lý hành lang sông, kênh, rạch không nói đến việc bảo vệ an toàn đường giao thông thủy và an toàn công trình dọc hành lang; tuy nhiên về mặt an toàn, hành lang này có vai trò rất lớn. Trước hết là để đảm bảo an toàn cho con người sống, làm việc trên hành lang trước nguy cơ xói lỡ. Một số trường hợp xói lỡ ở Thanh Đa cho thấy dòng nước đã luồng qua kè bờ, chảy ngầm dưới nền nhà, đến lúc cả ngôi nhà chìm xuống sông người nhà mới hay. Khi chưa có quy hoạch chi tiết bờ sông, việc đặt ra hành lang này để buộc các công trình không được làm sát bờ sông là theo mục tiêu an toàn đó. Cấu trúc bờ kè và các công trình dọc sông cần có phương án phòng chống đuối nước, nhất là đối với trẻ em.

Yêu cầu thứ ba ràng buộc việc thiết kế khai thác các công trình trên hành lang sông kênh rach là phải *đảm bảo sự tiếp cận thuận tiện của công chúng*. Yêu cầu này liên quan đến vấn đề cấp quyền sử dụng đất hai bên bờ sông. Hiện nay một phần đất hành lang bờ sông kênh rạch nằm trong sự quản lý của tư nhân có đất liền kề bên trong, việc khai thác quỹ đấy này cho mục tiêu công cộng sẽ gặp trở ngại.

Yêu cầu thứ tư là đảm bảo việc xây dựng và khai thác các công trình cũng như mặt bằng sông nước dọc hành lang *thuận tiện và hiệu quả kinh tế cao*. Các công trình có thể mang lại lợi ích kinh tế cho đô thị bao gồm:

- Đường giao thông bộ dọc sông kênh rạch
- Các bến bãi giao thông thủy,
- Công viên, công viên dịch vụ giải trí, cây xanh
- Bãi đậu xe, kể cả bãi nổi.
- Các dịch vụ khác kết hợp với các dịch vụ văn hóa, du lịch của thành phố….

3.2. Về kế hoạch lập quy hoạch và thiết kế đô thị dọc hành lang sông kênh rạch

Để khai thác hiệu quả quỹ đất trên hành lang sông kênh rạch cần có một đồ án quy hoạch xây dựng gắn kết với các đồ án quy hoạch về giao thông thủy, quy hoạch thủy lợi chống ngập, quy hoạch du lịch, văn hóa giải trí, quy hoạch XD và thiết kế đo thị hai bên sông kênh rạch.

Để có đồ án quy hoạch có hiệu lực và khả thi, cần chú ý các khâu then chốt sau:

+ Khảo sát hiện trạng công trình, các đồ án quy hoạch và dự án thủy lợi chống ngập đang thực hiện.

+ Cập nhật thông tin hiện trạng sử dụng đất mặt tiền sông kênh rạch, đặc biệt các dự án có khả năng tạo nên cảnh quan sông nước của Thành phố.

+ Cập nhật cơ sở pháp lý, quy chuẩn, tiêu chuẩn liên quan đến quy hoạch và quản lý XD trên hành lang sông kênh rạch,

+ Điều tra, cập nhật nhu cầu sử dụng hành lang sông kênh rạch,

+ Phân khu quy hoạch – loại các đoạn, các khu vực đã ổn định quy hoạch, xác định các đoạn, các khu vực cần có quy hoạch gấp để phục vụ xây dựng và các đoạn – khu vực cấm xây dựng,

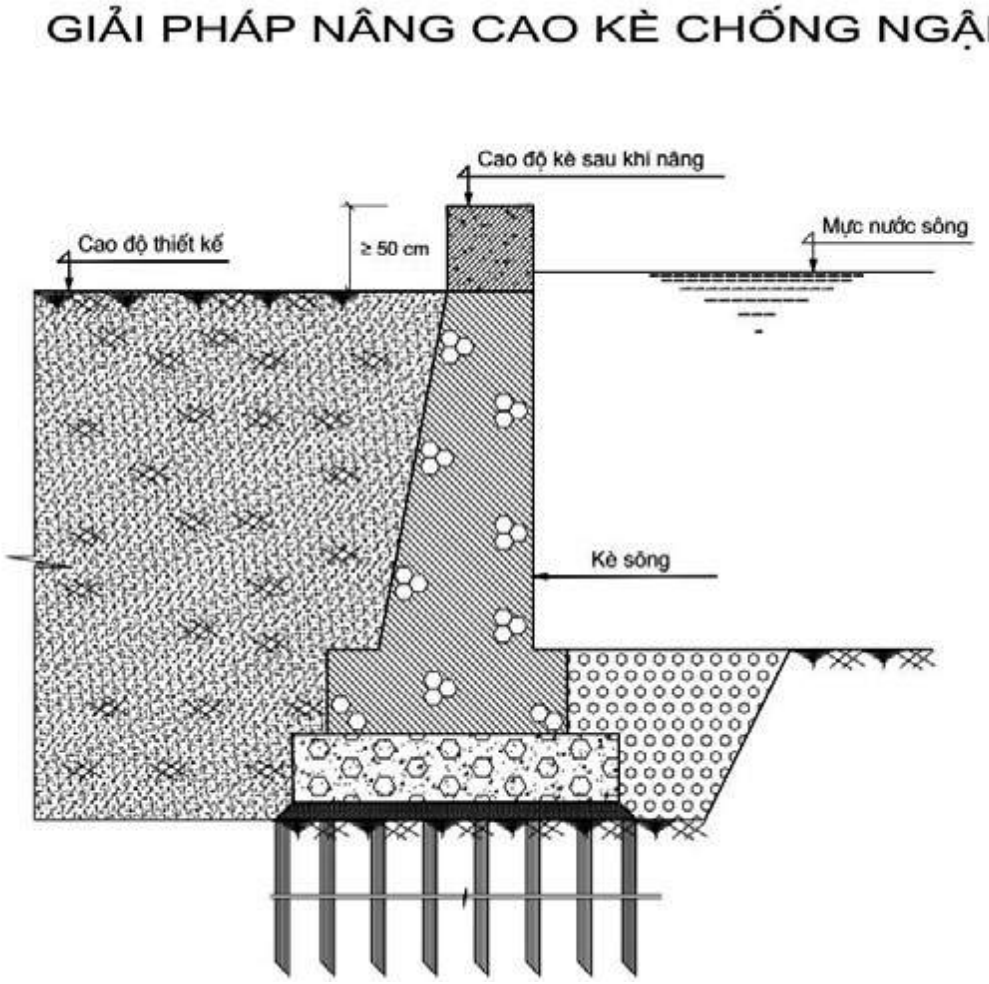
+ Thiết kế đô thị và lập quy chế quản lý QH – KT.

4. Đề xuất giải pháp kết hợp xây dựng kè bờ góp phần ứng phó với biến đổi khí hậu (nước biển dâng)

4.1. Phân khu vực và tăng chiều cao kè bờ

Hiện nay Thành phố đang thực hiện các dự án theo đồ án quy hoạch Thủy lợi chống ngập úng khu vực TP. Hồ Chí Minh [2]. Khi các dự án này hoàn thành, cao độ nền công trình, tình trạng ngập của Thành phố sẽ thay đổi rất nhiều. Các kênh rạch trong khu vực hữu ngạn sông Sài Gòn gồm 12 quận nội thành cũ sẽ giữ được mức nước tương đối ổn định, tránh được ảnh hưởng của nước biển dâng. Trong khi đó khu vực tôn cao nền phía tả ngạn sông Sài Gòn cũng như hành lang sông Sài Sòn chịu ảnh hưởng nhiều của hiện tượng nước biển dâng, đặc biệt là khi đỉnh lũ xảy ra cùng lúc với đỉnh triều cường. Trong trường hợp đó xin kiến nghị:

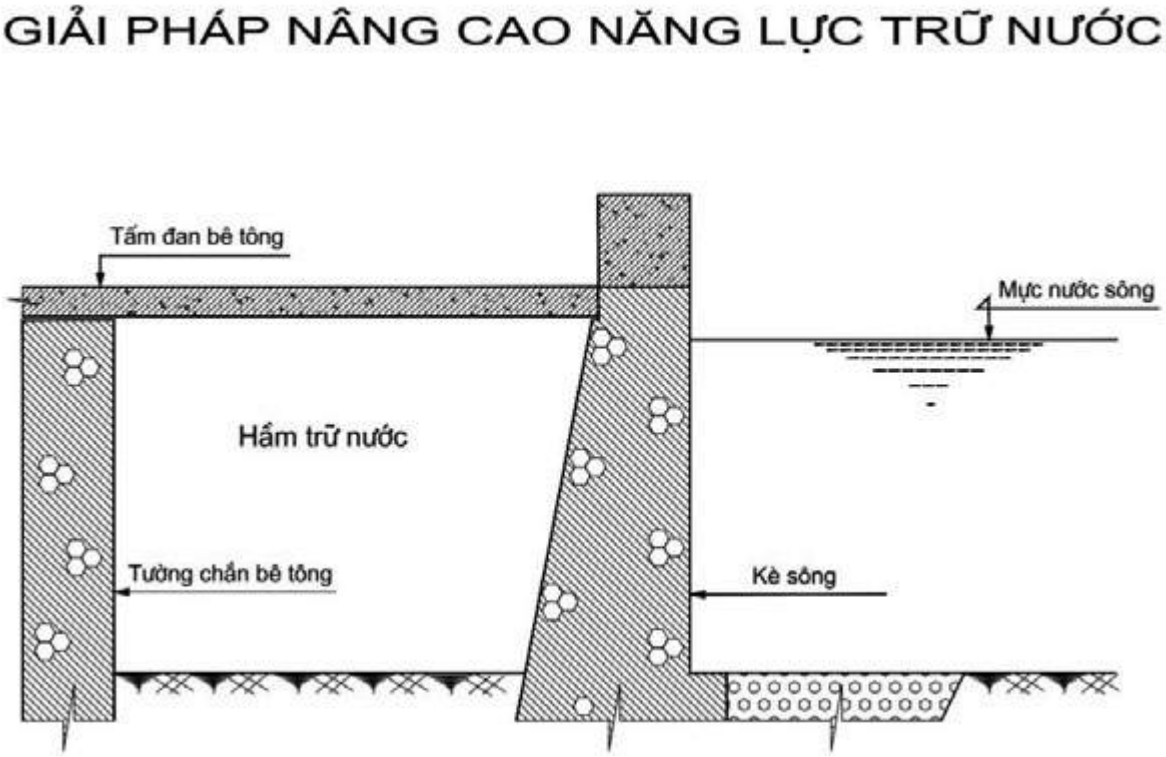
- Tăng chiều cao của bờ kè 50cm như hình 5 (tương đương với độ dâng nước biển theo kịch bản nước biển dâng) điều này làm tăng khả năng lưu giữ nước của toàn hệ thống kênh rạch.



Hình 5. Cấu trúc bờ kè tiêu biểu chống ngập

4.2. Đa dạng hóa cấu trúc bờ kè

a. Mương, hầm dọc bờ kè (hình 6)



Hình 6. Kè bờ kết hợp hầm chứa nước

Kết hợp việc xây dựng kè bờ với việc xây dựng hệ thống mương chứa nước dọc theo kênh rạch (hình 6). Đây là giải pháp đã được một số nước trên thế giới áp dụng như Hà lan và Đức (sông En bơ TP Dresden)

Không gian mương (hầm) chứa nước dự phòng dọc kênh rạch có thể được sử dụng làm khu sử lí nước thải hoặc bãi đậu xe... trong điều kiện bình thường. Khi có sự cố về ngập lụt không gian này sẽ là nơi lý tưởng cho việc chống ngập úng khu vực.

b. Mở rộng thêm mặt cắt dòng chảy, kè bờ có trọng điểm.

Đối với khu vực đất cao, việc mở rộng dòng chảy khi có lũ lụt là cần thiết. Kinh nghiệm từ hệ thống đê điều Bắc Bộ, ngoài đê cái còn có đê con phía ngoài đê cái. Khu vực đất nằm từ đê cái đến đê con là khu vực không an toàn. Khi lũ nhỏ, khu vực này sẽ không bị ngập, khi lũ lớn người ta phá đê con (đúng hơn là mở cống), nước lũ sẽ chảy qua khu vực này. Bờ kè của thành phố gắn liền với các bờ đê có thể áp dụng kinh nghiệm này. Từ đó cần thiết phải phân vùng ngập, có khu vực chịu ngập và khu vực tuyệt đối không ngập, xác định các bờ kè xung yếu cần làm trước, có phương án khai thác đất vùng chịu ngập hợp lý để việc xây kè sông kênh rạch có hiệu quả cao.

5. Kết luận và kiến nghị

Công năng của quỹ đất dọc hành lang sông kênh rạch cơ bản đã được xác đinh tại QĐ 150 [1] của UBND Thành phố. Tuy nhiên khi lập quy hoạch xây dựng dọc hành lang này không nên quá chú trọng hiệu quả kinh tế trước mắt, mà cần chú trọng đến môi trường đô thị và cảnh quan sông nước của Thành phố theo các yêu cầu đã nêu trong bài viết này. Để khai thác có hiệu quả quỹ đất dọc hành lang sông kênh rạch, cần bám sát quy hoạch thủy lợi chống ngập úng, phân khu vực theo các phương án chống ngập và giao thông thủy để có kế hoạch và phương án thiết kế kè hiểu quả nhất./.

6. Tài liệu tham khảo

1. UBND Tp Hồ Chí Mính: Quyết định số 150/2004/QĐ-UB, ngày 09/06/2004, của UBND Thành phố về ban hành quy định quản lý, sử dụng hành lang trên bờ sông, kênh, rạch thuộc địa bàn Tp. Hồ Chí Minh.
2. Thủ tướng Chính Phủ: Quyết định số 1547/QĐ-TTg, ngày 28/10/2008, phê duyệt Quy hoạch thủy lợi chống ngập úng khu vực thành phố Hồ Chí Minh.



05/08/2019 13:14

Agence d'Urbanisme de l'aire métropolitaine lyonnaise

Discussion paper:

Rivers and city transformation – Lyon case study



Preamble

HCMC is organizing a conference to promote initiatives of administrators, scientists and entrepreneurs in a process of discussing, analyzing, evaluating and seeking solutions to basically embank the Saigon River and the urban river - canal network in Ho Chi Minh City by the year 2025 and to enhance their potentials focusing on all themes as followings:

- Planning for waterfront public spaces;
- Water quality control and grey water treatment planning;
- Flood resistance and weather change strategies;
- Riverside built environment;
- Administrative proposals and finance schemes to attract investors

As Lyon and HCMC maintain a long-term partnership and share contemporaries urban challenges such as metropolitan development, heritage, economic growth, urban planning and environment preservation the Department of Planning and Architecture has kindly invited the Lyon Town planning Agency to share concepts and experience. This discussion papers aims to highlight some key points of how Lyon has taken rivers into account through its development from planning to riverbank transformation.

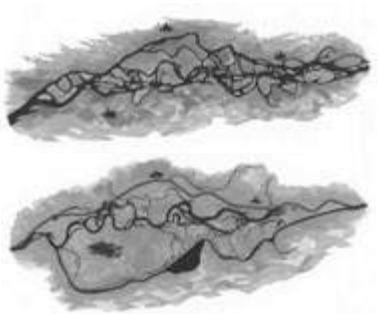
Strategic planning for rivers

The city of Lyon is designated during the Antiquity by the Roman Empire: Capital of the three Gauls thanks its exceptional location. Indeed, Lyon is at the cross roads of several historical commercial roads and at the confluence of two main rivers mainly used for the transportation of goods.

For a long time, rivers have been considered as a threat because of the recurring floods until the Rhône was dammed upstream the city and paved banks were erected in the city core.







Creation of the Canal de Jonage, upstream the city. This canal has allowed to control the flooding of the Rhone and produce hydroelectricity.

Then a vision very functional of the rivers prevailed until the late 90's : hydroelectric power plant, harbor, motorway, parking lots, … designed the landscape of the rivers.



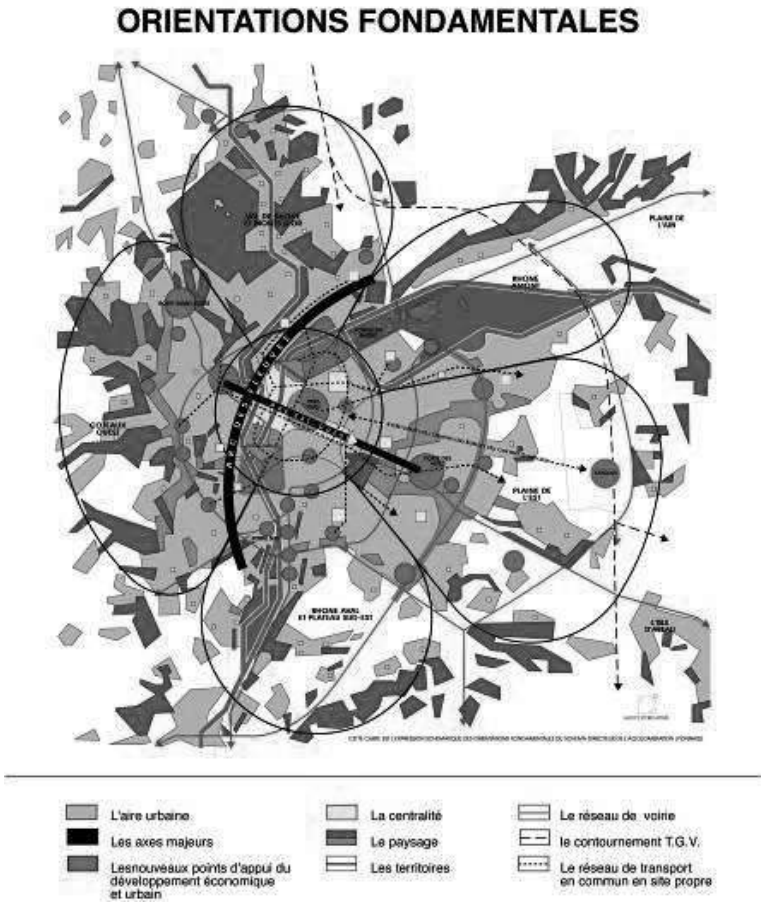


The Confluence of the rivers and the hydroelectric power plant in in the 19th century

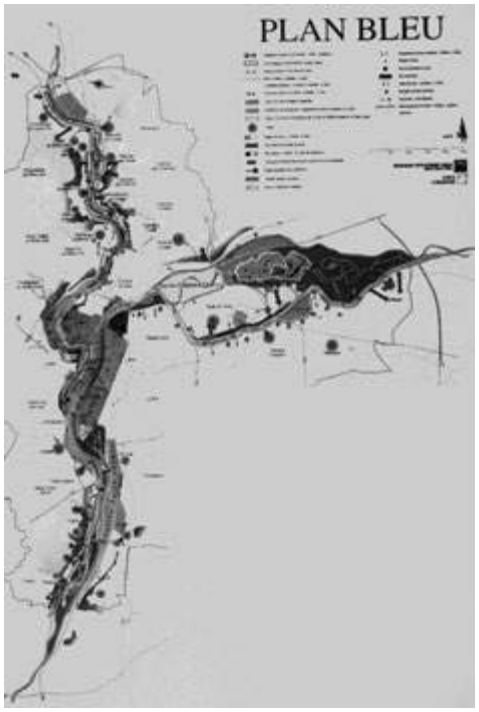




The Refinery of Feyzin, located alongside the Rhône and the Lyon Port Edouard Herriot, in the city center.



In the 1990, a new masterplan was designed. It was a first of its kind as it proposed to share a strategic vision before a mandatory land use plan. The rivers were one of the two major axis of development called “the bow of the rivers”. The other axis called “the arrow”, aimed to link East and West, historically not well connected because of the rivers also. At that time, the objective for Lyon with this new masterplan is “to become an attractive European capital pleasant to live”



Thank to this plan, several iconic projects were carried out notably alongside the river generating a radical transformation of the city core.

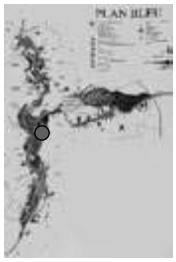
This masterplan has generated sub-thematical masterplans such as public spaces, economic, heritage, lights, greenery… and a “blue plan”.

If a great diversity of projects have been implemented alongside the rivers (public spaces, nature, buildings, ...) all of them have participated to reduce the space given to cars (roads and/or parking) to give it back to pedestrian trying so to ensure a continuity off access all along the banks of both rivers.

Cité internationale (congress center)





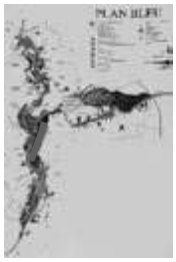


Historically, this site used to welcome the fairy of the city which moved out to Eurexpo (in the east part of the city, new site built as proposed by the previous masterplan) and a motorway. From 1984 to 2006, Renzo Piano and Michel Corajoud have transformed the site into a covered street which welcomes a congress center, offices, shops, a museum, a movie theater, a casino, several hotels, a 3.000 seats capacity auditorium, Interpol headquarters and also housing.

Banks of the Rhône (public space)





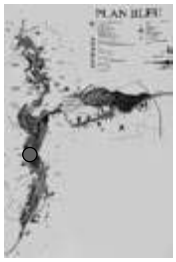


Inaugurated in 2008, In Situ (landscape agency located in Lyon) have proposed to create 5 km walkway alongside the river Rhone. 8 different stretches have replaced a very large parking lot and underused lands into a multiple use vibrant and iconic allowing nature to enter in the heart of the city. It has is inspired many cities throughout France and abroad to do the same with their own rivers.

Lyon Confluence (innovative district)







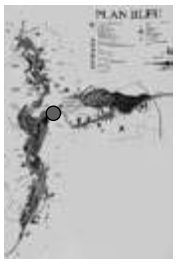
Located in the heart of the city, at the junction of the two main rivers the Rhône and the Saone, the project Lyon Confluence was launched in 1999 and has been one of the greatest urban project in Europe redeveloping 150 ha of brownfields for housing, offices, administrations, a mall, a museum and leisure centers.

The project is divided into four sections: The Phase 1 mixed development zone, the Saone Embankments by the river, Phase 2 mixed development zone and the Perrache - Sainte Blandine area by the Rhone river. Nowadays, Lyon Confluence is very well recongnized for its innovative programme and methodolgy of implementation. The challenge is to use a series of innovations to create a smart city that also care for its residents and put their comfort and health first.





Transformation of the actual motorway into a promenade alongside the Rhone (project, Dumetier Design ©)



Feyssine Park (nature)

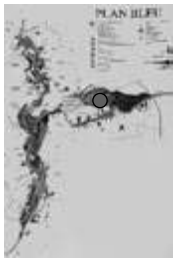
This project deigned by Ilex (Landscapers from Lyon), carried out in the 2000s, was a precursor to the concept of « urban nature ». The park (45 ha) has been settled on former wasteland that was flood-prone and unsuitable for construction. It is now a true forest in the city.





Parc de la Feyssine, Ilex ©

Grand Parc Mirbel Jonage (nature leisure)



The successive developments of the Rhône River have progressively led to the creation of the Grand Parc Miribel Jonage on 2200 hectares on the historic alluvial plain of the Rhone, one of the biggest park in Europe. The park is welcoming 4 million visitors each year. It now fulfills four main functions: to preserve the drinking water resource for the Lyon conurbation, to fight against floods, to protect and enhance the natural heritage and to welcome the public for their physical, leisure and cultural activities.



Entrance of the Grand Parc



“Woodstowers” music Festival



Beaches and swimmers in the Parc

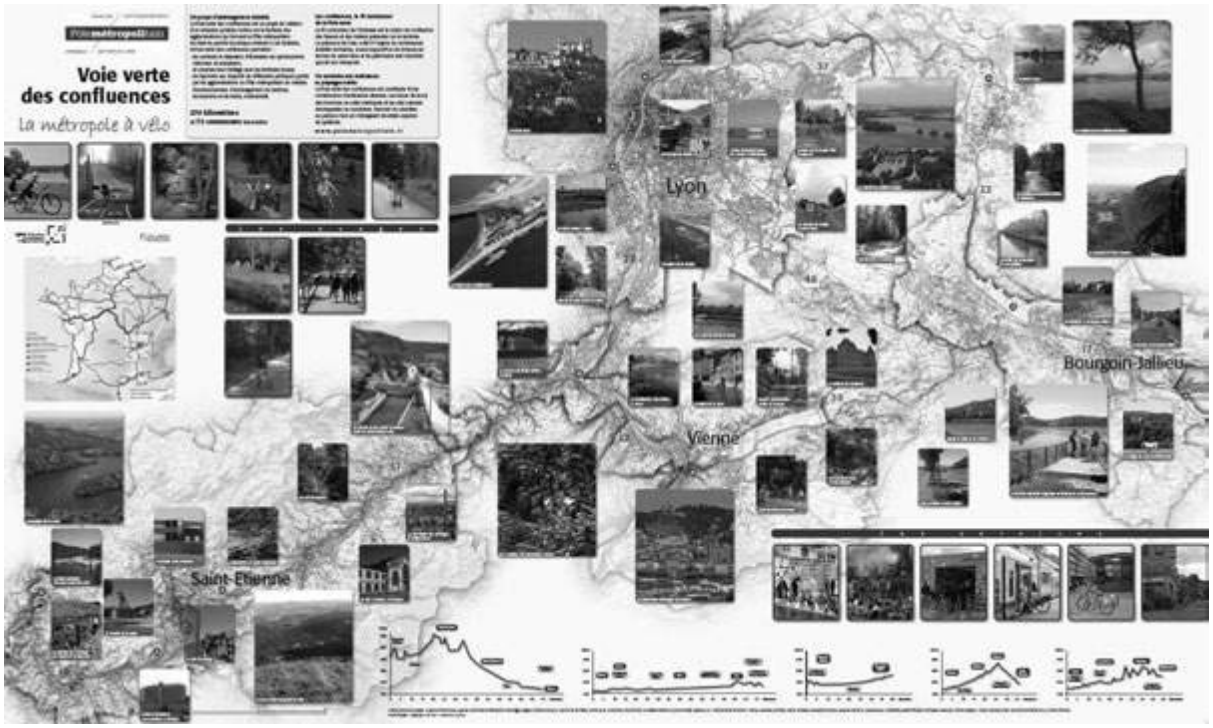


L’Iloz, reception and exhibition center

River transformation strategy – a necessary holistic approach

In January 2017, Lyon Metropolis has entrusted a study to the Lyon Town planning Agency titled "Toward a strategic vision of rivers in Lyon and surroundings". This study aimed to give a multi thematic diagnosis (SWOT) that draw up an inventory of all the inherent stakes of the rivers in the Lyon urban area. They have been sorted like below:

- Ecological dimension: Biodiversity, Water supply
- Economical dimension: industry and risks, energy and climate change adaptation, inland naval freight
- Social dimension : tourism, leisure and non motorized transportation
- Heritage dimension: history and river heritage, myths and legends, river landscapes
- Urban dimension: public spaces and parks, flood risk



270km of cycle track along the rivers in Lyon and surroundings ("Green cycle track of the Confluences")

The main findings of this study is the necessary holistic approach of the River in order to :

- Reveal and optimize its potential. As water supply is very sensitive, it appears mandatory to reconnect people and users with this resource and make them realize how essential it is to preserve and protect it.
- Give the river multiple purposes -from very functional uses (transportation, energy,…) to more cultural and esthetic perception.
- Develop new methodology in terms of governance (regarding to the number of stakeholders) at multiple scale from the whole hydro system (upstream/downstream relation) to the bank. This wide scope of understanding is compulsory to anticipate and mitigate uses conflicts.



Night view of Lyon Confluence from the Saone River - Brice Robert ©



The Hotel Dieu from the Rhone Banks - Tristan Deschamps ©

CHỈNH TRANG HAI BÊN BỜ KÊNH RẠCH TP. HỒ CHÍ MINH

Kiến trúc sư Khương Văn Mười

Sông, rạch, kênh với tên gọi đã xác định được đặc điểm và tính chất của nó, cho nên với hai phạm trù này giải pháp chỉnh trang quy hoạch xây dựng khác biệt nhau.

Thành phố hiện có 39 tuyến kênh, rạch, chỉ có kênh Tân Hóa - Lò Gốm, Kênh Tẻ, kênh Nhiêu Lộc - Thị Nghè đã được chỉnh trang, nhưng bên cạnh thành công về môi trường, cũng đã để lại những hạn chế nhất định. Và kinh phí đầu tư được sử dụng nguồn vốn Ngân hàng thế giới WB! Nay nguồn vốn này đã hạn chế cung cấp cho Việt Nam, vì đã được đánh giá phát triển tốt.

Hiện trạng nhà ở dọc kênh rạch đã phủ đầy hai bên, thậm chí còn vướng ra kênh rạch và được xây dựng trên cọc gỗ, vệ sinh xả trực tiếp xuống kênh rạch. Cũng nguồn nước đó nhiều nơi sử dụng lại để giặt giũ, ăn uống… nhưng tác hại nhất là môi trường sống không an toàn, mặc dù dòng chảy của kênh rạch chậm chạp, vừa do bản thân kênh rạch ngắn chỉ có nhiệm vụ thu mưa nước trên địa bàn có giới hạn về diện tích. Khác với sông xuất phát từ nguồn nước trên vùng trung nguyên, lưu lượng nước thu hồi nước mặt, mạch nước trong lòng đất tốc độ nước chảy càng xiết ra biển. Mặc dù cửa biển rộng, những với tác động của triều cường, mặt trăng, đã ảnh hưởng dòng chảy của kênh rạch nước xuống nước lên và chảy ngược lại. Nhưng với sông Sài Gòn khác các dòng sông khác, ngoài ngọn chân ra, còn các nhánh sông khác xuất phát từ khu dân cư, vùng đất thấp, nên có tình trạng bèo, lục bình phát triển trên nguồn, có thời gian che lấp cả dòng sông.

Hiện nay cạnh hai bên kênh rạch cũng đã có tuyến đường chạy dọc theo kênh rạch, có lối tiếp cận rạch. Nhà chống cọc tiếp tục phát triển làm hẹp dòng kênh, chặn dòng chảy – ô nhiễm, rác ngày càng nhiều. Có nơi có khoảng cách từ đường đến bờ kênh xa cả trăm mét, chính những nơi đó nảy sinh ra nhà ổ chuột sống trên kênh rạch.

Ngoài môi trường sống còn môi trường xã hội, điều kiện và phát triển của cư dân đó bị giới hạn. Thậm chí, ảnh hưởng đến tương lai trẻ em tại đó vì thiếu những công trình xã hội, dễ sinh ra tệ nạn, ảnh hưởng cả cuộc đời của trẻ, gây tác hại đến nền kinh tế thành phố bởi những chi phí do các hoạt động không tốt để lại những hậu quả ảnh hưởng đến các cộng đồng xã hội…

Những tác hại trước mắt do tình trạng nhà ở kênh rạch, cọc gỗ sàn nhà ngăn cản dòng chảy, lắng bùn, không nạo vét được, sông bị ô nhiễm, che chắn gió vào thành phố, gây ô nhiễm dòng nước, mùi hôi đến cả cộng đồng dân cư hai lưu vực kênh rạch. Ngăn trở giao thông kết nối hai bên bờ sông vì số lượng cầu còn quá ít ỏi. Là thành phố sông nước, giá trị sự hình thành kênh rạch trong thành phố chưa được khai thác tối đa, để phục vụ dân sinh và du lịch, tạo tầm nhìn ra kênh rạch thoáng trong, không khí giữa khu dân cư đối lưu trao đổi với không khí trên mặt nước được dễ dàng.

Qua thực trạng và nhu cầu phát triển, cải tạo môi trường sống, môi trường kênh rạch, cải tạo môi trường không gian đô thị, xóa dần hình ảnh khu nhà ổ chuột. Thiết nghĩ có các xu hướng như sau:

- Giải tỏa trắng tạo dựng không gian mới đầy đủ chức năng dọc theo tuyến và bổ sung các chức năng mà hiện trạng bên trong khu dân cư cạnh đó còn nhiều. Thực hiện cuốn chiếu từng đoạn, đầu tư xây dựng mới bao gồm tổ chức lại cho dân tái định cư lại. Tạo dựng cho dân tái định cư nhịp sống an toàn về kinh tế, xã hội nâng cao đẳng cấp giá trị không gian cảnh quan sông nước, diện mạo đô thị đường ra kênh rạch,… giải pháp này đòi hỏi kinh tế giàu mạnh và cần có chiến lược cuốn chiếu để từng bước thay đổi bộ mặt kênh rạch: trước hết tập trung khu vực có diện tích đất lớn nhất. Đầu tư xây dựng rồi mới dịch chuyển các khu dân cư tại các khu khác. Bước đầu khó khăn của giải pháp này là có quỹ đất trống, hoặc các chung cư đã có sẵn để chuyển giao các căn hộ đi khỏi, mới có quỹ đất sạch đầu tư xây dựng.

- Giải pháp giải tỏa các kiến trúc trên các đoạn sông bị lấn chiếm mặt nước, độ an toàn của cư dân bị đe dọa, kè chống xói lở, tạo thành hành lang giới hạn sự phát triển tự phát của người dân, đảm bảo an toàn phòng cháy chữa cháy, như vậy sẽ có đoạn bên trong có tầm nhìn thoáng, có đoạn còn tồn tại dân cư dọc theo kinh rạch, đối với khu dân cư này. Nếu không đủ kinh phí chúng ta mở rộng đường hẻm ra bờ kênh rạch để kết nối kênh rạch với bên ngoài và an toàn cho cư dân sống theo kênh rạch, thời gian do tác động thị trường, đầu tư xây dựng điều chỉnh cho phù hợp. Chỉnh trang khu nhà ở ven kênh rạch, bước trước mắt thực hiện tuyến đường dọc theo kênh rạch từ phạm vi bờ kênh rạch, có nghĩa là dòng sông chấp nhận sẽ bị thu hẹp, đủ làm đường đi bộ và kè chống xói lở. Mở rộng các đường hẻm từ tuyến đường xuống bờ sông, để khu dân cư từ quá trình phát triển sẽ điều chỉnh kiến trúc. Hệ quả của giải pháp này từ khu ổ chuột lụp xụp sẽ chuyển thành khu ổ chuột mới, đảm bảo một phần nào an toàn và môi trường, hạ tầng xã hội không đáp ứng được và tương lai thiếu nhi và thiếu niên sẽ bị giới hạn phát triển.

Kinh nghiệm cải tạo môi trường Kênh Nhiêu Lộc Thị Nghè, vừa giải quyết được mùi hôi thối, vừa thay đổi cuộc sống của người dân sống trên kênh rạch và người dân sống chung quanh, tăng giá trị quỹ đất, tạo diện mạo đô thị mới, còn khả năng xây dựng các công trình dịch vụ phục vụ cư dân trong vùng, phục vụ du lịch, khai thác tuyến kênh rạch có hiệu quả, mặt nước kênh rạch được thanh lọc sạch, sẽ diễn ra các hoạt động văn hóa, thể dục, thể thao vui chơi giải trí, quan trọng thay đổi vị trí khí hậu giữa nhiệt độ trên kênh rạch và nhiệt độ trong khu dân cư bên trong.

Hiện trạng kênh rạch trong thành phố, thể hiện quá trình phát triển của con người, luôn bám sông nước để đi lại dễ dàng, nguồn nước vừa cung cấp sự sống, và giải quyết những vấn đề chất thải từ cuộc sống hằng ngày, nhưng khi lượng người đông đảo, trở thành nguồn gốc gây bệnh trong cơ thể, nhưng quan trọng nhất là bệnh lý xã hôi, thế hệ trẻ thơ không được chăm sóc, dạy dỗ sẽ là vấn nạn trong tương lai. Lãi và chi phí để giải quyết các hậu quả đó sẽ còn nặng nề hơn, quan trọng hơn nữa, hạnh phúc các gia đình, hạnh phúc của xã hội bị tác động rất nhiều, và tâm lý nhìn về tương lai sẽ bị ảnh hưởng.

Hiện nay, hai bên kênh rạch thành phố đã có công viên cây xanh, tuyến đường 2 làn xe, kết nối các địa bàn lại với nhau, giảm áp lực các tuyến xuyên tâm của thành phố. Tuyến đường đi bộ dọc theo bờ kè, cùng các thiết bị thể dục thể thao do thành phố lắp đặt đã thu hút dân cư 2 bên tham gia hoạt động thể dục thể thao. Quan trọng nhất là đã thay đổi được chất lượng không khí trong khu vực. Với tuyến đường hai bên bờ kênh rạch, đi lại giao thông thủy sẽ bị giới hạn tốc độ… Giá trị của giao thông thủy trên các hệ thông kênh rạch thành phố chỉ có thể phát huy du lịch và mặt nước. Có thể nói là nơi hoạt động thể dục thể thao trình diễn các hoạt động trên mặt nước. Khi hình thành các tuyến du lịch trên kênh rạch, trước hết cần khai thác giá trị của kiến trúc cảnh quan, các hoạt động văn hóa thương mại, dịch vụ… để làm điểm đến. Mọi địa điểm vị trí xây dựng trên trục tuyến kênh rạch đều phải có nội dung khác nhau. Mỗi công trình, chức năng phù hợp khu vực, bổ sung những hạng mục còn thiếu tăng cường giá trị sinh hoạt cộng đồng, cảnh quan để tránh sự nhàm chán.

Để hỗ trợ cho các hoạt động trên mặt nước kênh rạch, cần phải bố trí các bến thuyền, cano, gắn máy nước, tàu vận chuyển khách. Bên cạnh đó phải có bãi xe gắn máy, trạm xe buýt, taxi … để tham gia vào vận chuyển đi lại, bố trí khoảng không gian để trang thiết bị tập thể dục thể thao, bố trí các khán đài lắp ghép, hoặc cố định phục vụ các hoạt động lễ hội…

Để không gian hai bên kinh doanh có hoạt động tích cực, đóng góp vào diện mạo đô thị, công tác phức tạp, khó khăn nhất vẫn là đền bù giải tỏa. Hiện trạng chiếm dụng bờ kênh rạch, cơ bản vẫn từ ngân sách cho công tác này. Đối với dân, họ cần ổn định chỗ ở, có kế sinh nhai, con cái có cho học hành để có cơ hội phát triển. Đối với doanh nghiệp, bài toán tham gia vào công tác chỉnh trang vẫn là hiệu quả: quỹ nhà nhà ngoài cung cấp cho các căn hộ lưu trú, phải thặng dư để đưa vào thị trường, được đầu tư các công trình dịch vụ phục vụ trên tuyến kênh rạch để có nguồn lợi. Nhà nước đứng ra tổ chức hỗ trợ pháp lý để thực hiện dễ dàng. Trong vai trò hỗ trợ này các chỉ tiêu về quy hoạch, tổ chức không gian sẽ quyết định đến hiệu quả đầu tư. Như vậy, nếu không có quỹ đất sạch để hỗ trợ cho các dự án đi đôi, chúng ta phải chấp nhận một tỷ lệ sử dụng đất đảm bảo nhà đầu tư có hiệu quả. Khi công việc chỉnh trang hoàn tất, chúng ta sẽ điều chỉnh lại hệ số và cũng như giải pháp kiến trúc lúc đó cũng đã lỗi thời cần phải có công trình kiến trúc mới phù hợp với thời đại.



CHUYỂN ĐỔI ĐÔ THỊ DỰA TRÊN GIÁ TRỊ SÔNG RẠCH: HƯỚNG TIẾP CẬN QUY HOẠCH THỰC THI TÍCH HỢP VÀ XÂY DỰNG HẠ TẦNG XANH

TS. KTS. Nguyễn Anh Tuấn *- Giám đốc Trung tâm Nghiên cứu Kiến trúc, Sở Quy hoạch - Kiến trúc Thành phố Hồ Chí Minh;*

PGS. TS. Nguyễn Hồng Quân *- Phó Giám đốc phụ trách Trung tâm Nước và Biến đổi khí hậu, Viện Môi trường và Tài nguyên, ĐH Quốc gia TPHCM;*

TS. KTS. Phan Nhựt Duy *- Khoa Quy hoạch, trường Đại học Kiến trúc TP.HCM.*

Tóm tắt

Quy hoạch tích hợp và triển khai theo hướng phối hợp đa ngành có vai trò quan trọng đối với quá trình Quản lý phát triển đô thị bền vững. Bài viết này tập trung vào nhận định một số yếu tố về thực trạng công tác cải tạo chỉnh trang đô thị và phân tích một trường hợp điển hình về quy hoạch chi tiết và triển khai dự án Công viên Văn hóa Gò vấp. Từ hướng tiếp cận thực tiễn, kết hợp những xu hướng quy hoạch phát triển đô thị hiện nay, bài viết đề xuất mô hình Quy hoạch hạ tầng xanh (Green Blue Infrastructure) và những khuyến nghị áp dụng những công cụ hỗ trợ tổ chức thực hiện quy hoạch. Để nâng cao tính khả thi cho dự án cải tạo đô thị, khung MOTA (Motivation – Ability), Phương pháp tiếp cận "động lực – năng lực", được áp dụng giúp xác định các động lực và nguồn lực thực thi, khi thất bại thị trường (Market Malfunction) được khắc phục thông qua cơ chế tài chính hợp lý và xác định yếu tố cải thiện động lực tham gia của các đối tác (Stakeholders).

1. Đặt vấn đề

Thành phố Hồ Chí Minh (TP HCM), một đô thị cực lớn có vị trí gần biển, nằm trên lưu vực sông Sài Gòn – Đồng Nai, có quá trình phát triển gắn liền với yếu tố sông ngòi – kênh rạch. Đường thủy đã từng là giao thông tiếp cận chính trong quá trình lịch sử phát triển của thành phố. Tuy nhiên, với mục tiêu phát triển kinh tế (là đô thị đóng vai trò là đô thị trung tâm của vùng), và đóng góp hơn 20% GDP của quốc gia, quá trình đô thị hóa đã diễn ra quá nhanh, nhất là tại các quận mới phát triển. Trên thực tế, hầu hết các dự án phát triển các khu đô thị mới đều dựa trên hệ thống kỹ thuật hạ tầng "cứng" (bê-tông hóa). Quá trình này có thể đã giải quyết một số lợi ích trước mắt như chống sạt lở và ngăn triều cường cho một khu vực cục bộ, nhưng lại gây những ảnh hưởng dài hạn và đáng kể đến sự cân bằng của hệ sinh thái tự nhiên trong đó có yếu tố nước, một yếu tố quan trọng trong sự phát triển bền vững của đô thị. Chính cách tiếp cận vấn đề chưa phù hợp, liên quan đến công tác lập và quản lý quy hoạch, đã dẫn đến sự chủ quan trong việc định hướng phát triển đô thị trên các vùng đất rủi ro dễ bị tổn thương bởi các tác động từ môi trường tự nhiên trong đó có ngập lụt (Duy, 2017b). Bằng chứng là thực trạng ngập của Thành phố Hồ Chí Minh đã diễn ra ngày càng nghiêm trọng với tác động ngày càng lớn đến sự phát triển bền vững của đô thị và môi trường sống của người dân (số điểm ngập đã tăng từ 680 trong 7 năm 2003 – 2009 (Phi, 2013) lên 1250 trong 7 năm tiếp theo 2010 – 2016 (nguồn tổng hợp từ SCFC, 2010 - 2016). Do đó, Thành phố cần có hướng tiếp cận phù hơn hơn cho các giải pháp quy hoạch và đầu tư hệ thống hạ tầng kỹ thuật đô thị góp phần tăng cường khả năng thích ứng của đô thị trước các tác động của môi trường ngày càng biến động khó lường.

Hướng đến hạ tầng thông minh hơn

Đối những những thách thức về ngập lụt và môi trường hiện nay và hướng đến những mục tiêu thiên niên kỷ của UN Habitat, tầm nhìn của TP.HCM hướng đến một đô thị có hạ tầng thông minh, chức năng không gian mở và cây xanh đóng vai trò điều hòa nước và cải thiện môi trường và chất lượng sống đô thị. Tầm nhìn này cần được bám sát thông qua một khung phát triển, điều này không có nghĩa là các quy định và sự kiểm soát mang tính tập trung mà là một công cụ để dự đoán nhu cầu, điều phối nỗ lực và tìm ra con đường để đạt được mục tiêu mà mọi người đều có thể làm theo. Quy hoạch hệ thống không gian mở đa chức năng cần gắn với khái niệm Hạ tầng Xanh và được quản lý tích hợp, gắn với tầm nhìn và khung phát triển để dự báo đúng như cầu và điều phối nguồn lực hợp lý. Thành phố cần có các cách tiếp cận vấn đề mang tính đa chiều thông qua quá trình điều chỉnh quy hoạch đô thị, ứng dụng các giải pháp đồng bộ, liên ngành, hướng đến một hạ tầng đa chức năng, gắn kết các không gian mở, nông nghiệp đô thị, mảng xanh và mặt nước của đô thị, nhằm nâng cao khả năng thích ứng, phục hồi nhanh (tạm dịch từ "resilience") sau các biến cố ngập có thể xảy ra trong tương lai, gia tăng giá trị sinh thái, sức khỏe cộng đồng, đồng thời tạo các hiệu quả tích cực về xã hội và môi trường đô thị.

Thực tiễn triển khai dự án đô thị

Thực tiễn cải tạo đô thị tại Thành phố Hồ Chí Minh vẫn còn những bất cập như thiếu cơ chế chính sách phù hợp nhằm triển khai thực hiện quy hoạch cùng những giải pháp tổ chức thực thi hiệu quả, phát huy các dạng nguồn lực và các năng lực tổ chức thực hiện trong xã hội; cơ chế kiểm soát đầu cơ đất chưa theo kịp thị trường, thiếu những giải pháp đồng bộ và phù hợp, vẫn còn khe hở trong cơ chế chính sách quy định về quản lý đất đai, quy hoạch vv… trước nhu cầu nhà ở tăng nhanh và áp lực của quá trình đô thị hóa; còn thực trạng doanh nghiệp lợi dụng phát triển các dự án nhỏ lẻ, manh mún, đầu cơ đất đai.

Từ mục tiêu và những tồn tại, bất cập trong thực tiễn như đã nêu, phần tiếp theo của bài viết trình bày những lý luận về hạ tầng xanh, tính mềm dẻo và phục hồi nhanh cùng mô hình triển khai thực hiện được đề xuất cho Thành phố Hồ Chí Minh.

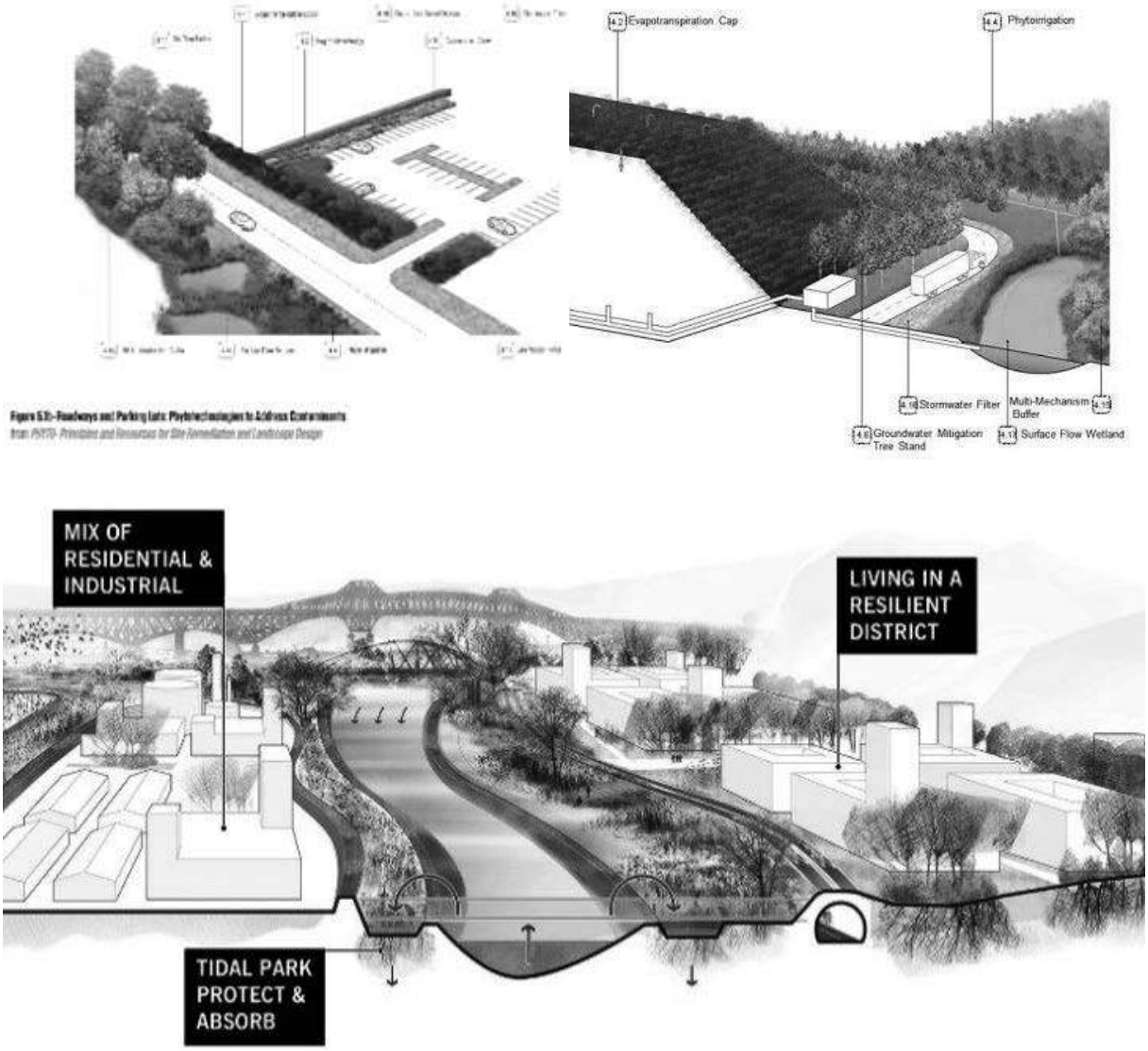
2. Lý luận về Hạ tầng Xanh tích hợp, khả năng phồi phục nhanh (resilience) và vai trò của hệ thống kênh rạch

Trong những thập niên gần đây, khả năng ứng biến trước những yếu tố bất thường của thiên tai ngày càng được được chú trọng nhằm đảm bảo sự tồn tại và phát triển bền vững của đô thị. Một khi yếu tố thiên tai (ngập lụt, động đất, hỏa hoạn…) có xu hướng vượt ngoài những dự báo của con người thì khả năng hồi phục nhanh sau các biến cố (chẳng hạn như thảm họa) được xem là một trong những cách tiếp cận vấn đề được các chuyên gia nghiên cứu về đô thị ủng hộ. Lý thuyết về "resilience" được đề cập đến từ khoảng thập niên 1970 với những luận điểm mang tính tiên phong của Holling C. S. (1973) về sự tồn tại của các hệ thống trước những biến động của bất thường, với những đặc tính cơ bản như khả năng tự chuyển hóa, thay đổi mang tính linh động nhằm duy trì khả năng sinh tồn. Quan điểm này được ủng hộ và phát triển rộng, và sâu hơn ở nhiều lĩnh vực khác nhau, với hai khía cạnh được chú trọng "engineering resilience" (dựa trên các nhân tố kỹ thuật) và "ecological resilience" (dựa trên các nhân tố sinh thái tự nhiên) (Holling, 1996; Liao, 2012; Duy, 2019). Xu hướng thứ hai hiện đang được nhiều nhà khoa học hướng tới áp dụng vào các quy hoạch chiến lược nhằm giải quyết các vấn đề môi trường trong đô thị, trong đó có ngập lụt – một trong những nguy cơ hàng đầu đã và đang đe dọa sự phát triển ổn định của nhiều đô thị trên thế giới, nhất là những đô thị cực lớn đang có xu hướng diễn ra sự tập trung dân cư và tài sản.

Với xu hướng tập trung ngày càng đông dân cư, hầu hết các đô thị đều chứng kiến sự phát triển kinh tế kéo theo quá trình đô thị hóa – mở rộng diện tích đô thị. Theo xu hướng này, việc quy hoạch phát triển mở rộng không gian mang tính chủ quan, chẳng hạn trên vùng đất thấp, dễ ngập nước, sẽ khiến đô thị càng dễ bị tổn thương bởi yếu tố thiên tai liên quan đến yếu tố nước mặt. Kinh nghiệm từ thực tế cho thấy, các thảm họa ngập tại Bangkok 2012, Manila 2009 và New Orleans 2005 có liên quan đến hệ quả của quá trình quy hoạch và quản lý không phù hợp dẫn đến thiệt hại lớn về con người và tài sản (Duy et al., 2017b). Nếu tính dễ bị tổn thương càng cao thì việc tăng cường khả năng hồi phục nhanh càng cần được chú trọng (Balica et al., 2012; Berkes, 2007; Tuner et al., 2003).

Do đó, khả năng phục hồi nhanh sau biến cố ngập cần được chú trọng và phát triển đặc biệt đối với các đô thị cực lớn gần biển ("mega-coastal city", khoảng 50km từ bờ biển) bằng việc tích hợp mục tiêu giảm tính rủi ro và tăng cường khả năng phục hồi nhanh sau biến cố vào quá trình quy hoạch đô thị (Duy et al., 2017b). Đây được xem là thách thức đối với các đô thị lớn tại các nước đang phát triển (liên quan đến vấn đề tài chính, năng lực, kinh nghiệm quy hoạch và quản lý), nhưng cũng là cơ hội cho các đô thị này trong quá trình điều chỉnh quy hoạch (ibid). Nâng cao khả năng thích ứng và phục hồi nhanh sau các tác động của môi trường là cơ sở cho việc phát triển các giải pháp về hạ tầng xanh trong đô thị.

Dưới tác động của quá trình đô thị hóa, sự gia tăng của biến đổi khí hậu (vd. lượng mưa cực đoan ngày càng tăng), cách tiếp cận truyền thống không thể giải quyết được các áp lực về ngập lụt đô thị, ảnh hưởng chất lượng cuộc sống người dân. Xây dựng hạ tầng xanh đang được quan tâm và được kỳ vọng là một trong những giải pháp hiệu quả được các nước trên thế giới áp dụng vì tính đa chức năng, nâng cao khả năng hồi phục của các khu đô thị. Theo PGS.TS.KTS. Lê Văn Thương, Trường đại học Kiến trúc TP.HCM, "hạ tầng xanh đem lại các giá trị về môi trường, sinh thái (cung cấp diện tích đô thị, cải thiện chất lượng môi trường, vi khí hậu, giảm đảo nhiệt đô thị, bảo vệ đất đai, tăng bề mặt thẩm thấu và giữ nước, chống ngập, giảm tác động môi trường do không sử dụng hóa chất, phục hồi các khu vực ô nhiễm, bảo tồn đa dạng sinh học), giá trị về sức khỏe cộng đồng (về thể chất, tinh thần, trí óc…), giá trị văn hóa, thẩm mỹ (văn hóa, di sản, cộng đồng…), giá trị kinh tế (thương mại, du lịch, bất động sản, đầu tư xây dựng, dịch vụ sinh thái, không gian xanh, rừng đô thị, không gian mở, kiến trúc - mái xanh…) cho đô thị". Hạ tầng xanh không chỉ mang lại các giá trị môi trường xã hội như đã trình bày ở trên. Mặc dù các giá trị này khó có thể được lượng giá hoàn chỉnh, giá trị kinh tế của các khu vực dự án có hạ tầng xanh cũng được nâng cao lên đáng kể. Theo ước tính từ dự án Eu-Value, giá trị bất động sản khi có thêm hạ tầng xanh gia tăng khoảng 30% so với dự án không có hạ tầng xanh.



Hình 3. Ảnh minh họa một số giải pháp thiết kế hạ tầng xanh đô thị.

Nguồn: global architecture archive

Mặc dù hạ tầng xanh có nhiều giá trị như đã được trình bày, việc triển khai các chính sách, dự án liên quan đến hạ tầng xanh trong thực tế là việc không dễ dàng. Trong các chính sách về quy hoạch hoặc kế hoạch dài hạn, chúng ta thường đặt ra những mục tiêu cần đạt được "những gì chúng ta muốn", nhưng thực tế con đường đi đến kết quả mong muốn đó phụ thuộc vào môi trường thực tế và năng lực có sẵn hay nói cách khác là "những gì chúng ta có thể". Vì thế để đưa ra một giải pháp thay đổi hợp lý và khả thi trong quá trình thực hiện, cần phải có một phương pháp xác định tổ hợp các yếu tố trên để giảm sự mâu thuẫn lợi ích và phức tạp giữa các bên liên quan, đồng thời mang đến sự thay đổi từng bước lâu dài với các yêu tố không chắc chắn. Phương pháp MOTA, (Hồ Long Phi và nnk 2015; Nguyễn Hồng Quân và nnk, 2019) được xây dựng và phát triển phục vụ việc đánh giá tính khả thi của việc triển khai các quy hoạch, dự án đầu tư.

3. Một số đề xuất dự án hạ tầng xanh

3.1. Quy hoạch phát triển hạ tầng xanh tích hợp

Không gian xanh dọc theo biên nước có một tiềm năng lớn trong việc tạo dựng nên đặc trưng thành phố. Thành phố Hồ Chí Minh có diện tích sông rạch lớn, có tiềm năng hình thành hệ thống không gian mở dọc theo hành lang sông rạch, hình thành đặc trưng cho đô thị, phục vụ người dân và tạo vì khí hậu đô thị. Một số ví dụ cụ thể dưới đây cho thấy hệ thống cây xanh không gian mở có thể trở thành những cấu phần quan trọng của một hệ thống hạ tầng xanh đa chức năng.

a. Khu vực công viên Cảng Bạch Đằng:

Đây là một khu vực bến sông lịch sử, là bộ mặt đô thị, cần có thiết kế đô thị để hình thành công viên cảng, tích hợp chức năng kết nối hạ tầng giao thông, không gian mở, du lịch và sinh hoạt văn hóa giải trí dịch vụ dọc bờ sông.



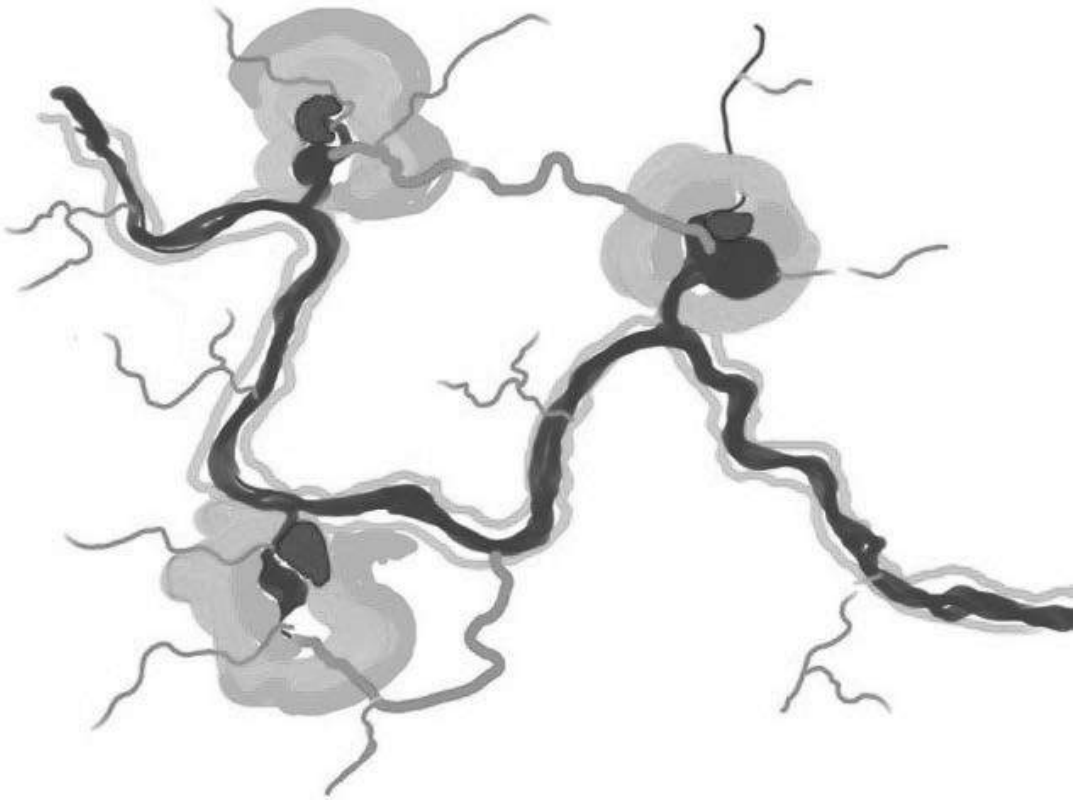
Hình 4. Không gian ven kênh dọc bến Bình Đông, Quận 8. Nguồn: NAG Huỳnh Mỹ Thuận

b. Chuỗi không gian mở dọc bờ kênh

Khu vực ven kênh Tàu hủ Bến Nghé, Kênh đôi Quận 8, Kênh Nhiêu Lộc Thị Nghè vv… kết hợp các dự án cải tạo chỉnh trang đô thị có thể giúp tăng cường mảng xanh đa chức năng cho đô thị, vừa là hành lang cảnh quan tạo đặc trưng đô thị, tạo không gian cho các hoạt động giải trí, văn hóa, du lịch sông nước vv… vừa đóng vai trò là một hạ tầng xanh (Blue infrastructure) quan trọng gắn với chức năng hạ tầng giao thông thủy, phục vụ vận chuyển nông sản, góp phần trữ nước, tiêu thoát nước mặt.

Với đặc thù của Thành phố Hồ Chí Minh, không gian cây xanh mặt nước phải được xem như xương sống của một Hạ tầng xanh đa chức năng và có vai trò liên kết, tích hợp các chức năng của một hệ thống hạ tầng bền vững. Để triển khai thực hiện, cần tích hợp hướng tiếp cận này trong công tác điều chỉnh quy hoạch sắp tới, gắn với xây dựng tầm nhìn, khung phát triển và chuẩn bị các công cụ quản lý, điều phối nguồn lực đầu tư phát triển đô thị một cách phù hợp để từng bước xây dựng hệ thống hạ tầng xanh.

Sơ đồ trên (hình 5) dưới đây minh họa mô hình Hạ tầng Xanh cho TP. Hồ Chí Minh, đề xuất một hành lang xanh dọc theo kênh rạch, kết nối liên tục chuỗi các không gian mở đa chức năng, gắn với mô hình phát triển các trung tâm phụ đô thị, có những chức năng hỗn hợp như văn hóa giải trí, hoạt động cộng đồng, thương mại dịch vụ, cư trú, du lịch, tiêu thoát nước và cải thiện môi trường.



Hình 5. Đề xuất Mô hình Hạ tầng xanh tích hợp - Chuỗi kênh rạch kết nối các không gian mở đa chức năng cho Thành phố.

c. Hành lang dọc kênh Tham Lương – Bến Cát

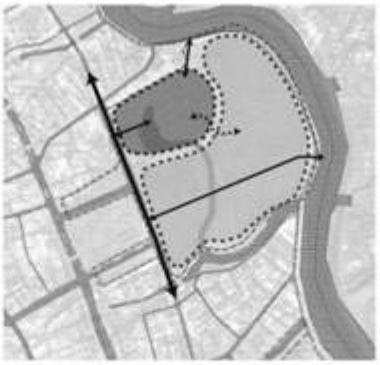
Hành lang dọc kênh Tham Lương Bến Cát, kết hợp dự án cải tạo môi trường nước, giảm ngập là cơ hội hình thành chuỗi không gian mở kết hợp giữa cây xanh mặt nước đa chức năng. Ngoài chức năng cảnh quan môi trường, cần quan tâm chức năng kinh tế sử dụng đất, kết hợp các chức năng ở, dịch vụ giải trí biên nước hình thành các khu vực có giá trị bất động sản, khuyến khích đầu tư và sự tham gia các nguồn lực khác nhau. Ví dụ công viên Đa chức năng Văn hoa Gò Vấp: Kết hợp chức năng giảm ngập với chức năng cảnh quan, khôi phục Đã dạng sinh học và văn hóa giải trí cho cộng đồng (do Trung tâm Nghiên cứu Kiến trúc, Sở Quy hoạch – Kiến trúc tư vấn thực hiện quy hoạch với sự hỗ trợ của chuyên gia Ngân hàng thế giới, ADB, PADDI).

Trước hết, cần hiểu đây là một dự án cải tạo chỉnh trang đô thị đa mục tiêu. Trong quá trình lập quy hoạch, để đảm bảo khả thi cần, việc xác định ranh và tính chất dự án được làm rõ để lồng nghép yêu cầu xã hội hóa và kêu gọi đầu tư. Quá trình nghiên cứu quy hoạch vận dụng yếu tố xã hội hóa, nhằm nâng cao tính khả thi. Công viên đa chức năng với vai trò chính làm điều tiết giảm ngập, gắn với các mục tiêu nâng cao đời sống văn hóa, giải trí của cộng đồng, đồng thời cải thiện môi trường nước của dự án Tham lương Bến cát. Tuy nhiên, việc thực hiện theo cơ chế đợi vốn ngân sách, không thể kết hợp các nguồn lực đầu tư xây dựng công viên cây xanh, đến nay dự án vẫn chưa triển khai thực hiện. Phân tích dưới đây cho thấy vai trò quan trọng trong tổ chức triển khai dự án đối với tiến độ và hiệu quả thực thi.

Hình 6, 7 bên dưới cho thấy một số đề xuất lựa chọn phương án sử dụng đất trong quá trình nghiên cứu của mô hình Quy hoạch và thực hiện dự án công viên theo hướng xã hội hóa, thí điểm tại Công viên Văn hóa Gò Vấp:



Phương án 1:
Đất xã hội hóa nằm trong công viên và có chung một hướng kết nối
Ưu điểm:
- Thuận lợi cho việc đầu tư vào phân kỳ đầu khi tận dụng đường hiện trạng sẵn có vào công viên. Chủ đầu tư có thể khai thác ngay khi giao thông đã sẵn có
- Vị trí đất XHH có nhiều thuận lợi về mặt cảnh quan , có nhiều góc nhìn đẹp ra phía sông
- Giao thông thuận lợi, có thể kết nối từ đường ven sông vào trong tương lai.
Nhược điểm:
- Diện tích còn hạn chế
- Quản lý tương đối phức tạp



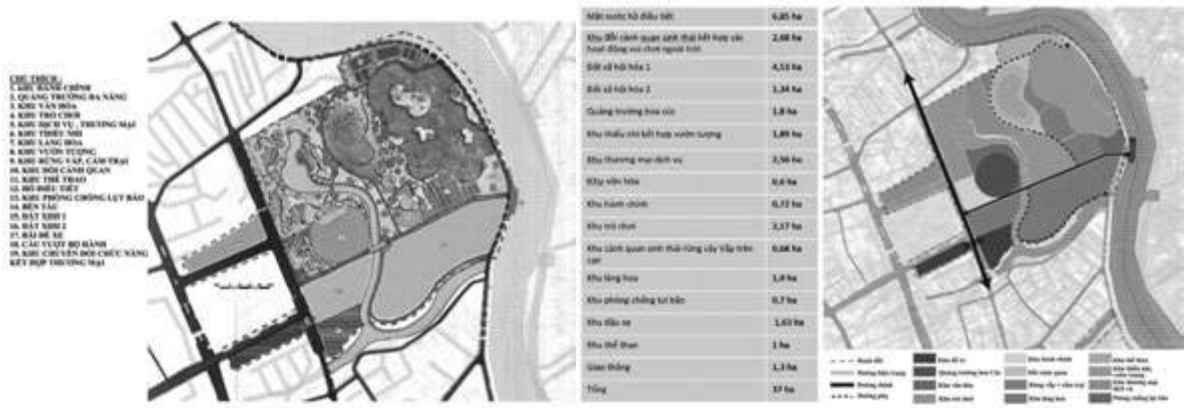
Phương án 2:
Đất XHH và công viên tách biệt khi có 2 đường kết nối riêng biệt
Ưu điểm:
- Diện tích cho phần đất XHH tương đối thuận lợi .
- Việc quản lý thuận lợi khi tách biệt hướng tiếp cận giữa công viên và đất XHH
Nhược điểm:
- Chi phí có thể lớn vào phân kỳ đầu khi đất XHH phải tốn chi phí cho việc giải tỏa và làm đường tiếp cận vào.
- Cảnh quan và góc nhìn không thuận lợi khi không có nhiều góc nhìn đẹp tại vị trí này



Phương án 3:
Đất XHH và công viên cân bằng nhau, khu vực trở thành 1 khu phức hợp khi có nhiều loại hình đất xhh khác nhau và có cả công viên
Ưu điểm:
- Việc kêu gọi chủ đầu tư thuận lợi khi có nhiều loại hình đất xhh khác nhau
- Dự án có phần khả thi và tiến độ nhanh hơn khi có nhiều nguồn vốn để đầu tư cho công viên
- Viện quản lý và sử dụng công viên thuận lợi hơn khi diện tích đất không quá rộng, tránh tình trạng tệ nạn vào công viên
Nhược điểm:
- Diện tích đất XHH lớn
- Việc quản lý tương đối phức tạp

Hình 6. Nghiên cứu các phương án quy hoạch sử dụng đất công viên theo hướng xã hội hóa.

Nguồn: TTNCKT, Sở QH-KT



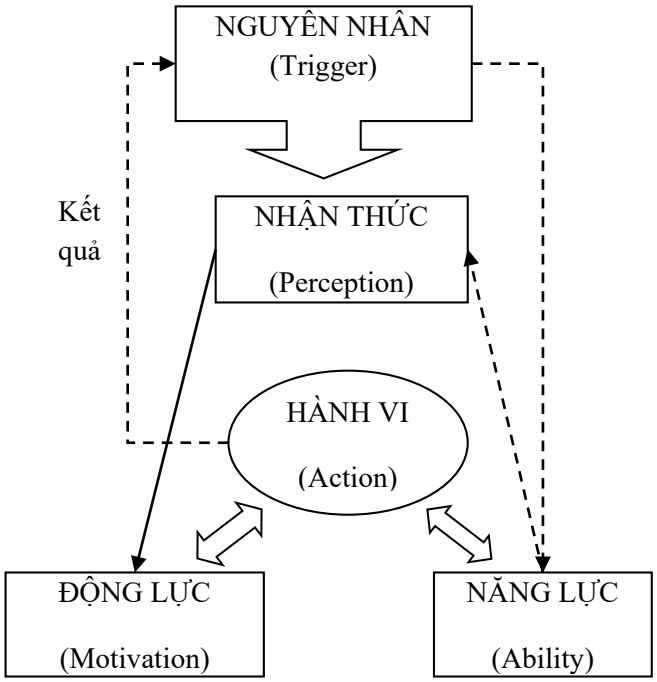
Hình 7. Phương án quy hoạch sử dụng đất và phân khu chức năng công viên theo hướng xã hội hóa. Nguồn: TTNCKT, Sở QH-KT

3.2. Tổ chức triển khai các dự án hạ tầng Xanh đô thị

3.2.1 Khung MOTA về mô hình tổ chức thực hiện:

a. Giới thiệu

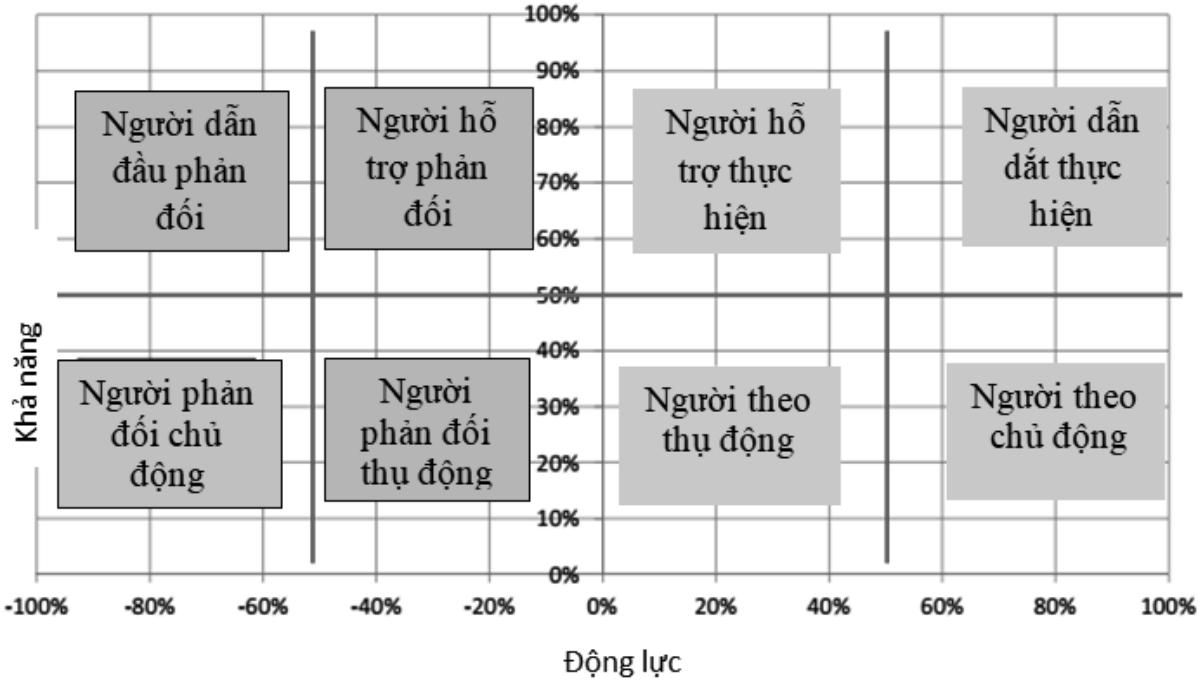
Phương pháp tiếp cận "động lực – năng lực" (MOTA: motivation – ability) (Hồ Long Phi và nnk 2015; Nguyễn Hồng Quân và nnk, 2019) được xây dựng cho nghiên cứu như hình vẽ sau. Sau quá trình đánh giá nhận thức, động lực và năng lực là các sự can thiệp các giải pháp để nâng cao động lực, năng lực thích ứng để đối tượng nghiên cứu có hành vi tốt hơn.



Hình 8: Phương pháp tiếp cận MOTA

- Nguyên nhân (Trigger): chỉ xác định nguyên nhân chính yếu gây ra ngập lụt đô thị (vd: đô thị hóa, cơ sở hạ tầng thoát nước đô thị lỗi thời). Nguyên nhân sẽ tác động lên nhận thức (perception) của đối tượng bị ảnh hưởng bởi nguyên nhân đó, đồng thời nguyên nhân cũng gây ảnh hưởng gián tiếp đến năng lực do hậu quả mà nó gây ra đối với các bộ năng lực. Điều quan trọng phải lưu ý rằng cùng một nguyên nhân (trigger) có thể đưa đến các hệ quả khác nhau về động lực và năng lực cho các đối tượng khác nhau.
- Nhận thức (Perception): Đánh giá nhận thức (Perception) của đối tượng về các nguyên nhân: Bao gồm hai yếu tố dẫn đến nhận thức về ngập lụt đô thị (cơ hội hoặc thách thức). Nếu là thách thức: đối tượng khác nhau sẽ có ngưỡng nhận thức khác nhau, và mức thách thức cho đối tượng càng cao sẽ tạo ra nhận thức càng mạnh; Nếu là cơ hội: cơ hội không chia đều cho tất cả các đối tượng, và các cơ hội khác nhau sẽ quyết định nhận thức về vấn đề khác nhau.
- Động lực (Motivation): Nhận thức khác nhau thể hiện động lực để hành động của đối tượng cũng khác nhau, động lực cho tương lai như thế nào phụ thuộc vào nhận thức đó là cơ hội hay thách thức. Nhận thức, động lực và năng lực có mối liên hệ với nhau và quyết định hành vi của con người.
- Năng lực (Ability): Đánh giá năng lực (Ability) của việc triển khai thực hiện thực tế các giải pháp: Các nghiên cứu khác nhau đưa ra bộ năng lực khác nhau, tuy nhiên theo cách tiếp cận MOTA thì năng lực của việc triển khai thực hiện thực tế các giải pháp gồm 4 năng lực là năng lực tài chính (fanancial), năng lực kỹ thuật (technical), năng lực thể chế (institutional) và năng lực xã hội (social).
- Hành vi (Action): chịu tác động bởi yếu tố động lực và năng lực mà đối tượng đang có. Các động lực, năng lực khác nhau dẫn đến các hành vi khác nhau. Các mức độ của động lực khác nhau dẫn đến các hành động không đồng bộ; Các năng lực khác nhau sẽ có các cách thực hiện khác nhau.

Khung MOTA được sử dụng để đánh giá kết quả tiềm năng của một kế hoạch theo ba bước sau: (1) Đánh giá các thành phần con nhận thức, động lực và khả năng đáp ứng với một kích hoạt nhất định; (2) Đánh giá MOTA và lập bản đồ MOTA dựa trên phân tích động cơ và khả năng; và (3) Phân tích tương quan giữa nhận thức- động cơ và khả năng nhận thức. Thông tin về Nhận thức, Động lực và Khả năng của các bên liên quan được sử dụng làm đầu vào cho việc đánh giá có thể đạt được thông qua khảo sát xã hội (ví dụ như bảng câu hỏi, phỏng vấn sâu, họp nhóm tập trung). Thông tin này sau đó được bình thường hoá thành điểm MOTA. Điểm MOTA có thể được hình dung dưới dạng bản đồ MOTA, mô tả hướng của các kết quả tiềm năng động lực và khả năng giữa các bên, minh hoạ tính khả thi của việc thực hiện. Do có sự khác nhau lớn về động cơ và khả năng giữa các bên, nên điểm MOTA của họ có thể khác nhau rất nhiều, nhưng điểm tổng hợp của hành động tập thể thể hiện tính khả thi của hành động này và có thể được thể hiện thành 8 nhóm. Hướng ngang thể hiện động lực và chiều dọc là khả năng. Ở phía bên phải của hướng ngang (động lực) là những người ủng hộ / người theo và một bên trái là người phản đối. Những người có động lực và khả năng trên 50% là lãnh đạo (nhóm hỗ trợ nhất). Từ kết quả của bản đồ MOTA, theo trục ngang "đông lực", chúng ta sẽ thấy được sự ủng hộ hoặc không ủng hộ giữa các nhóm từ đó có cách giải quyết hợp lý, xây dựng sự đồng thuận trước khi triển khai dự án. Bên cạnh đó, khi quan sát về năng lực của các nhóm, theo trục đứng "khả năng", chúng ta có thể xác định các năng lực hạn chế và tập trung giải quyết. Kết quả cuối cùng từng công cụ MOTA mang lại sẽ giúp xây dựng được lộ trình triển khai các giải pháp, kế hoạch.



Hình 9: Sơ đồ minh họa cho mô hình MOTA

b. Các bước áp dụng khung MOTA cho dự án Công viên Gò Vấp (hoặc các dự án khác)
- Xác định các vấn đề chính cần giải quyết
- Xây dựng các phương án cần lựa chọn để giải quyết vấn đề
- Xác dịnh bên có liên quan chính trong việc xây dựng và triển khai dự án (cơ quan quản lý, nhà đầu tư, doanh nghiệp, các nhóm bị ảnh hưởng, tác động của dự án)
- Xây dựng bộ bảng hỏi để điều tra
- Tổ chức điều tra, phỏng vấn các bên có liên quan
- Xử lý số liệu, vẽ biểu đồ MOTA
- Xác định sự đồng thuận và khả năng xây dựng, triển khai dự án của các bên có liên quan từ kế quả phân tích MOTA
- Xây dựng kế hoạch về việc nâng cao sự đồng thuận, nâng cao năng lực cho các bên có liên quan
- Đề xuất lộ trình thực hiện, triển khai dự án trên cơ sở các nguồn lực và năng lực triển khai

3.2.2 Quản lý thực hiện dự án và mô hình tham dự

Qua một số phân tích và đề xuất đã nêu ở phần trên, các giải pháp quy hoạch và thiết kế nhằm xây dựng hệ thống hạ tầng xanh trong đô thị chỉ khả thi để có thể áp dụng thực tế nếu các bên có liên quan cùng phối hợp theo một cơ chế hợp tác theo hướng các bên cùng có lợi (nhà đầu tư, đơn vị quản lý của nhà nước, và cộng đồng). Tìm kiếm lợi ích chung nhất của tất cả các bên cùng tham gia làm cơ sở cho việc đưa ra các giải pháp là điều quan trọng mà nhóm tác giả muốn nhấn mạnh. Hợp tác công tư với sự ủng hộ của cộng đồng là hướng đi hợp lý, nhưng cần cụ thể hóa bằng những mục tiêu cụ thể. Lấy ví dụ, giải pháp đề xuất duy trì hoặc mở rộng diện tích mặt nước như đã nêu ở trường hợp nghiên cứu trên có thể đáp ứng và đem lại một số lợi ích cho các bên như sau:

- Tăng cường khả năng trữ và giữa nước góp phần giảm cao độ mực nước mặt cho khu vực và toàn đô thị (liên quan đến chức năng quản lý của chính quyền địa phương);
- Nâng cao giá trị khai thác về mặt cảnh quan và công năng sử dụng, góp phần và giá trị kinh doanh (giá bán) và góp phần tăng uy tín cho nhà đầu tư;
- Tạo môi trường kết nối cho các cộng đồng dân cư trong khu vực thông quan các hoạt động vui chơi, giải trí, dưới nhiều hình thức (chẳng hạn bơi thuyền, nuôi trồng thủy sản như là thú vui giải trí…), gắn với một số chức năng giải trí, du lịch cộng đồng, du lịch trang trại vv…

Tuy nhiên, những lợi ích trên cần được "lượng hóa" và minh bạch trong cơ chế quản lý và điều tiết lợi ích khi triển khai để thuyết phục các bên cùng tham gia (VD: tổng diện tích mặt nước - khối tích trữ nước của công viên góp phần trữ thế nào so với nhu cầu của toàn đô thị, và giá trị bất động sản được nâng cao bao nhiêu; mỗi hộ gia đình có thể được chia sẻ tỷ lệ diện tích bao nhiêu so với diện tích bất động sản mà họ sở hữu…).

Thực tế cho thấy, vai trò tổ chức thực hiện dự án cải tạo chỉnh trang đô thị là vô cùng quan trọng trong việc đảm bảo quá trình thực thi và hiệu quả. Một số vấn đề cần quan tâm bao gồm:

- Trước hết, việc tổ chức phân giao, chỉ đạo quyết liệt đối với việc xây dựng hạ tầng xanh đa chức năng cho thành phố, có vai trò quyết định, đảm bảo kết nối, phối hợp giữa các Sở Ban Ngành trong một dự án cải tạo chỉnh trang đô thị đa mục tiêu. Điều này thể hiện tính kiên định bám sát khung phát triển của thành phố như đã đề cập bên trên về việc đổi mới phương pháp quy hoạch và quản lý đô thị.
- Đối với dự án hạ tầng xanh đô thị, khâu quy hoạch cần lưu tâm khả năng và giải pháp xã hội hóa, trong đó, việc các định ranh dự án để ưu tiên quỹ đất và chỉ tiêu quy hoạch là hết sức quan trọng để dự án có sức hút đầu tư. Song song, cần xác định ranh dự án theo mục tiêu tích hợp, không theo mục tiêu thuần túy là xây dựng công viên như thông lệ vẫn làm, dễ dẫn đến bế tắc, triển khai chậm do thiếu vốn đầu tư công hoặc không khả thi do khó mời gọi đầu tư, xã hội hóa.
- Đồng thời, việc xác định các chỉ tiêu cho dự án và qui trình đấu thầu thực hiện dự án cần được hiểu và thực hiện đúng ngay từ đầu, tránh những sai sót về kỹ thuật hoặc pháp lý dẫn đến chậm hoặc khó triển khai dự án.

- Bên cạnh đó, việc thành lập một tổ chức phát triển đô thị với cơ chế hoạt động có hiệu quả là một bước làm thực sự cần thiết, nhằm triển khai một cách làm mới trong tổ chức thực hiện quy hoạch. Trên thế giới, có nhiều mô hình hợp tác công tư trong cấu trúc của Ban quản lý dự án đã thực hiện thành công các khu vực phát trển đô thị lớn cho thấy sự phối hợp khéo léo giữa nguồn lực và vai trò trong ban hành và điều phối chính sách của nhà nước và khối tư nhân với tính năng

động, khả năng ra quyết định nhanh chóng, kịp thời điểm và những kỹ năng quản lý phát triển dự án. Các dự án hạ tầng xanh đô thị cần được triển khai có chiến lược, lộ trình và gắn với khung phát triển của toàn thành phố. Như vậy, nguồn lực thực hiện sẽ đa dạng hơn và kết quả hình thành từng bước theo lộ trình khung phát triển, tạo sự gắn kết và mang tính hệ thống của hạ tầng không gian cây xanh gắn với mặt nước và những cảnh quan có sức tái tạo (productive landscape).

4. Kết luận

Phương pháp quy hoạch và giải pháp triển khai quy hoạch hệ thống không gian mở - kết hợp giữa mảng xanh và mặt nước của thành phố cần có đổi mới, đồng bộ và cải tiến để đảm bảo tính khả thi khi áp dụng vào việc triển khai các dự án đô thị nhằm đảm bảo tính đồng bộ và hiệu quả, góp phần giải quyết những bài toán chiến lược về phát triển bền vững cho thành phố. Giải pháp hạ tầng xanh có thể được nghiên cứu ứng dụng từng bước, nhằm xây dựng một hệ thống hạ tầng đa chức năng, làm nền tảng cho các giải pháp cân bằng mực nước góp phần giảm thiểu rủi ro về ngập lụt, tác động của biến đổi khí hậu và thảm họa môi trường.

Việc triển khai các giải pháp hạ tầng xanh cần từng bước lồng ghép vào các dự án quy hoạch, nâng cấp đô thị theo các quy mô khác nhau, thông qua một khung thực hiện ("IMPLIMENTATION FRAMEWORK") được đánh giá một cách tổng hợp, với sự tham gia của các bên có liên quan, căn cứ vào các nguồn lực tài chính, các ràng buộc về mặt thể chế, chính sách, và lộ trình thực thi phù hợp. Công tác quy hoạch đô thị cần tiếp cận những phương pháp mới và vận dụng phù hợp vào thực tiễn Thành phố Hồ Chí Minh. Quá trình lập đồ án quy hoạch cần song song nghiên cứu các cơ chế tạo nguồn lực cho quá trình thực thi quy hoạch.

Song song với đổi mới phương pháp lập quy hoạch, Thành phố cần kiến thiết bộ máy tổ chức triển khai các dự án đô thị phù hợp với định hướng đổi mới trong cách lập và tổ chức thực hiện các chương trình, kế hoạch phát triển đô thị, nhằm đảm bảo có sự phối hợp chặt chẽ giữa các bên. Các cơ quan quản lý cần kịp thời, linh động, chủ động trong việc huy động nguồn lực, điều phối kết hợp các nguồn lực khác nhau như sự tham gia của doanh nghiệp, cộng đồng và các bên liên quan, nhằm đảm bảo dự án được triển khai một cách khoa học và hiệu quả nhất.

Tài liệu tham khảo

1.Nguyễn Trọng Hòa et al., Thực trạng quy hoạch, quản lý quy hoạch xây dựng đô thị Việt Nam, Tạp chí Kiến trúc, 8/2012.

2.Huỳnh Thế Du et al., Nghiên cứu Nguôn lực phục vụ điều chỉnh Quy hoạch chung Thành phố, DPA, 2018.

3.Pablo at el., Quy hoạch đô thị cho Lãnh đạo Thành phố, UN Habitat, 2014.

4.Phạm Hùng Cường. 2019. "ĐÔ THỊ - NÔNG THÔN NGOẠI THÀNH TRONG MỐI LIÊN KẾT KHÔNG GIAN KINH TẾ VÀ KHÔNG GIAN SINH THÁI". Trang tin Trường Đại học Xây dựng.

5.Balica S. F., Wright N. G. and Van deu Meulen F. (2012). A flood vulnerability index for coastal cities and its use in assessing climate change impacts. Nat Hazards (2012) 64, pp. 73–105, DOI 10.1007/s11069-012-0234-1

6.Berkes F. (2007). Understanding Uncertainty and Reducing Vulnerability: Lessons from Resilience Thinking. Natural Hazards 41 (2): pp. 283–295. DOI 10.1007/s11069-006-9036-7

7.Desouza K. C. and Flanery T. H (2013). Designing, Planning, and Managing Resilient Cities: A Conceptual Framework. Cities, vol. 35, pp. 89-99. DOI 10.1016/j.cities.2013.06.003

8.Duy P. N., Chapman L., Tight M., Thuong L. V., and Linh P. N. (2017a). Increasing Vulnerability to Floods in New Development Areas: Evidence from Ho Chi Minh City. International Journal of Climate Change Strategies and Management, Vol. 10 (1), pp.197-212. Emerald. DOI: 10.1108/IJCCSM-12-2016-0169

9.Duy P. N., Chapman L., Tight M., Thuong L. V., and Linh P. N. (2017b). Urban Resilience to Floods in Coastal Cities: Challenges and Opportunities for Ho Chi Minh City and other Emerging Cities in Southeast Asia. Journal of Urban Planning and Development, Vol. 44 (01), ASCE. DOI: 10.1061/%28ASCE%29UP.1943-5444.0000419

10.Duy P. N., Chapman L., Tight M. (2019). Resilient Transport System to Reduce Urban Vulnerability to Floods: A Case Study of Ho Chi Minh City, Vietnam. Travel Behavior and Society, Vol 15 (2019), pp. 28 – 43. Elsevier. DOI: 10.1016/j.tbs.2018.11.001

11.Holling C. S. (1973). Resilience and Stability of Ecological Systems. Annual review of Ecology and Systematic, vol. 4, pp. 1-23. DOI 10.1146/annurev.es.04.110173.000245

12.Holling, C. S. (1996). Engineering Resilience versus Ecological Resilience, in Schulze P. C (pp. 31-

43, ed). Engineering within ecological constraints. National Academy Press, Washington D.C., USA.

13.Liao K. H (2012). A Theory on Urban Resilience to Floods-A Basis for Alternative Planning Practices. Ecology and Society 17(4): 48. The Resilience Alliance, DOI 10.5751/ES-05231-170448

14.Turner B. L., Kasperson R. E., Matson P. A, McCarthy J. J. , Corell R. W., Christensen L., Eckley N., Kasperson J. X., Luers A., Martello M. L., Colin Polsky C., Pulsipher A., and Schiller A. (2003). A Framework for Vulnerability Analysis in Sustainability Science. Proceedings of the National Academy of Sciences of the United States of America, Vol. 100 (14), pp. 8074-8079 [Peer Reviewed Journal]. DOI: 10.1073/pnas.1231335100

15.Zevenbergen C., Veerbeek W., Gersonius B., and VanHerk S. (2008). Challenges in UMF - Travelling Across Spatial and Temporal Scales. Flood Risk Management 1 (2008), pp. 81–88, DOI:10.1111/j.1753-318X.2008.00010.x

16.Hong Quan Nguyen, Mohanasundar Radhakrishnan, Thi Kim Ngan Bui, Huu Loc Ho, Long Phi Ho, Viet Thanh Tong, Luu Trung Phung Huynh, Duc Dung Tran, Nguyen Xuan Quang Chau, Thi Thu Trang Ngo, Assela Pathirana, 2019. Evaluation of retrofitting responses on urban flood in Ho Chi Minh City using Motivation and Ability (MOTA) framework. Sustainable cities and Society, 47:101465 DOI: 10.1016/j.scs.2019.101465

17.Ho, L. P., L. M. Hermans, W. J. A. M. Douven, G. E. Van Halsema, and M. F. Khan. 2015. “A Framework to Assess Plan Implementation Maturity with an Application to Flood Management in Vietnam.” Water International 40: 984–1003. doi:10.1080/02508060.2015.1101528.

18.Website:https://aasarchitecture.com/2014/06/six-winners-rebuild-design-competition.html/

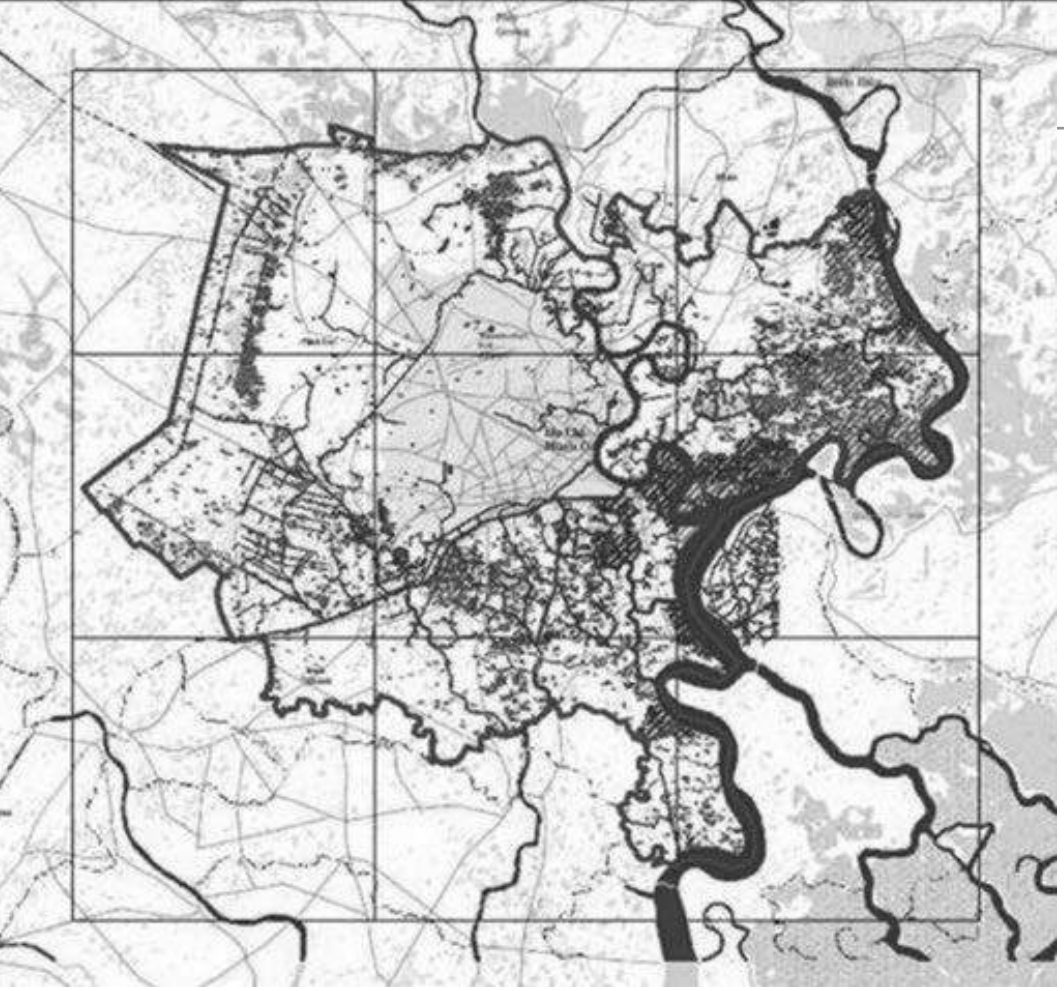
https://www.offshootsinc.com/green-infrastructure/

https://nhipcaudautu.vn/doanh-nghiep/ha-tang-xanh-xu-huong-phat-trien-tat-yeu-cua-nhung-khu-do-thi-lon-3289857/

http://ktqh.nuce.edu.vn/do-thi-nong-thon-ngoai-thanh-trong-moi-lien-ket-khong-gian-kinh-te-va-khong-gian-sinh-thai.htm

https://www.cuocthianh.com

https://bds.tinnhanhchungkhoan.vn/bat-dong-san/ha-tang-xanh-huong-di-thich-hop-voi-tphcm-195230.html



KIẾN NGHỊ MỘT SỐ GIẢI PHÁP QUẢN LÝ VÀ THIẾT KẾ ĐÔ THỊ ĐỐI VỚI HỆ THỐNG SÔNG RẠCH TRÊN ĐỊA BÀN THÀNH PHỐ

Lê Văn Năm
Huỳnh Xuân Thụ

I. TP. Hồ Chí Minh, đô thị sông nước:

Thành phố Hồ Chí Minh hình thành trong khu vực đồng bằng hạ lưu sông Đồng Nai – Sài Gòn, giữa khu vực chuyển tiếp từ cực Nam Trung Bộ sang đồng bằng sông Cửu Long. Đây là khu vực có địa hình đồng bằng thấp (nơi cao nhất không vượt quá 40 m, nhiều chỗ còn thấp trũng), bề mặt tương đối bằng phẳng và bị chia cắt bởi mạng lưới sông ngòi, kênh rạch dày đặc.

Ngoài các dòng sông chính, thành phố còn có mạng lưới kênh rạch chằng chịt, như rạch Láng The, Bàu Nông, rạch Tra, Bến Cát, kênh An Hạ, Tham Lương, Cầu Bông, Nhiêu Lộc-Thị Nghè, Bến Nghé, Lò Gốm, Kênh Tẻ, Tàu Hũ, Kênh Đôi và ở phần phía Nam Thành phố thuộc địa bàn các huyện Nhà Bè, Cần Giờ mật độ kênh rạch dày đặc; cùng với hệ thống kênh cấp 3-4 của kênh Đông -Củ Chi và các kênh đào An Hạ, kênh Xáng, Bình Chánh. Hệ thống sông rạch trên toàn bộ khu vực thành phố Hồ Chí Minh có tổng chiều dài khoảng 7.955 km, tổng diện tích mặt nước khoảng 16% diện tích đất thành phố tương đương 35.192 ha.

II. Đô thị phát triển cùng sông nước :

Quá trình lịch sử hình thành và phát triển của Thành phố Sài Gòn – Bến nghé - Chợ Lớn luôn gắn với sông nước. Từ hơn ba thế kỷ trước, các đồn binh, thành lũy, chợ búa, công xưởng cùng các khu dân cư đông đúc đã hình thành và phát triển ngày càng quy mô, sầm uất dọc theo các tuyến sông rạch lớn của thành phố. Nhờ vào vị trí địa lý thuận lợi và hệ thống sông rạch kết nối giữa các tuyến vận tải nội địa và các tuyến thương thuyền quốc tế, đến đầu thế kỷ 20 thành phố Sài Gòn đã là một thương cảng hàng đầu của vùng Viễn Đông, là cửa ngõ ra thế giới cho 75% lượng hàng hóa xuất khẩu của xứ Đông Dương. Hoạt động kinh tế cảng, đóng và sửa chữa tàu thuyền, dịch vụ vận tải và giao nhận hàng hóa, thương mại trên bền dưới thuyền, du lịch…là trụ cột kinh tế của Thành phố qua nhiều thế kỷ. Những cái tên như Cảng Sài Gòn, Tân Cảng, cảng Bến Nghé, Khánh Hội, Nhà Rồng cho đến các cảng sông như : bến Bình Đông, bến Hàm Tử, Vân Đồn, Mễ Cốc, Lò Gốm…đã đi vào lịch sử của Thành phố như những trung tâm hàng hóa, kinh tế dịch vụ chủ yếu.





Cùng với các hoạt động kinh tế và thương mại, không gian đô thị thành phố qua các thời kỳ cũng phát triển mạnh mẽ gắn liền với các tuyến sông rạch. Trong đó đáng kể nhất là trục Sông Sài gòn với cảng Ba Son, bến Bạch Đằng, cảng Sài Gòn, cảng Nhà Rồng, Tân Thuận; trục kênh Tàu Hủ - Bến Nghé; kênh Đôi kênh Tẻ chảy qua khu vực Chợ Lớn với bến Chương Dương, bến Vân Đồn, bến Hàm Tử, Bình Đông rất sầm uất; trục Nhiêu Lộc- Thị Nghè, trục Tham Lương- Bến Cát…Quá trình phát triển đó đã tạo nên diện mạo một đô thị trung tâm kinh tế sầm uất với đặc trưng sông nước rất riêng biệt và lưu lại nhiều di sản đô thị đáng trân trọng, là nền tảng để thành phố tiếp nối và phát triển rực rỡ hơn trong tương lai.





III. Những thành tựu ban đầu và thách thức với hệ thống kênh rạch:

Qua nhiều thăng trầm của đất nước nói chung và thành phố nói riêng, hệ thống sông rạch đã phát huy mạnh mẽ các thế mạnh đối với sự phát triển nhiều mặt của thành phố về kinh tế và xã hội. Bên cạnh đó, hệ thống sông rạch của thành phố cũng gánh chịu rất nhiều áp lực về nhiều mặt gây ra tình trạng ô nhiễm môi trường, nhà cửa công trình tự phát lấn chiếm kênh rạch, hệ thống thoát nước bị tắc nghẽn…Chính vì vậy, trong nhiều năm qua, Thành phố đã rất quan tâm, tăng cường công tác quy hoạch, quản lý, đầu tư cải tạo và chỉnh trang kênh rạch và đã đạt được nhiều thành quả rất đang khích lệ:



•

- Nhận thức về vai trò của hệ thống sông rạch đối với sự phát triển thành phố đã lan tỏa khá rộng trong các ngành, các cấp, trong rộng rãi người dân Thành phố.
- Công tác quy hoạch, đặc biệt là quy hoạch chung Thành phố, việc bảo vệ, chỉnh trang và phát huy hệ thống sông rạch đã được coi trọng và thể hiện trong định hướng phát triển không gian và bản đồ quy hoạch chung Thành phố, quy hoạch chung quận huyện, cũng như quy hoạch phân khu và các dự án đầu tư.
- Thành phố đã nghiên cứu và ban hành quyết định 150/2004 và quyết định 22/2017 về quản lý và sử dung hanh lang ven bờ sông, suối, kênh rạch.
- Đầu tư phát triển hệ thống cảng biển đạt hiệu quả cao như cảng Cát Lái, cảng Tân Thuận, Hiệp Phước.
- Bước đầu tổ chức hệ thống giao thông hành khách đường thủy
- Tổ chức triển khai nhiều dự án đầu tư quy mô lớn nhằm cải tạo và chỉnh trang kênh rạch đem lại nhiều kết quả như:

    - Giảm thiểu ô nhiễm môi trường nước.
    - Cải tạo hệ thống giao thông đường thủy
    - Di dời các khu nhà ở lụp xụp và xây dựng nhà ở mới.
    - Bổ sung không gian công viên cây xanh mặt nước.



Tuy nhiên, trong thời gian tới, hệ thống sông rạch của Thành phố phải đối mặt với rất nhiều thách thức, cụ thể như:

- Ngập úng ngày càng nặng nề hơn do biến đổi khí hậu, nước biển dâng, và quá trình đô thị hóa nhanh chóng. Vì vậy, cần có những giải pháp căn cơ, bền vững, tổng thể về kinh tế và kỹ thuật để ứng phó lâu dài với các thác thức trong tương lai.
- Ô nhiễm môi trường do sản xuất và đô thị hóa, lan tỏa ra các khu vực kênh rạch ngoại thành, thu giảm diện tích sông rạch do lấn chiếm và san lấp quá mức. Những thách thức này đòi hỏi chính quyền thành phố phải tăng cường công tác quản lý, kiểm tra, giám sát; tăng cường nhận thức của cộng đồng và doanh nghiệp để cùng chung tay bảo vệ môi trường nói chung và môi trường sông rạch nói riêng.
- Quản lý còn nhiều bất cập và thiếu nguồn lực đầu tư. Do đó, cần tiếp tục hoàn thiện thể chế, khuôn khổ pháp lý và các uy định nhằm nâng cao hiệu quả quản lý nhà nước đối với sông rạch.
- Chất lượng quy hoạch và thiết kế chưa tương xứng, còn nhiều tiềm năng để phát huy hơn nữa kinh nghiệm, chất xám, sự sáng tạo để có thêm nhiều giải pháp quy hoạch và thiết kế tốt hơn, nâng cao chất lượng các không gian mở công cộng theo sông rạch, nâng cao hiệu quả khai thác sử dụng sông rạch trong sự phát triển chung của thành phố, đáp ứng đòi hỏi ngày càng cao của người dân Thành phố.



IV. Tăng cường khai thác lợi thế sông rạch đối với sự phát triển của Thành phố:

Ngày nay, đô thị Thành phố Hồ Chí Minh đã phát triển vượt bậc so với Sài Gòn năm xưa về diện tích, dân số và quy mô của nền kinh tế. Nhưng hệ thống sông rạch vẫn đóng vai trò hết sức quan trọng đối với sự phát triển của Thành phố. Bên cạnh những chức năng chính về phát triển kinh tế, cảng, logistic, giao thông vận tải hành khách đường thủy, thoát nước đô thị… sông rạch còn đóng vai trò ngày càng quan trọng vào việc tạo lập cảnh quan, không gian mở đô thị và cải thiện chất lượng môi trường sống và trên hết là góp phần tạo dựng những nét đặc trưng hết sức riêng biệt của của thành phố Hồ Chí Minh như là một đô thị sông nước hiện đại và giàu truyền thống.



Với nhận thức đó, để hệ thống sông rạch đóng góp nhiều hơn nữa cho sự phát triển bền vững của Thành phố, chúng ta có thể nghiên cứu triển khai đồng bộ các nhóm giải pháp sau đây:

1. Về các giải pháp chính sách :

   a. Đẩy mạnh hơn nữa việc xây dựng và hoàn thiện các khuôn khổ pháp lý về quản lý, bảo vệ và phát huy giá trị của hệ thống sông rạch vào sự phát triển của Thành phố.
   b. Tạo các cơ chế chính sách khuyến khích cộng đồng dân cư và doanh nghiệp tham gia tích cực bảo vệ và phát huy giá trị của kênh rạch vào cuộc sống đô thị.

2. Về các giải pháp truyền thông

   a. Đẩy mạnh công tác tuyên tuyền, giáo dục, quảng bá về ý nghĩa. Vai trò, giá trị, tiềm năng của sông rạch đối với sự phat triển bền vững của Thành phố, nhất là tuyên truền trong giới thanh thiếu niên thông qua các hoạt động dã ngoại, phong trào bảo vệ môi trường nói chung và bảo vệ kênh rạch nói riêng.
   b. Tổ chức các cuộc thi tìm hiểu về sông rạch, thi chụp ảnh, các hoạt động thể thao dưới nước nhằm thu hút sự quan tâm và sáng kiến của cộng đồng đối với các ấn đề của sông rạch.
   c. Xây dựng các chương trình truyền thông về kênh rạch trên các phương tiện truyền thông đại chúng.
   d. Lập website, facebook về bao vệ kênh rạch. Lập các nhóm tình nguyện viên bảo vệ kênh rạch trong học sinh sinh viên.



3. Nhóm giải pháp đầu tư:

   a. Tăng thêm mức đầu tư từ ngân sách thành phố cho các công tác liên quan đến bảo vệ, cải tạo chỉnh trang và phát huy lợi thế sông rạch. Trước mắt tập trung cho công tác quy hoạch, thiết kế đô thị, lập dự án nhằm kêu gọi đầu tư theo hình thức PPP.

   b. Xây dựng các cơ chế linh hoạt nhằm tăng cường thu hút các nguồn lực đầu tư tư nhân, xã hội hóa các dự án cải tạo chỉnh tranh sông rạch.

   c. Lập danh mục các tuyến kênh rạch trọng điểm cần đầu tư cải tạo, nâng cấp, xây dựng kế hoạch tổng thể, phân kỳ đầu tư từng giai đoạn.

4. Nhóm giải pháp quy hoạch và xây dựng:

   a. Lập Quy hoạch chung mạng lưới kênh rạch cấp quận. Lập hồ sơ kiểm toán kênh rạch cấp quận huyện.

   b. Tăng cường quy hoạch bảo vệ kênh rạch trong các đồ án quy hoạch nhất là quy hoạch phân khu, quy hoạch chi tiết, thiết kế đô thị 1/500 các tuyến kênh rạch chính tiến tới lập các dự án đầu tư cải tạo kênh rạch.

   c. Xây dựng và ban hành hướng dẫn thiết kế đô thị, thiết kế kỹ thuật xây dựng cải tạo, nâng cấp kênh rạch cấp Thành phố.

   d. Tăng cường kiểm tra và giám sát việc quản lý đất đai, môi trường vệ sinh kênh rạch.

   e. Bổ sung chức năng quản lý kênh rạch cho thanh tra môi trường và xây dựng.



V. Đề xuất một số định hướng thiết kế đô thị cho không gian sông nước

Để phát huy hơn nữa lợi thế của hệ thống sông nước vào việc nâng cao chất lượng sống của người dân đô thị nói chung, tạo lập được các không gian đô thị có giá trị đặc trưng cho Thành phố, thu hút thêm đầu tư phát triển, xin đề xuất một số định hướng thiết kế đô thị như sau :

1. Hài hòa: thiết kế đô thị các trục cảnh quan sông rạch cần nhìn nhận không gian đô thị không trong trạng thái cô lập mà trong tổng hòa những cấu thành của cả khu vực đô thị. Ví như một tuyến sông rạch cần gắn kết về không gian với các trục đường phố, đường phố gắn với các khu phố, từng khu phố gắn với thành phố, thành phố hài hòa với tổng thể vùng đô thị. Thiết kế đô thị quan tâm đến các yếu tố không gian và nỗ lực tạo nên sự hài hòa giữa các yếu tố nêu trên và với hoạt động của cư dân đô thị như một hệ thống.

2. Đặc trưng: các tuyến sông rạch cần được thiết kế để có thể phản ánh và phát huy những đặc trưng riêng biệt và những giá trị văn hóa của khu vực đô thị lân cận đồng thời cũng nhìn nhận những đặc trưng và giá trị đó luôn vận động. Nó nhắm tới việc từng công trình kiến trúc trong đô thị có những đặc trưng riêng của chúng, hài hòa với cảnh quan đô thị xung quanh và bổ trợ cho những giá trị lịch sử. Hệ thống sông rạch Thành phố Hồ Chí Minh rất dày đặc, đan xen trong khung cảnh đô thị với rất nhiều các khu vực có những yếu tố văn hóa, lịch sử và hình thái đô thị khác nhau. Nếu đi sâu nghiên cứu, khai thác một cách tinh tế, khéo léo, có thể tạo ra những tuyến, không gian cảnh quan mở đô thị rất phong phú, sinh động và giàu bản sắc, hấp dẫn với người dân và du khách.





3. Đa dạng: Thiết kế đô thị các tuyến cảnh quan sông nước cũng cần hướng đến hướng tới sự đa dạng và tạo điều kiện cho cư dân đô thị có nhiều lựa chọn về sử dụng về hoạt động, khuyến khích tạo lập được nhiều chức năng khác nhau, tạo điều kiện tiếp cận nhiều loại phương tiện vận chuyển và nhà ở…đáp ứng yêu cầu của nhiều đối tượng cư dân khác nhau, nhất là người già, trẻ em và người tàn tật. Sự linh hoạt cũng là một yếu tố quan trọng cho phép đô thị thay đổi đáp ứng với hoàn cảnh mới ngoài dự đoán trong tương lai.



4. Kết nối: Các trục sông rạch là những không gian công cộng hết sức lý tưởng, các phương án thiết kế cần cố gắng cải thiện sự kết nối để nhằm nâng cao khả năng tiếp cận của cư dân đô thị, nâng cao khả năng lựa chọ các hoạt động và dịch vụ, tạo điều kiện cho sự giao tiếp và gắn kết xã hội, tạo nên các không gian đô thị sinh động và an toàn. Thiết kế đô thị nhìn nhận tầm quan trọng của việc kết nối các hệ thống giao thông: cơ giới, xe đạp, đi bộ, giao thông công cộng, giao thông đường sông với các dịch vụ đô thị, các tiện ích công cộng để hoàn thiện các không gian đô thị, giúp giảm thời gian di chuyển và giúp cư dân đô thị, du khách dễ dàng định hướng không gian, tiếp cận các dịch vụ một cách dễ dàng. Các trục đường dọc theo các tuyến sông rạch, nhất là trục đường đi bộ cần bảo đảm được kết nối liên tục.



5. Sáng tạo: thiết kế đô thị khuyến khích sự sáng tạo và những giải pháp mới. Sáng tạo bổ sung cho đô thị sự đa dạng và phong phú và chuyển biến những không gian chức năng thành những nơi chốn đáng ghi nhớ, có giá trị về nghệ thuật. Sự sáng tạo tạo điều kiện cho những lối suy nghĩ mới, thể nghiệm và thiết lập nên những chuẩn mực mới, thách thức công nghệ và hiện thực hóa tương lai, nó làm cho môi trường văn hóa của đô thị phong phú hơn và làm cho bản sắc đô thị đậm nét hơn.

   Các giải pháp sáng tạo bao gồm nhiều thể loại, từ sáng tạo về phương án khai thác không gian mặt nước, các giải pháp thiết kế quy hoạch tổng thể đến các giải pháp về kỹ thuật, trang trí, thi công, cây xanh, chiếu sáng. Các giải pháp sáng tạo trong khai thác, sử dung các không gian công cộng cũng được hoan nghênh, tạo nên sự sống động, hấp dẫn của các không gian công cộng, khuyến khích sự sáng tạo về văn hóa, nghệ thuật của người dân thành phố.

6. Thân thiện: thiết kế đô thị làm giảm tác động môi trường thông qua các nguyên tắc thiết kế hướng tới bền vững về môi trường bao gồm đất đai, hệ sinh thái, cảnh quan thiên nhiên, những công trình có giá trị về văn hóa và lịch sử chuyển lại cho các thế hệ sau trong điều kiện tốt hoặc tốt hơn. Thiết kế đô thị cũng nhắm tới việc tổ chức các không gian đô thị an toàn, có lợi cho sức khỏe cộng đồng.







ĐỘNG LỰC PHÁT TRIỂN ĐÔ THỊ TƯƠNG LAI TỪ BẢN SẮC KÊNH RẠCH – SÔNG NƯỚC SÀI GÒN

PGS.TS. Nguyễn Hồng Thục
Viện nghiên cứu định cư và con người

Quy hoạch 110 hecta dọc kênh Nhiêu Lộc ở quận 3 - TP.HCM để trở thành khu vực đô thị đặc trưng cho bản sắc sông nước Sài Gòn với các dải xanh và kênh rạch xen giữa các cao ốc chọc trời, kết nối các tuyến metro và đường trên cao chạy suốt qua trung tâm thành phố, vượt sông Sài Gòn để kết nối với Thủ Thiêm. Kế hoạch chỉnh trang đô thị này phải chăng bắt đầu cho những cuộc cải tạo lớn trong nội đô lịch sử 300 năm của Sài Gòn đang được chính quyền soạn thảo, vừa hé mở trên báo chí. Nó có thể hứa hẹn một bước ngoặt trong phát triển chiều sâu văn hóa của TP lịch sử sau những chất tải quá mức vào cơ thể hữu hạn của nó, nếu chúng ta có một tầm nhìn dài hạn cho phát triển.

Trở thành một đô thị sông nước

Sự hòa quyện giữa tự nhiên và đô thị vốn là bản chất của quy hoạch đô khi coi trọng sự thiêng liêng của nơi cư trú đồng nghĩa với gắn kết các hệ sinh thái đã nuôi dưỡng loài người từ những bộ lạc hoang dại thành các quốc gia hùng mạnh với dân số hiện nay tiến gần mốc 7 tỷ người. Điều đáng lưu ý là tất cả các thành phố lớn nhỏ đại diện cho các nền văn minh cổ đại đều gắn với các dòng sông mẹ (nền văn minh Lưỡng Hà với Babylone, Assyrie, Phenicie bên sông Euphrates và Tigris, Ai Cập với Thebes, Memphis bên sông Nile, sông Hằng với nền văn minh Ấn Độ, sông Hoàng Hà, Dương tử với văn minh Trung Hoa). Chính vì vậy, mọi lý thuyết quy hoạch đô thị ban đầu đều thiết lập cho được sự cân bằng (nội tại) giữa yếu tố nhân tạo do con người với yếu tố tự nhiên mà khởi đầu là ứng xử với những hệ sinh thái nước: Dòng sông, biển, hồ, đầm phá, kênh rạch, vùng đất ngập nước, rừng ngập mặn.

Sài Gòn ba trăm năm trước, từ khởi thủy đã không phải là thành phố "bên sông" mà là dạng "đô thị nằm giữa lòng sông nước" với hệ thống kênh rạch chằng chịt. Do có những gò đất cao nằm giữa các sông rạch nên Sài Gòn là nơi tụ cư sớm nhất, lại nằm giữa đầu mối giao thông giữa đông - tây, Cao miên và cao nguyên, mà hình thành đô thị một cách thuận lợi. Gò đất cao nhất, được người Việt khai phá đầu tiên, đặt tên là Tân Khai (đỉnh là khu vực Đài Truyền hình ngày nay), trải dài từ rạch Thị Nghè đến ngã ba sông Sài Gòn (tên chúa Nguyễn đặt là Tân Bình Giang) và rạch Bến Nghé (còn gọi là Kênh Tàu Hũ từ khi Chợ Lớn hình thành). Từ gò Tân Khai nhìn ra bốn hướng, đều gặp hàng hà sa số các ao hồ, kênh rạch, sông suối đan xen chằng chịt với rừng rẫy, gò đồi. Người Sài Gòn xưa đi lại phần lớn bằng ghe thuyền trên hai con kênh lớn Thị nghè và Bến Nghé để lượn ra con sông mẹ êm đềm, tạo nên bản sắc văn hóa của vùng đất khoáng đạt này.

Các con rạch Thị Nghè, Bến Nghé, ngay từ thời chúa Nguyễn và sang thời Pháp, được xây sửa, mở rộng và nối dài thành kênh đào lớn để tiện cho giao thông thủy cho công cuộc đô thị hóa đầu tiên cuối tk 19 để Sài gòn trở thành một "Hòn ngọc viễn đông" trong mắt cả vùng Đông Nam Á.

Đầu thế kỷ XX, nhiều con kênh thông với sông Sài Gòn được san lấp để làm các đại lộ và đường phố rộng lớn (kênh Chợ Vải thành đại lộ Charner sau này là Nguyễn Huệ, rạch Cầu Sấu thành đại lộ La Somme, Hàm Nghi...). Trong khoảng 20 năm (1894-1914), khu ao hồ sình lầy rộng lớn (đầm Boresse) được xây dựng thành khu phố chợ Bến Thành và nhà ga xe lửa trung tâm. Năm 1928, chợ Bình Tây ra đời cũng trên nền một xưởng đóng thuyền trên kênh Hàng Bàng, đánh dấu thời kỳ mở rộng Sài Gòn về hướng Tây Nam. Trong nhiều thập kỷ sau đó, một loạt ao hồ, rạch suối lớn nhỏ ở khắp Sài Gòn - Chợ Lớn - Gia Định dần dần bị lấp làm đất ở, do bùng nổ dân cư di về thành phố trong chiến tranh và phát triển ồ ạt sau hòa bình.

Liên tục bốn thế kỷ XVII đến XX, đã biến đổi Sài Gòn từ một địa danh không tên tuổi - trở thành một đô thị sông nước, một cảng thị, dẫn đầu về giao thương quốc gia và quốc tế. Logo đầu tiên của Sài Gòn có hình dòng sông và một chiếc thuyền lớn, ghi dòng chữ: Paulatim Crescam, nghĩa là Từ từ, tôi sẽ lớn. Và, Sài Gòn sông nước ấy đã lớn với chính bản sắc sông nước của mình, làm nên một di sản cảnh quan đô thị nước: đất ngập nước, rừng sác, kênh rạch, đầm hồ, xưởng tàu, bến cảng... với hằng hà sa số các hoạt động trên những con nước, là văn hóa cội nguồn của đô thị cho đến nay.

Lịch sử của những dòng kênh giữa lòng đô thị

Hai tuyến kênh lớn, chủ đạo giao thông thủy: Bến Nghé - Tàu Hũ (khoảng 22km) và Nhiêu Lộc - Thị Nghè (khoảng 10km) vẫn được giữ nguyên và bồi đắp mới từ đầu thế kỷ 20 đến nay, qua bao thăng trầm đang trở thành niềm hy vọng vực dậy bản sắc sông nước của Sài Gòn, ngay tại trung tâm lịch sử thành phố. Chúng có thể vừa là cảnh quan lịch sử, vừa là giao thông thủy và là môi trường trong lành như lá phổi thành phố.

Kênh Bến Nghé - Tàu Hũ, nối với kênh Chợ Gạo (Tiền Giang) từng là "Con đường lúa gạo" từ miền Tây lên các nhà máy xay xát ở Chợ Lớn, sau đó đến bến cảng Khánh Hội để xuất đi khắp thế giới. Dọc theo con kênh này, người Pháp đã xây con đường hiện đại có tuyến xe trạm đầu tiên nối Sài Gòn - Chợ Lớn.

Thập niên 1920 - 1930, ở khu vực Cầu Mống và Cầu Quay (cầu Trịnh Minh Thế cũ) hình thành rõ nét khu phố tài chính - ngân hàng mà biểu tượng là trụ sở quyền uy - Ngân hàng Đông Dương (nay là Ngân hàng Nhà nước). Các chợ Cầu Ông Lãnh, Cầu Muối là đầu mối nông sản, nối với phố người Hoa (Calmette, Phó Đức Chính...), người Ấn (Tôn Thất Đạm, Pasteur...). Và rồi, cả Chợ Lớn cũ và Chợ Lớn mới xứng đáng là một "đặc khu di sản" bao gồm nhiều dấu tích Hoa, Việt, Khmer về cả thương mại, văn hóa, tôn giáo...

Kênh Nhiêu Lộc - Thị Nghè chạy suốt từ quận 1 khởi đầu phải kể đến khu vực nhà máy đóng tàu Ba Son (thủy xưởng của Nguyễn Ánh năm 1789) và Thảo Cầm Viên (sở ươm cây và sở thú đầu tiên ở Đông Dương năm 1864). Cũng là nơi quân Pháp và Tây Ban Nha đổ bộ xâm chiếm Sài Gòn tháng 2.1859. Chảy đến đất quận 3, quận Phú Nhuận, quận Tân Bình, là những khu bình dân và nhiều nhà tạm đậm dấu ấn thời kỳ bùng nổ dân số trong chiến tranh. Dòng kênh uốn khúc với rất nhiều cây cầu, đền chùa, nhà thờ, trường học... Sân bay Tân Sơn Nhất (ra đời từ 1930) kề cận với các khu ven kênh Nhiêu Lộc - Thị Nghè, hiện vẫn còn nhiều di tích kiến trúc và văn hóa nổi tiếng như tu viện Saint Paul, Bảo tàng Lịch sử, chùa Ngọc Hoàng, Lăng Ông, Viện đại học Vạn Hạnh làm nên chuỗi các công trình văn hóa lịch sử chính của Sài Gòn. Khu vực bến Bình Đông - đại lộ Võ Văn Kiệt, hiệnđang có quĩ đất gồm dãy nhà kho, nhà tập thể cũ có thể trở thành các dãy cao ốc thương mại (theo kỳ vọng của các chủ đầu tư bất động sản)? Hay nên theo thông lệ quốc tế, khi thành phố quá tải dân cư, quĩ đất này nên chuyển thành đất công cộng – văn hóa, giải trí, dải xanh đi bộ... cho cộng đồng.

Điều này có thể hóa giải cho thành phố nhiều bế tắc về chất lượng sống đô thị. Nhưng cũng không hy vọng vào bản qui hoạch chỉnh trang kênh Nhiêu Lộc có thể dành nhiều lợi ích cho dân cư tại chỗ, mà rất có thể quic đẩy 110ha vô giá lại bị chất tải thêm các cao ốc chọc trời làm đầy túi chủ đầu tư tư nhân. Và dân chúng lại thêm quá tải hạ tầng, kẹt xe, tắc đường và ô nhiễm?

Đang dần hồi sinh và có cơ hội hồi sinh thật sự?

Mười năm trở lại đây, với rất nhiều công sức, cả hai tuyến kênh đã được phục hồi, mở rộng và làm sạch để trở thành hai tuyến trên bộ dưới thủy với dải cây xanh theo nó cùng nhiều tiện ích dân sinh.

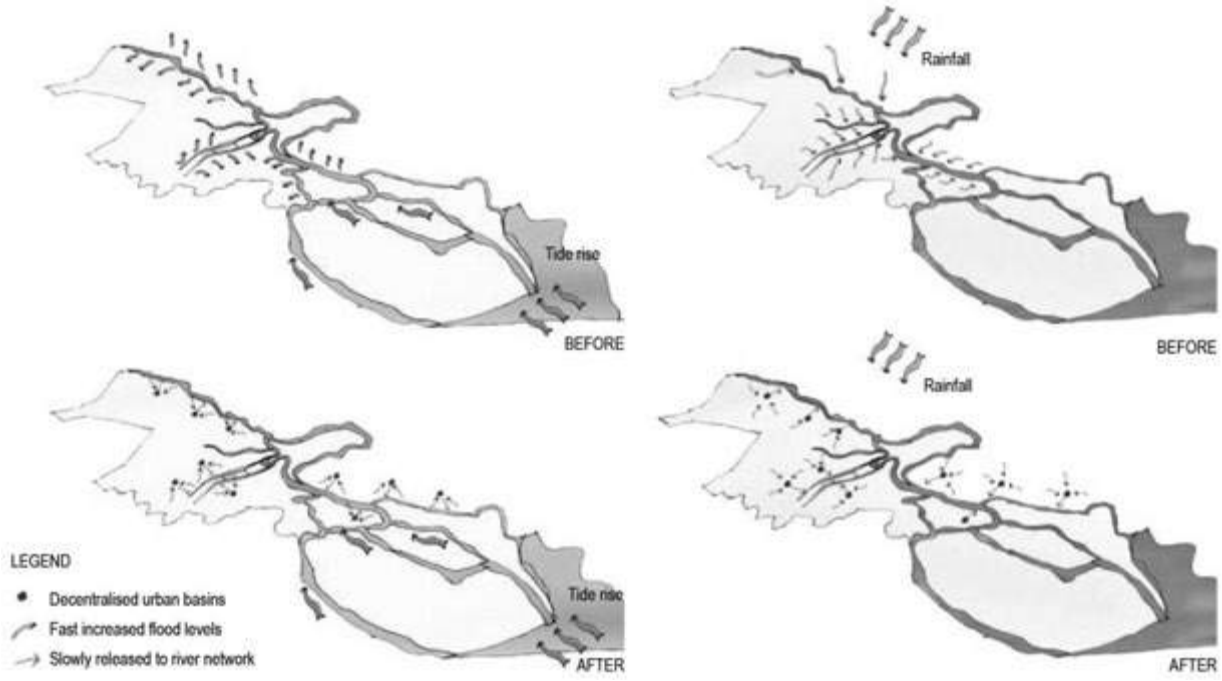
Cả hai vẫn đang tiềm ẩn nhiều tài nguyên vô giá cho phát triển đô thị đợi được phát lộ trong kỷ nguyên của đô thị bản sắc và đô thị cảnh quan xanh tk 21.

Kênh Nhiêu Lộc - Thị Nghè với di sản Xí nghiệp đầu máy xe lửa Sài Gòn (tên thời Pháp là Depot xe lửa Chí Hòa), được coi là "đất sạch", "đất vàng" với tổng diện tích lên đến gần 8ha trải dài cạnh bờ kênh với ba nhà xưởng vòm cong tuyệt đẹp, cùng khu vực cầu quay đầu máy và đoạn đường sắt kết nối với ga Hòa Hưng để làm bảo tàng di sản đường sắt cho du lịch dọc tuyến kênh Nhiêu Lộc - Thị Nghè với các cuộc đua thuyền, bơi chải. Hai con đường đôi bờ kênh chạy dọc Nhiêu Lộc - Thị Nghè: Hoàng Sa, Trường Sa chính là không gian sông nước lớn, đủ sức tái tạo lịch sử khai phá của một đô thị giữa sông nước và kết nối hoạt động dân cư vào dải xanh khổng lồ này. Chớ biến nó thành hai con đường nghẹt xe cộ, lam lũ theo cách xen cấy 110 ha là cao ốc thương mại quanh nó. Đó là cách bức tử con kênh cảnh quan – cơ hội phát triển đô thị xanh duy nhất của Sài Gòn, là nông cạn về tầm nhìn tương lai của thành phố

Cảnh quan đô thị lịch sử và điều tiết chống ngập trong tương lai

Để thúc đẩy khả năng thích ứng với lũ trong đô thị, nhiều mô hình "*thích ứng với lũ*" được đề xuất nhằm ngăn ngừa các thiệt hại khi xảy ra lũ lụt. Lý luận về khả năng "*tự phục hồi của hệ thống nước trong đô thị*" kế thừa và phát triển từ nền tảng "*tự hồi phục*" trong sinh thái học và xã hội - sinh thái học, đang thu hút được sự chú ý rộng rãi trong công tác quản lý lũ lụt (Walker, Holling et al. 2004). Khả năng tự phục hồi (hay thích ứng) với lũ không chỉ gắn với phục hồi sau thiên tai mà còn liên quan đến giảm thiểu nguy cơ trước thiên tai. Theo quan điểm của (Liao, 2012) thì khả năng thích ứng với lũ là khả năng chịu đựng lũ để tránh những rủi ro khi lũ đang diễn ra chứ hoàn toàn không phải ngăn chặn lũ, hoặc là khả năng tổ chức lại một cách nhanh chóng khi thiệt hại về vật chất, thiệt hại về kinh tế xã hội vẫn đang diễn ra. Hiện nay, với những thành phố đang phải đối mặt với những nguy cơ bất ngờ và khó dự đoán về lũ lụt, khái niệm "*tự phục hồi*" là rất quan trọng trong các kế hoạch ứng phó và giảm thiểu rủi ro. Trong đó, "*tự phục hồi*" hay còn gọi khả năng "*thích ứng*" với lũ cần được hiểu là khả năng chịu đựng lũ và khả năng tổ chức lại nhanh chóng.

Trở thành một đô thị thích ứng với lũ lụt ở Sài gòn là xây dựng một cấu trúc tương tác tự nhiên giữa con người và thiên nhiên. Cụ thể là Dải cảnh quan trung tâm Nhiêu Lộc-Thị Nghè. Hai con kênh lớn giữa lòng thành phố nói trên cho phép lũ đi vào thành phố nhờ nó trở thành các không gian chứa lũ, lợi dụng lũ để nuôi dưỡng hệ sinh thái đô thị. Bên cạnh đó, hệ sinh thái nước và môi trường nước, trong qui hoạch này phải tính đến các rủi ro từ lũ, triều cường và chủ động các phương án chịu lũ, nâng cao nhận thức và khả năng đối phó của cộng đồng và sẵn sàng chuyển sang cơ chế thích nghi với lũ của toàn bộ hệ sinh thái nước của Sài Gòn.



Hình 1: *Thiết lập các không gian chứa lũ nhằm điều tiết và giảm thiệt hại từ lũ tại TP.HCM*
(Nguồn: Handbook on Climate Change Adapted Urban Planning & Design for Ho Chi Minh City)

Lời kết

Như vậy, cùng với công tác quy hoạch, đầu tư và xây dựng hai bên kênh Nhiêu Lộc-Thị Nghè, cần nhất là có tầm nhìn khai thác 110ha bao quanh nó thành một cấu trúc không gian xanh đậm bản sắc văn hóa-lịch sử sông nước của sài Gòn. Muốn vậy phải chú trọng vào chức năng cảnh quan, công cộng, đi bộ và kết nối các công trình lịch sử. Tránh việc chỉnh trang để chất tải nhà cao tầng, chất tải dân cư phá nát cơ hội phát triển thành phố xanh và cơ hội "thở sạch" của Sài Gòn. Mặt khác hai con kênh chính này quyết định việc chuyển đổi sang mô hình thích ứng với lũ trong tương lai bởi tiềm năng sinh thái nước- nền tảng cơ bản để điều hòa mối quan hệ cộng sinh giữa con người và tự nhiên của toàn thành phố. Xây dựng mối quan hệ cộng sinh này có thể đưa đến một đô thị bền vững hơn, nơi thành phố sẽ an toàn hơn , nơi người dân có thể thân thiện hơn và được hưởng các lợi ích sinh thái chung để có thể hướng đến một tương lai tốt đẹp.



"BÀI HỌC KINH NGHIỆM TỪ NHẬT BẢN" ĐỊNH HƯỚNG CƠ BẢN TÁI THIẾT ĐÔ THỊ NHẰM SỬ DỤNG HIỆU QUẢ DÒNG SÔNG

TS.KTS.Nguyễn Lâm
Trung tâm Nghiên cứu Kiến trúc
Sở Quy hoạch - Kiến trúc

Tóm tắt: Nội dung trình bày tóm tắt định hướng quy hoạch nhằm khai thác sử dụng hiệu quả dòng sông phục vụ cho phát triển đô thị. Nội dung chủ yếu các biện pháp định hướng tái thiết đô thị nhấn mạnh yếu tố tận dụng triệt để sử dụng hợp lý đặc tính của dòng sông, lập quy hoạch tổng thể với phương châm - bảo tồn - phát triển - chỉnh trang cho các dòng sông, thúc đẩy sự tham gia của cộng đồng.

Từ khóa: định hướng quy hoạch, đặc tính dòng sông, tái thiết đô thị

1. Lời nói đầu

Trong xã hội hiện đại, thành phố là nơi dân cư tập trung phát triển đông đúc và dòng sông là một trong số ít không gian mở tự nhiên còn lại. Dòng sông trong thành phố có không gian môi trường thân thuộc gần gũi với con người là nơi có thể chơi thể thao và giải trí nhưng không gian cũng bị hạn chế để động vật và thực vật có thể sinh sống và phát triển. Tuy nhiên, nơi đây là không gian rất có giá trị cho cư dân sống trong thành phố có cơ hội tiếp xúc với thiên nhiên. Ngoài ra, những dòng sông còn phát huy vai trò sông nước gắn với yếu tố văn hóa, lịch sử địa phương.

Đối với dòng sông người dân địa phương mong muốn tìm kiếm cảnh quan vẻ đẹp bình an, điều này góp phần tạo cho dòng sông có ý nghĩa hơn trong cuộc sống. Hiện tại các dòng sông ở các thành phố phải đối mặt với nhiều vấn đề khó khăn khác nhau như hệ thống thoát nước không thể theo kịp tốc độ đô thị hóa, nước thải từ các hộ gia đình nhà máy chảy trực tiếp vào sông, chất lượng nước của dòng sông trong thành phố xuống cấp nhanh chóng. Sự phát triển sử dụng rộng rãi các con đường trải nhựa trong khu vực đô thị hóa, chức năng giữ nước của lưu vực đã giảm, cùng với mưa lớn, bão trong mùa mưa và đã có những đợt ngập lụt thường xuyên ở các thành phố trên cả nước. Nhiều con sông vừa và nhỏ trong thành phố vẫn tập trung vào chức năng thoát nước và có nhiều con sông xây dựng bằng bê tông làm cho môi trường sinh vật khó phát triển tốt.

Để giải quyết những vấn đề trên, Chính phủ Nhật Bản, đặc biệt là Bộ du lịch giao thông hạ tầng đất đai Nhật Bản (MLIT) đề xuất về "Định hướng cơ bản tái thiết đô thị sử dụng hiệu quả dòng sông", nhằm hướng dẫn, định hướng quy hoạch, cải tạo, chỉnh trang, phát triển các dòng sông trên các địa phương Nhật Bản.

2. Quan điểm tiếp cận

Dòng sông ban đầu được hình thành bởi tự nhiên, còn đô thị được cấu thành tổng thể bởi các vật thể hữu hình do con người xây dựng nên như cơ sở hạ tầng đô thị, cống rãnh, đường xá, tòa nhà…và các vật thể tự nhiên như sông, núi...vv. Do đó, quan điểm tiếp cận về quy hoạch đô thị không nên coi việc tạo ra các dòng sông mà làm thế nào đó để có thể chấp nhận các dòng sông như là các vật thể tự nhiên vốn có trong đô thị và sử dụng dòng sông có hiệu quả mới là điều quan trọng.

Trên thế giới, dòng sông còn được coi như biểu tượng bộ mặt của đô thị, tượng trưng cho văn hóa, thổ nhưỡng của khu vực đó. Do đó, cần phải nhận thức rằng việc cải tạo dòng sông liên quan đến sự phát triển thịnh vượng, bền vững của thành phố.

3. Định hướng chung

(a) Sử dụng hiệu quả đặc tính của dòng sông

Các dòng sông được hình thành kéo dài từ khu vực miền núi thượng nguồn đến các cửa sông hạ lưu tạo thành không gian sông liên tục. Tại khu vực đô thị dòng sông được định hình nên bộ khung của đô thị với vai trò không gian công cộng rộng lớn trong thành phố. Ngoài ra, các dòng sông trở thành điểm nhấn cho mỗi thành phố, với sự thay đổi cảnh quan trong 4 mùa giúp mang đến môi trường trong lành hơn. Đây cũng là nơi cần thiết để hình thành môi trường sống và môi trường sinh trưởng cho các loài động vật và thực vật khác nhau và đa dạng. Hơn nữa, sự hình thành các dòng sông có mối quan hệ liên quan với con người rất đa dạng và đây là một yếu tố tạo thành nét văn hóa độc đáo.

Dòng sông hình thành tự nhiên, mỗi dòng sông có hình dạng (chiều rộng, độ sâu, độ dốc, v.v.) và dòng chảy (lượng nước, tốc độ dòng chảy, chất lượng nước, v.v.) khác nhau và do đó gắn với mỗi dòng sông có hệ sinh thái luôn khác nhau và đa dạng, phong phú. Từ quan điểm quản lý môi trường đô thị việc cải tạo chỉnh trang các dòng sông cần phải được xem xét đầy đủ các đặc tính các dòng sông trong thành phố.

(b) Quan điểm tuần hoàn nước ở lưu vực dòng sông

Ở các khu vực đô thị tồn tại các vấn đề như thay đổi hệ tuần hoàn nước, thiệt hại do lũ lụt và suy giảm chất lượng nước thường xuyên xảy ra, nên cần có quan điểm nhìn rộng ra chất lượng nước cho cả khu vực đô thị chứ không chỉ dòng sông. Đặc biệt, để thúc đẩy các biện pháp kiểm soát lũ lụt tại các thành phố, không chỉ suy nghĩ về tính nhất quán của hệ thống nước mà cần suy nghĩ đến chức năng giữ nước và giải trí của lưu vực, quy hoạch phát triển và quy hoạch sử dụng đất trong tương lai. Đồng thời, chia sẻ vai trò phù hợp trong lưu vực và tích cực thúc đẩy các biện pháp kiểm soát lũ toàn diện trên toàn lưu vực, đảm bảo các chức năng thẩm thấu, dự trữ tích hợp với sự phát triển của cộng đồng.

(c) Hợp tác quy hoạch phát triển

Dòng sông là yếu tố quan trọng cấu thành nên đô thị, nên quy hoạch phát triển cần đảm bảo chức năng đa dạng của dòng sông. Trong tương lai, cơ quan chính quyền địa phương và các nhà quản lý dòng sông sẽ làm việc cùng nhau để suy nghĩ xem xét quy hoạch phát triển dọc theo bờ sông và dòng sông. Sử dụng hiệu quả địa hình tự nhiên, đảm bảo tính liên tục không gian khu vực ven sông và dòng sông (địa hình, cấu trúc, chức năng, cảnh quan, v.v.). Mặt khác, chỉnh trang cải tạo dòng sông, ngoài việc đảm bảo các chức năng kiểm soát lũ, việc cải thiện các chức năng môi trường, sử dụng thích hợp các dòng sông là mục tiêu quang trọng.

Trong thành phố, có nhiều cơ sở hạ tầng khác nhau như công viên, không gian xanh và giao thông đường phố. Đối với các dòng sông cũng vậy với vai trò là cơ sở hạ tầng đô thị nên việc lập quy hoạch cần tích hợp, thống nhất với các cơ sở hạ tầng đô thị khác lại với nhau. Hơn nữa, trong khu vực ven sông khi thiết kế dòng sông và các cơ sở hạ tầng kỹ thuật cần thống nhất đảm bảo tính liên tục không gian đô thị. Điều quan trọng là phải thúc đẩy sự tham gia của người dân địa phương ngay từ giai đoạn lập quy hoạch cho các dòng sông và ý tưởng phát triển thành phố.

(d) Không gian hỗ trợ các hoạt động đô thị

Trong các khu vực ven sông và dòng sông, thúc đẩy việc sử dụng không gian sông thích hợp cho phép các hoạt động đô thị đa dạng cùng với việc cân bằng việc bảo tồn môi trường tự nhiên. Để giảm tác động môi trường của CO2 trong các thành phố cần sử dụng hiệu quả việc làm mát bằng hơi nước của các dòng sông hiện nay không được sử dụng. Ngoài việc sử dụng hiệu quả giao thông vận tải đường sông, cần xem xét việc xây dựng bến tàu như một cơ sở trung chuyển kết nối với giao thông đường bộ, đường sắt.

Sử dụng hiệu quả không gian ngầm của các không gian dòng sông liên tục có khả năng thu nạp cơ sở hạ tầng kỹ thuật đô thị như nước thải, điện... Để tăng cường sức hấp dẫn của thành phố và tái sinh khu vực, cần đánh giá giải pháp sử dụng chỉnh trang cải tạo các dòng sông dựa trên các đặc trưng không gian dòng sông.



Sông Sumida- Tokyo

4. Phương châm cơ bản chỉnh trang các dòng sông đô thị

(a) Đảm bảo không gian công cộng

Cùng với việc chỉnh trang xây dựng các không gian công cộng như không gian giao thông và không gian xanh dọc theo các con sông nhằm cải thiện chức năng phòng chống thiên tai của thành phố và bảo tồn không gian sông nước tự nhiên trong thành phố.

(b) Thúc đẩy cải thiện chức năng phòng chống thiên tai

Chức năng phòng chống thiên tai vốn có của dòng sông cần thúc đẩy sử dụng hiệu quả hơn nữa bằng cách quy hoạch dọc các dòng sông xây dựng các tòa nhà bằng vật liệu chống cháy, cải thiện chức năng lan truyền lửa trong trường hợp hỏa hoạn. Đảm bảo giao thông đủ rộng an toàn cho xe cứu hỏa khẩn cấp, cho người dân thoát hiểm và bố trí không gian xanh dọc theo sông.

Khi gặp trường hợp khẩn cấp, mạng lưới với các tuyến đường sông có thể sử dụng chữa cháy, sử dụng nước dùng cho sinh hoạt của người dân. Ngoài ra, có thể sử dụng thuyền để vận chuyển hàng hóa trong trường hợp khẩn cấp.

(c) Hình thành mạng lưới sông nước và cây xanh

Hình thành mạng lưới sông nước và cây xanh trong khu vực nội đô, bố trí cây xanh trên hành lang quản lý dòng sông. Bố trí quy hoạch khu vực dọc sông cơ bản phải đảm bảo tạo ra lối di chuyển và có thể vận chuyển khi xảy ra trường hợp khẩn cấp.

(d) Sáng tạo và bảo tồn không gian môi trường thân thuộc gần gũi

Bảo tồn thiên nhiên gần gũi còn lại trong những khu vực ven sông. Để hồi phục tự nhiên gần gũi thân thuộc trong đô thị cần thúc đẩy hình thái dòng sông đô thị với tính đa cấp tự nhiên xem xét tính liên tục với môi trường của khu vực ven sông. Ngoài ra, cần nỗ lực để bảo tồn các khu vực ven sông và cải tạo vành đai ven sông.

(e) Sự hồi sinh của không gian bờ sông trong đô thị

Để hình thành các không gian các dòng sông trở nên quyến rũ…v.v đã bị chôn vùi trong quá trình đô thị hóa hoặc những khu vực tối tăm được hồi sinh cùng lúc với quy hoạch phát triển của thành phố. Thời điểm đó, cần tích cực thúc đẩy việc tái sử dụng nước thải đã qua xử lý.

5. Cải tạo dựa trên việc sử dụng hiệu quả đặc tính của không gian dòng sông

Cải tạo không gian ven sông để tạo ra một thành phố nhộn nhịp, nhiều điểm hấp dẫn mới, cần phát triển hài hòa giữa ven sông với dòng sông dựa trên văn hóa, lịch sử, khí hậu, địa phương. Cần thiết phải xem xét tính pháp lý về quy định cho phép chiếm dụng và cấu trúc của dòng sông.

(a) Hình thành tính thẩm mỹ cảnh quan ven sông

Từ quan điểm phát triển đô thị, khu vực dọc theo dòng sông có tiềm năng hình thành cảnh quan quyến rũ, nên cần xem xét cảnh quan hệ thống cơ sở quản lý sông như bờ kè... Quy chế kiểm soát và hướng dẫn chiều cao, màu sắc, thiết kế...v.v, các tòa nhà trong khu vực ven dòng sông. Hơn nữa, hướng đến tạo lập một bộ mặt sông nước với cảnh quan, bố trí chiều rộng đường giao thông phải rộng hơn trước lúc chỉnh trang để tạo lối đi ven dòng sông trong thành phố.

Vì lý do này, khi chỉnh trang cải tạo dòng sông được tích hợp với phát triển quy hoạch đô thị như điều chỉnh đất, điều chỉnh được thực hiện sao cho các không gian như đường phố và không gian xanh được duy trì càng nhiều càng tốt.

Mặt nước trong vắt là một trong những yếu tố quan trọng khi đánh giá cảnh quan dòng sông. Vì vậy khuyến khích sự tham gia của người dân ở khu vực ven sông mỗi hộ gia đình sẽ giảm xả nước rác thải và thúc đẩy tổ chức làm sạch các dòng sông.

(b) Thúc đẩy cải tạo dòng sông sử dụng hiệu quả văn hóa, thổ nhưỡng, lịch sử, địa phương

Cần nỗ lực giới thiệu và bảo tồn những dòng sông có khả năng truyền tải được văn hóa, thổ nhưỡng, lịch sử, địa phương. Và khi tiến hành chỉnh trang cải tạo cần chú ý phải phù hợp với cảnh quan khu vực dọc sông. Thông qua những sự kiện giao lưu truyền thống địa phương, tổ chức sự kiện giao lưu truyền thống được thực hiện thông qua các dòng sông, việc chỉnh trang phát triển dòng sông được thực hiện để hỗ trợ các hoạt động này.

Như vậy, điều quan trọng là phải xem xét không chỉ là môi trường tự nhiên mà còn những nội dung đa dạng, có chiều sâu về văn hóa của địa phương, nắm bắt những đặc trưng phản ánh văn hóa - xã hội, nghệ thuật.

(c) Tạo sự sống động, hấp dẫn

Thúc đẩy việc tổ chức các sự kiện, lễ hội sử dụng các không gian ven sông, xem xét việc thiết kế xây dựng đường đi dạo và không gian nghỉ ngơi vui chơi ven dòng sông để tăng sức hấp dẫn của thành phố, thu hút người dân và giúp hồi sinh khu vực tạo sức sống động.

(d) Cải tạo dòng sông mới hài hòa với khu vực ven sông

Sau khi kiểm tra cẩn thận tác động của việc kiểm soát lũ lụt, xây dựng tích hợp tòa nhà và bờ kè, dẫn nước vào khu vực dân cư, xây dựng tích hợp dòng sông với khu vực ven sông. Nhằm hình thành một không gian bờ sông hấp dẫn sử dụng hiệu quả không gian mặt nước. Ngoài ra, tại những khu vực mật độ cao, để sử dụng hiệu quả nguồn tài nguyên đất đai cải tạo tích hợp hồ điều tiết với dòng sông và công trình kiến trúc.

Mặt khác, không gian công cộng dọc theo sông là không gian rất có giá trị để cải thiện môi trường sông và tái thiết thành phố. Để giữ cho không gian công cộng ở khu vực ven sông vĩnh viễn tồn tại mặc dù bị hạn chế về mặt tài chính, nếu có thể nỗ lực đảm bảo đất công cộng càng nhiều càng tốt.

(e) Sử dụng phương tiện giao thông thủy

Thúc đẩy việc sử dụng vận tải đường sông để giảm giảm các tác động môi trường, diều tiết tắc nghẽn giao thông đường bộ trong thành phố. Vì lý do này, cần xem xét các biện pháp cải tạo, chỉnh trang cải thiện bến tàu như một nút với giao thông đường bộ. Ngoài ra, khi khẩn cấp cần có biện pháp sử dụng như lúc bình thường. Hơn nữa, để sử dụng mặt nước một cách thích hợp, thúc đẩy các biện pháp cấm tàu neo đậu bất hợp pháp.

(f) Sử dụng cho hoạt động vui chơi, giải trí

Tối ưu hóa việc sử dụng hiệu quả các đặc tính vốn có của dòng sông như một không gian tự nhiên quý giá còn sót lại trong thành phố, thúc đẩy việc chỉnh trang cải tạo không gian đi bộ và không gian mặt nước thân thiện, nhằm tăng cơ hội tương tác với nước.

Ngoài ra, không gian mặt nước thân thiện, đẩy mạnh sử dụng hoạt động không gian giải trí dựa trên các đặc tính của dòng sông.

(g) Cải tạo tích hợp với hệ thống hạ tầng đô thị

Để thúc đẩy cải tạo phát triển hệ thống hạ tầng đô thị trong thành phố, sử dụng hệ thống cơ sở hạ tầng thông tin, nước thải ngầm, không gian ngầm của các con sông được tạo ra liên tục bởi các kênh sông ngầm và đường hầm quản lý các dòng sông.



Kênh Sibuya Tokyo

6. Giải pháp cải tạo toàn diện cho việc lập quy hoạch sử dụng hiệu quả các dòng sông

Việc lập quy hoạch sử dụng hiệu quả các dòng sông sẽ ngày càng trở nên quan trọng hơn trong tương lai. Vì vậy, cần xem xét nhiều quan điểm khác nhau của dòng sông trong đô thị và phân chia thành các khu vực như lưu vực sông, ven sông và khu vực sông.

Ngoài ra, từ quan điểm nâng cao tính hiệu quả trong việc thực thi quy hoạch, cần làm rõ quy hoạch cho các dòng sông trong thành phố. Về nguyên tắc, thiết kế cải tạo các dòng sông trong thành phố thì quyết định thuộc đồ án quy hoạch đô thị.

Đặc biệt, tại các khu vực nội đô hiện tại bao gồm (khu vực tập trung dân số: DID), điều quan trọng là phải phối hợp các kế hoạch và dự án phát triển dòng sông đồng thời thực hiện với việc cải tạo phát triển các dự án đô thị.

(a) Lập quy hoạch sử dụng hiệu quả các dòng sông

Dòng sông là một cấu thành quan trọng của các thành phố và trong đồ án quy hoạch tổng thế dòng sông cũng phải được đóng vai trò tích cực trong nội dung đồ án. Quy hoạch dòng sông nhìn từ góc độ diện rộng, phương châm cải tạo chỉnh trang cơ bản dòng sông trên phạm vi cấp tỉnh được lập trên nền tảng của quy hoạch chung vùng đô thị với phương châm bảo tồn phái triển chỉnh trang.

Ngoài ra, để sử dụng hiệu quả chức năng phòng chống thiên tai và chức năng môi trường là đặc tính của các dòng sông, liên kết với các cơ quan liên quan, cơ sở khác và dưới vai trò được phân chia thích hợp, vai trò của dòng sông được xác định trong các đồ án như quy hoạch phòng chống thiên tai địa phương và quy hoạch cơ bản mảng xanh.

(b) Lập quy hoạch bờ sông

Để chỉnh trang cải tạo và sử dụng các khu vực ven sông và dòng sông một cách tích hợp, điều quan trọng là phải phối hợp phương pháp sử dụng, phương pháp chỉnh trang điều chỉnh phù hợp thiết kế, cấu trúc hỗ trợ lẫn nhau để phát huy được đặc tính dòng sông.

Vì lý do này, dựa trên Đồ án quy hoạch chung bao gồm phương châm bảo tồn phát triển cải tạo lập và điều chỉnh quy hoạch cải tạo dòng sông và đồng thời, địa phương cần lập quy hoạch dòng sông đảm bảo hiệu quả đặc tính dòng sông về môi trường, chức năng phòng chống thiên tai của dòng sông.



Ý tưởng quy hoạch thiết kế ven sông đường cao tốc Hanshin - Osaka

7. Chia sẻ vai trò - Hợp tác công tư PPP

Để thúc đẩy việc lập quy hoạch đô thị tích hợp dòng sông và khu vực ven sông, trước tiên nhà quản lý dòng sông, dân cư địa phương, chính quyền địa phương, dựa trên sự gắn kết mật thiết giữa các cơ quan hữu quan cần có phân chia chi phí cho phù hợp với mỗi vai trò đó được phát huy. Hơn nữa, khi tiến hành chỉnh trang cải tạo cấp địa phương không lập sổ tay mang tính thống nhất, mà căn cứ vào hiện trạng khu vực, tiến hành chỉnh trang dựa trên điều kiện có sẵn mà không bị gò bó, hạn chế bởi các sổ tay hướng dẫn.

(a)Vai trò của địa phương

Chính quyền địa phương là chủ thể lập quy hoạch nên việc nắm được nguyện vọng ý chí của dân cư địa phương là dễ nhất, và với vai trò là đơn vị chính lập quy hoạch để đề xuất ý tưởng quy hoạch sử dụng hiệu quả dòng sông cần sự hỗ trợ của nhà quản lý dòng sông. Ngoài ra, từ góc độ phát triển cộng đồng về mặt quản lý cải tạo dòng sông đô thị cần xem xét một hệ thống các chủ thể tham gia có thể chủ động đáp ứng vấn đề khi xảy ra tại địa phương.

(b) Thúc đẩy sự tham gia của cộng đồng

Cần coi các con sông trong thành phố là không gian môi trường quen thuộc và cần tích hợp vào đồ án, cư dân địa phương không chỉ đơn thuần tham gia vào quy hoạch và đề xuất ý tưởng mà còn có quyền tự chủ và tham gia lập quy hoạch chung. Để đạt được điều đó, cần phải sự tương tác giữa người dân địa phương và dòng sông như sử dụng các dòng sông vào việc thiết lập một nơi giáo dục môi trường, cung cấp thông tin về các dòng sông như mức độ an toàn kiểm soát lũ hiện tại.

Ngoài ra, cần có thế chế chính sách để cho người dân, cộng đồng có thể tham gia tích cực không chỉ ở giai đoạn lên ý tưởng và lập quy hoạch, mà cả ở giai đoạn duy trì quản lý cải tạo dòng sông. Ví dụ, đầu tiên xem xét việc cải tạo môi trường sinh học, bảo vệ chất lượng nước, sử dụng hiệu quả tham quan cho lĩnh vực giáo dục, quan hệ đối tác với người dân địa phương và tổ chức NPO và quản lý thông qua quan hệ đối tác bao gồm quan điểm học hỏi từ dòng sông.

Hơn nữa, xem xét hỗ trợ giải pháp cho hoạt động giáo dục đào tạo nguồn nhân lực cần thiết cho việc lập quy hoạch tích hợp giữ dòng sông và quy hoạch chung và nội dung này thể hiện ý kiến của người dân địa phương được phản ánh trong đồ án quy hoạch.

(c) Vai trò của người quản lý sông

Để thúc đẩy lập quy hoạch đề xuất ý tưởng cho quy hoạch sử dụng hiệu quả dòng sông, các nhà quản lý sông cần tích cực cung cấp thông tin liên quan đến điều kiện sử dụng, lịch trình cải tạo, nội dung quy hoạch ý tưởng chỉnh trang dòng sông. Ngoài ra, tích cực hỗ trợ cư dân địa phương và các hoạt động của tổ chức NPO liên quan đến dòng sông và cung cấp thông tin có hệ thống bằng Internet (liên kết đến trang web, v.v.) và xuất bản trên các tạp chí, các phương tiện khác nhau.

(d) Sự tham gia của các doanh nghiệp tư nhân

Để nhận được hỗ trợ kinh phí và khai thác mối quan hệ cộng tác của doanh nghiệp tư nhân nhằm cải tạo dòng sông, cầm xem xét giải pháp chỉnh trang không gian ven sông dựa trên doanh nghiệp tư nhân, cải tạo bờ kè được tích hợp với các tòa nhà tư nhân dọc theo sông và đưa dòng sông vào khu vực đất tư nhân.

8. Kết luận

Trên cơ sở nội dung định hướng cơ bản tái thiết đô thị sử dụng hiệu quả dòng sông của MLIT về vấn đề giải pháp chỉnh trang cải tạo các dòng sông. Những nội dung chủ yếu về các biện pháp chỉnh trang cải tạo mà Thành phố có thể tham khảo:

- Chỉnh trang cải tạo dòng sông phải coi trọng quan điểm tuần hoàn nước, lưu vực nước, cùng với tận dụng triệt để sử dụng hợp lý đặc tính của dòng sông.

- Với các dòng sông là yếu tố cấu thành quan trọng của đô thị, nên cần lập quy hoạch tổng thể với phương châm - bảo tồn - phát triển - chỉnh trang.

- Dòng sông với vai trò là hạ tầng đô thị được phê duyệt bảng quy hoạch đô thị, chỉnh trang đô thị, phát huy đặc trưng dòng sông.

- Sông trong đô thị ngoài chức năng kiểm soát lũ, đảm bảo chức năng môi trường cùng với chức năng phòng thiên tai, chỉnh trang không gian hỗ trợ các hoạt động đô thị.

-Việc chỉnh trang cải tạo cây xanh, giao thông dọc các dòng sông sẽ giúp cải thiện chức năng phòng chống thiên tai của thành phố.

- Nỗ lực phục hồi bảo tồn tính tự nhiên quen thuộc vốn có của dòng sông trong đô thị.

- Dựa trên nền tảng về văn hóa, khí hậu, thổ nhưỡng, lịch sử của khu vực mà cân bằng hài hòa dòng sông và khu vực ven dòng sông.

- Không gian dòng sông sử dụng cho các hoạt động giao thông thủy, giải trí. Ngoài ra, dòng sông còn được coi là được sử dụng không gian lưu trữ cho cuộc sống đô thị.

Tham khảo

1.https://www.mlit.go.jp/river/shinngikai_blog/past_shinngikai/shinngikai/shingi/9909205a.html
2.https://www.mlit.go.jp/river/shinngikai_blog/past_shinngikai/shinngikai/shingi/9909205e.html
3.https://www.city.sumida.lg.jp/kuseijoho/sumida_kihon/ku_kakusyukeikaku/sumidagawa_mizube.files/mizube6.pdf
4.https://www.suito-osaka.jp/history/history_11_10.html
5.https://www.shibuyabunka.com/blog.php?id=1003
6.http://www.kensetsu.metro.tokyo.jp/content/000006680.pdf
7.https://saitoshika-west.com/blog-entry-166.html
8.http://urbantours-mkn.cocolog-nifty.com/blog/2016/04/89-10-f733.html

LIVING LABS – AN APPROACH TO STUDY AND IMPLEMENT RIVER MANAGEMENT PROJECTS IN HO CHI MINH CITY

(LIVING LABS – MỘT CÁCH TIẾP CẬN PHỤC VỤ NGHIÊN CỨU VÀ TRIỂN KHAI CÁC DỰ ÁN QUẢN LÝ SÔNG, KÊNH RẠCH TRÊN ĐỊA BÀN TP.HCM)

Nguyen Hong Quan[1*], Kayla Tift[2], Tran Thi Van Thu[1], Nguyen Thuy Vien Minh[1], Mariana da Cunha Oliveira Santos[3], Vu Thi Hong Hanh[4]

[1]Center of Water Management and Climate Change (WACC), Institute for Environment and Resources (IER), Vietnam National University - Ho Chi Minh city (VNU - HCM)

[2]Institute for Housing and Urban Development Studies, Erasmus University Rotterdam

[3]Institute of City Planning and Urban Design, University of Duisburg-Essen, Essen, Germany

[4]Faculty of Architecture, University of Architecture Ho Chi Minh City

Abstract

Ho Chi Minh city has a beautiful water landscape with populated rivers and canals networks. Over the last few decades, however, the water system has been compromisedas a result of water pollution, informal settlements, and unregulated development. Consequently, the city has been working in order to improve the current situation through various urban upgrading projects. While some promising international projects through the World Bank, Japan and Belgiumhave undertaken efforts to rehabilitate the river networks in HCMC, the city is still faced with multiple issues to develop and implement multi-purpose and multi-functional river restoration projects. Typical reasons for failurehave been attributed to limited time preparation, lack of holistic perspectives, lack of stakeholder involvement, and limited implementation capacity. In this paper, we introduce the concept of "Living Labs," which includes five main components: (1) Multi-Method Approach; (2) User Engagement; (3) Multi-Stakeholder Participation; (4) Real-life Setting; (5) Innovation and co-Creation.Living Labs offer to support the development and implementation of river management projects in Ho Chi Minh city. We use the case of Xuyen Tam canal as an illustration of how the concept can be implemented in practice.

[*] Corresponding: Assoc. Prof. Dr. Nguyen Hong Quan, Center of Water Management and Climate Change (WACC), Institute for Environment and Resources (IER), Vietnam National University - Ho Chi Minh city (VNU - HCM), Mobile: +84-908275996 nhquan@wacc.edu.vn

Introduction

Issues of Rivers and Canals in Ho Chi Minh City

While the encroachment of riverbanks and canals havegradually decreased in 2017 from the previous year in HCMC, informal settlements still remain a significant problem for the quality of the water systems. Often, informal settlers and development projects will intrudeand construct on protected corridors of rivers and canals in the city. In 2014, there were 360 infringement cases on navigable canals, channels, and rivers that have traffic function; 75 cases in 2017 and down to 64 in 2018. According to Decision 22/2017 of The People's Committee, itstrictly prohibits all acts of illegal encroachment ofland and using land in wrong purposes or acts of causing harm. This decision was a result of landslides which affected the safety and stability of construction works, thereby protectingriverbanks, streams, canals ditches and public lakes. Department branches and districts managers were decentralized to further enable proper management, delegating clear responsibilities and regulations of water systems within their jurisdiction. Even though they regularly inspect, supervise and handle violations– achievinginitial results - there remains a significant delay of project implementationto renovate and embellish the rivers and canals. This delay causes re-encroachment and creates an unbreakable cycle of river and canal degradation. According to Vu Ngoc Long, the former Director of The Southern Institute of Ecology, if "we are tardy for restoration of the original function of canal systems in HCMC, the city is forecasted to suffer the terrible impact of climate change, the quality of life of people will be severely affected within 10 to 20 years."

Noticeably, there are several backlog cases that have yet to be handled. For instance, Tan Hung Co, LTD. built illegal and embankment in district 8, comprising of and electrical pole with 400 meters in length on the river route to Cho Dem. In addition, households of Bui Thi Thanh Van in District 9 levelled and filled a canal branch of Ba Cua. Unmistakably, a series of other long-standing violations have existed and caused sizable damage to riverbeds and the individuals dependent on these waterways. Not only are ecological issues a concern, but the challenges of social livelihoods deeply imbedded in the river and canal networks. The corollaries of encroachment are narrowing and changing water flow, affecting sedimentation and agriculture, changing flood patterns, water pollution and even drought; the corollary of levelling and construction result in landslides surrounding and within the riverbeds, limiting water storage capacity and changing the natural water patterns. Many canals are violated and turned into sewers, inhibiting water flow andresulting in stagnation, trash collection, and promotion of water-born illnesses. Conversely, people also build houses, roads and other public and social infrastructure. Mr. Nguyen Van Hiep, former Deputy Director of HCMC Department of Construction, emphasized "the death ofrivers and canals is definitely due to human factors; however, the responsibility of Agency management is very big and important," thereby suggesting deficiencies in capacity.

Water pollution in Ho Chi Minh City (HCMC) canals endures as major problem - with no organized waste removal services and an outdated sewage system that allows much of the city's used household water and toilet sewage to be discharged directly into the canals. Public media, governmental sources, and independent research indicate that all canals in the city are polluted with high levels of bacterial and inorganic toxic agents and littered with solid waste. So the channels and canals in HCMC have been transformed from means of transportation and flood control into an environmental hazard and a slum area (Elena Givental 2014). According to a report by the Ho Chi Minh City Environmental Protection Agency, (HEPA, http://www.hepa.gov.vn), about 150,000 cubic meters of industrial wastewater, 17,000 cubic meters of hospital wastewater, 500,000cubic meters of domestic wastewater, 400–500 tons of solid waste, and 300 tons of human waste are disposed directly to the Ho Chi Minh City canals daily (Nguyen Thi Van Ha et. al., 2008).

Efforts from Ho Chi Minh City Government

Ho Chi Minh city has spent considerable time and effort in the improvement of this situation. Urban upgrading is one of seven key programs approved by Ho Chi Minh City government. The objective of this program is to reorganize the communities who live along the rivers and canals as well as degraded apartments. The upgrading program has not only improved the life quality of the upgraded communities but also improved the water quality, reduced floods and created a

livable space for trees within new land developments. Since 2000, the city has implemented a number of projectssuch as: Nhieu Loc-Thi Nghe, Tan Hoa-Lo Gom, and Doi-Te. So far, there are about 36,000 households that have been resettled within this program. There are thousands of alleys, roads, and drainages that have been upgraded. The face of Ho Chi Minh City has been changing positively. The urban space has been extended, and more urban facilities have been provided together with new land development areas. However, according to the report from HCMC, there are still 20,000 household who are living near canals in degraded and decaying apartments. These households should be relocated and/or reconstructed. However, this progress remains slow to implement given limited capital resources as well as legal arrangements. The main concernfor the river upgrading program is resettlement. The resettlementsmust ensure the livelihoods of thousands peopleafter relocation.

Living Labs

As mentioned, a considerable challenge Vietnam faces in the wake of upcoming policy and project proposals is that of implementability. Many institutional solutions have already been presented to local and national officials in HCMC, but few have been successfully executed, leaving uncertainties in the feasibility of plan implementation and policy adoptability in HCMC (Leeuwen et al., 2015), especially concerning river rehabilitation. Due to this issue, HCMC sees an integral need for a mechanism that can provide an explanation for unimplemented projects.Using Living Labs as a solution to the implementation gap could be the key to identify obstacles and challenges within project proposals.

What is a Living Lab?

Although many definitions have been attributed to Living Labs, it can mainly be described as “an orchestrator of open innovation processes focusing on co-creation of innovations in real-world contexts by involving multiple stakeholders with the objective to generate sustainable value for all stakeholders focusing in particular on the end-users” (Evans et al., 2017; pg. 11). Accordingly, the term is associated with five main characteristics.

Characteristics of a Living Lab (Evans et al., 2017)

-**Multi-Method Approach**: The multi-method approach includes numerous devices, systems and techniques in order to achieve a similar vision.

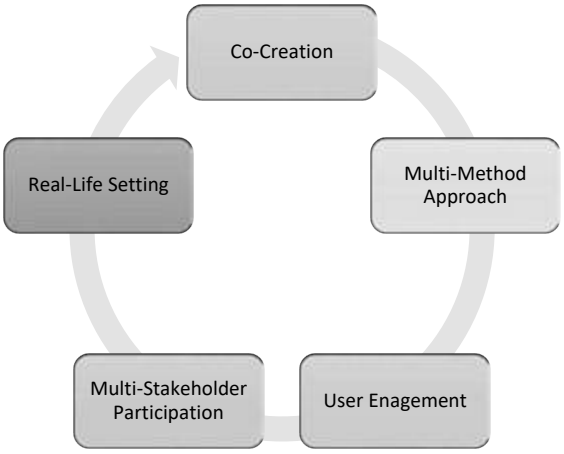
-**User Engagement**: Encouraging all users to engage and interact with the process.

-**Multi-Stakeholder Participation**: Allowing stakeholders from all areas to participate,

-**Including**: Academia, Private Sector, Local Authority, NGO’s, Locals, etc.

-**Real-life Setting:** Living Labs are intended to deal with real situation, to implement trials and to account for the present and future situation.

-**Co-Creation**: Through user engagement and multi-stakeholder participation, new projects, policies, ideas and technologies will be created and tested.



Purpose

Through the use of living labs, complex problems can be approached through the perspectives of all stakeholders, especially though the perspectives of business stakeholders to ease the implementation of Public-Private Partnerships. The Worldbank is also using Living Labs as an innovative strategy mechanism for developing countries (Ballon & Shuurman, 2015). Living Labs focus on the initial vision of the project, which will then carry into the plan, and ultimately leading towards implementation of a multi-purpose solution. They are conducted in real-life contexts that add value to user-oriented innovation.



Benefits of Living Labs

- Innovation
- Bottom-up Design Approach
- Addresses Implementation Gap
- Networking and Information Exchange
- Technology Transfer
- Increased Understanding

Within the methodology perspective, processes such as data transfer and methods for user involvement are highlighted. There are basically three phases:

a) Organizational level: Where the living lab is a set of actors and stakeholders organized to enable and foster innovation. These organizations tend to be public-private partneships (Leminen, 2013);

b) Project level: Where Living lab activities take place following a mostly organization specific methodology in order to foster innovation;

c) User activity level: Where the various assets and capabilities of the living lab organization manifest themselves as separate activities where users and stakeholders are involved.

d) This resonates with design thinking, which proposes an iterative approach, based on 'analysis' and 'synthesis', that facilitates experimental learning, and alternates between divergent thinking and convergent thinking (Brown, 2008; u4loT; 2019). Action research is then used as a method to build these methodologies out of concrete cases and projects, carried out within the Living Lab (Dell'Era&Landoni, 2014).

Ultimately, Living Labs have the ability to produce better projects and to realize opportunities and barriers within unimplemented projects. Living Labs have been used in sustainability concepts, smart mobility, river and basin restoration, and cultural preservation. Through the use of co-collaboration, problem areas are identified, visions are formed, and plans are implemented. The success of many of these projects reiterates the need for a steady channel of communication through various stakeholders - an environment which Living Labs can provide.

Living Labs as a Gateway to River Rehabilitation

PHUSICOS

A prominent example of Living Labs within the European context is the PHUSICOS project within water-sensitive European mountainous regions. The Intent of PHUSICOS was to implement nature-based solutions involving the quadruple helix model – government, industry, academia and civil servants. In order for PHUSICOS to succeed, the European Union identified the need for multi-stakeholder participation and expertise in implementation of research, development and innovation projects (RDI's). The Living Lab model is employed to effectively acknowledge the implementability gap and has been distinguished as a successful approach to high-creative solution design (European Commission, 2018).

By using the living labs approach and involving an interface environment between stakeholders, the project was able to "to solve important research questions and generate new insights to key impact factors supporting a functioning Living Lab approach in the context of sustainable land use planning, NBS implementation and climate change mitigation" (European Commission, 2018; pg. 12). The benefits provided by involving a Living Labs approach has positively affected the outcome of the PHUSICOS project through problem identification and innovation technology, as well as the creation of new projects. These included the Green Surge Project and the Isar River restoration project.

Green Surge

The Green Surge project was established through the European Commission's Seventh Framework Programme as an initiative that involved the Living Labs methodology. The project's aim was to test different ways to connect green spaces and people in the "context of land use conflicts, climate change adaptation, demographic changes, and human health and wellbeing" (European Commission, 2018; pg. 18).

Amidst these challenges, the innovative and bottom-up approach of the Living Lab's environment allowed for interesting lessons and

results of the project. The Living Labs were established in five urban cities throughout Europe, providing a continuous co-production of knowledge demand and knowledge supply, which allowed for tailor-made recommendations for each city as well as in a broader European context. As a result of the living lab, the project was able to form Learning Alliances, therein forming an intensive knowledge exchange. They identified areas of green that could be connected for better performance, and they implemented new policies and regulations for green space maintenance and gave policy-makers new-founded confidence on urban green-infrastructure technology and implementation (Mattiissen et al., 2017).

Isar River, Germany

Isar River, Germany, used Living Labs as a mechanism for river rehabilitation. Through living labs, the project was able to identify gaps within the flood protection strategy, identifying water capacity deficiencies of German damns in the instances of flood. Also, local authority and citizens were involved to address the water quality of the river, in addition to involving scientists to address the water flow speed to support ecological and social functions. It had been discovered that channeling the river weakened the flow strength of the river, with caused problems for citizens and sedimentation flow. Furthermore, the poor aesthetic of the river due to grey infrastructure initiatives was addressed and corrected. As a result, the Living Lab environment addressed specific problems with the Isar River, summoned stakeholders, created a vision, gathered appropriate funding and implemented a plan. The outcome proved to be highly successful (Mattiissen et al., 2017).

Living Labs as Cultural Preservation

Throughout many countries in Asia, Living Labs have been explored for the purpose of cultural preservation. For example, the capital of the West Java Province, Banding, is utilizing a collaborative approach with local officials, specialist architects, academics and local citizens to develop open areas as ‘smart green spaces.’ Problem areas were identified in safety and transportation concerns with underutilized plots. As a result, they have newly organized festivals from an emerging civil society called the BCCF, innovative designs for new parks, and new bike sharing and pedestrian schemes. This also prompted major financial investment through the city’s initiative (Mangano et al., 2016).

Living Labs can also be seen in the Southeast Asian Creative Cities Network comprised of Indonesia, Malaysia, The Philippines and Thailand. This initiative formed as a result of a lack of permanent spaces to share knowledge and a lack of participant cities. The Living Lab is composed of representatives from ten different cities, the British Counsel, CMU STeP and Creative Chiangmai, while involving local experts and citizens. There is an abundant exchange of ideas, resources and expertise to expand the countries involved. Joint bids for public agency or private funding were formed, which allowed for the creation of competitions, joint activities, events and symposiums (Mangano et al., 2016). Overall, this initiative has fostered a more creative environment and focused on the value of innovative thinking.

Xuyen Tam Canal

Introduction

City is well known for dense canal/waterway networks which played critical roles in its spatial, social cultural and economic characteristics; differently defined through history; of which those with more layers of usages overtime should generate more values than those of vacancy and ignorance. Among those, Xuyen Tam seem belongs to the second category which, for along time, gradually occupied by informal settlements and usages.

Compared to other historically significant canals such as Tau Hu Ben Nghe, Kenh Te, Kenh Doi, ad Nhieu Loc Thi Nghe, Xuyen Tam is rather small and less important to the foundation and development of the city. However, the fact that it runs across only Binh Thanh District, its curvy shape, its shallow and narrow are somehow distinctive and potential for locally community-based upgrading activities.

Since 1990s, some major canal upgrading projects have been carried out, helped transform some waterfront sections to better conditions, evidenced along canals such as Nhieu loc Thi Nghe, Tau Hu Ben Nghe, Tan Hoa Lo Gom, etc. However, it is argued that apart from the water and spatial qualities' improvements, valuable community – based social cultural characteristics have been missed; the spatial patterns along sides waterways have also controversial due to the removals of many significant buildings/architecture, the chaotic building scales, heights, shapes, sizes, densities, setbacks and landuses. These are challenges for Xuyen Tam channel rehabilitation that need more innovative approaches.

Current Issues

Xuyen Tam channel flows through Binh Thanh District with a subcatchment of 600 hectares and a length of 8.2 km, including 6.2 km of the main route connecting Nhieu Loc-Thi Nghe canal to Vam Thuat river and 2 km consisting of 3 total branches (Son Bridge, BinhTrieu and BinhLoi). This channel is one of the most polluted HCMC waterways due to the domestic waste of over 2,000 households living along it. Additionally, the channel cross section is narrowing due to encroachment on the riverbanksfrom illegal settlements, and excess sedimentation from a lack of dredging. As a result, local residents have been living in conditions prime for flooding and water-related diseases for the past 20 years[†].

The proposal of Xuyen Tam channel rehabilitation[‡], approved by HCMC People's Committee in 2002, includedimprovement in sanitation practices, infrastructure construction, and urban landscape planning. Yet, it has not been implemented because of difficulties to secure investment, even though investment capital has been steadily increasing in works of compensatory and construction. There is also the issue of re-encroachment, which further delays construction efforts. Therefore, the city has recognized a need for contributions of relevant stakeholders, such as HCMC departments, university researchers, construction agencies, and other applicable agents to evaluate advantages and disadvantages of implementing the Xuyen Tam channel rehabilitation project in the near future.

[†]https://web.archive.org/web/20171120164452/https://tuoitre.vn/song-o-noi-o-nhiem-nhat-tp-hcm-20171118170223132.htm

[‡]http://www.sggp.org.vn/tap-trung-suc-va-luc-cai-tao-rach-xuyen-tam-609442.html



The layout of Xuyen Tam channel. (*Source: Internet, Googel Map*)

Application of "Living Lab" in the Context of Xuyen Tam Canal

The five characteristics of Living Labs have been applied to the case of Xuyen Tam Canal. Below are the displayed mechanisms to improve the project's outcome:

1. Multi-Method Approach

- MOTA analysis of implementation possibility (Ho et al. 2015, Nguyen et al, 2019)
- Multi-purpose landscape planning
- Circular economy business model

2. User Engagement

- Land developers
- International donors
- Local authorities
- Business partners
- Local communities
- NGOs

3. Multi-StakeholderParticipation

- Vision development and sharing
- Action plan development
- Call for investment
- Implementation and Monitoring

4. Real-life Setting

- Public works
- Waste management
- Plastic waste management
- Local livelihoods
- Environmental monitoring

5. Innovation and co-Creation

- Smart city
- Flood resilience
- Public and green space
- Business models

Conclusion

Encroachment of the river and canal systems in Ho Chi Minh City persists as a leading cause of water pollution, flooding and ecological degradation. This can have serious consequences on the livelihoods of citizens and overall resiliency of HCMC, especially concerning water

management. It is still difficult, however, for the city to solve water-related issues givenlack of holistic perspectives - lack of stakeholder involvement, limited implementation capacities, and inadequate solution proposals.

In this paper, we introduced the concept of "Living Labs" with several examples in the world, primarily Europe and Southeast Asia. Living Labs can be used in both environmental and social contexts and provides demonstrated improvement in project outcomes. We also introduced the case study of canal rehabilitation for Xuyen Tam Canal, proposing Living Labs as a viable solution to acquire funding, implement new technology and involve all stakeholders in order to co-Create and identify implementation gaps. Accordingly, we would like to stress the importance ofLiving Labsas a new, integrated approach with numerous advantages which can offer a solution for HCMC's water crisis.

References:

Ballon, P. and Schuurman, D. 2015. Living labs: concepts, tools and cases. Research Gate, Available at: DOI: 10.1108/info-04-2015-0024 [Accessed 10/08/2019].

European Commission, 2018. PHUSICOS According to nature. (Deliverable D3.1 Guiding Framework for Tailored Living Lab Establishment at Concept and Demonstrator Case Study Sites; European Commission. Available at: https://cordis.europa.eu/project/rcn/217465/factsheet/en [Accessed 10/08/2019].

Evans, P., Schuurman, D., Ståhlbröst, A. and Vervoort, K., 2017. Living Lab Methodology Handbook. The European Commission. Available at: https://u4iot.eu/pdf/U4IoT_LivingLabMethodology_Handbook.pdf [Accessed 10/08/2019].

Leeuwen, C., Dan, N. and Dieperink, C. 2015. The Challenges of Water Governance in Ho Chi Minh City. Integrated Environmental Assessment and Management, 9999 (9999), pp. 1-8. Available at: https://www.watershare.eu/wp-content/uploads/10.1002_ieam.1664.pdf [Accessed 17/04/2019].

Ho, L. P., L. M. Hermans, W. J. A. M. Douven, G. E. Van Halsema, and M. F. Khan. 2015. "A Framework to Assess Plan Implementation Maturity with an Application to Flood Management in Vietnam." Water International 40: 984–1003. doi:10.1080/02508060.2015.1101528.

Hong Quan Nguyen, Mohanasundar Radhakrishnan, Thi Kim Ngan Bui, Huu Loc Ho, Long Phi Ho, Viet Thanh Tong, Luu Trung Phung Huynh, Duc Dung Tran, Nguyen Xuan Quang Chau, Thi Thu Trang Ngo, Assela Pathirana, 2019. Evaluation of retrofitting responses on urban flood in Ho Chi Minh City using Motivation and Ability (MOTA) framework. Sustainable cities and Society, 47:101465 DOI: 10.1016/j.scs.2019.101465 17.

Mangano, S., Sekhar, A., Sheng, D., Jouannes, B., et al., 2016. Cities: Living Labs for CuLture Cities: Living Labs for CuLture

Case Studies from Asia and Europe. Singapore: Asia-Europe Foundation. [Accessed 12/08/2019].

Mattijssen, T.J.M., Olafsson, A.S., Møller, M.S., Gulsrud, N., Caspersen, O.H. (eds).2017. Urban

Green Infrastructure: Connecting People and Nature for Sustainable Cities. A Summary for Policy Makers. GREEN SURGE D8.5. Copenhagen

Vu, 2017, Nhà ở trên kênh rạch TP. HCM, vấn đền hận diện và đề xuất hướng phát triển đặc trưng không gian kiến trúc cảnh quan đô thị, Tham luận Hộithảo 'Nhà ở trên và ven kênh rạch tại TP.HCM', HCM11/2017

WATERWAYS AND URBAN MORPHOLOGY OF SAIGON HOCHIMINH CITY CASE STUDY OF XUYEN TAM CANAL AREA IN WARD 1 AND 2, BINH THANH DISTRICT

Hanh Vu
University of Architecture Hochiminh City,
196 Pasteur District 1, Hochiminh City Vietnam
E-Mail: hanh.vuthihong@uah.edu.vn

ABSTRACT

Saigon- Hochiminh City (HCMC) has a long history of water-based development, defined by entire system of water transport routes, water-based living culture and productivities. Today, due to the declines of water transport and water-related social economic activities, water-based settlements have degraded the qualities of their living and working environments, negatively contributing to images of the city with pollutions, slums and garbage filled.

In order to upgrade the conditions, improve water landscape, attract investments and accumulate economic growth, city government, with financial and technical supports from national and international levels, has carried many projects on water upgrading and redevelopment. The general objectives have been recorded as (1) (completely or partly) evictions of water-based communities/households, (2) constructions or widening of water - side roads, and (3) renovations and developments in vacant areas acquired from land pulling and readjustment.

However, the effectiveness of evictions and resettlements of large number of households, the incomprehensive and passive plans for spatial renovations and upgrading after road constructions, and the demolitions of lots of valuable buildings have been questioned.

If only are the values of water - based characteristics convincingly identified, the responsive and sensitive solutions for these areas are reasonably appropriate. This paper develops a framework to analyze values of these settlements from various aspects of spaces based upon morphological approach: the physical, the behavioral and emotional characters. Then, taking a section of Xuyen Tam canal as a case study, this paper applies the framework to analyze and discuss its future spatial transformation.

Key words: *Saigon, Hochiminh city, HCMC, canal, values, character, physical, behavioral, spatial, emotional, identities, transformations, Xuyên Tâm.*

1. INTRODUCTION

In Saigon-HCMC, areas along sides and on river/canals have been places and homes of many people. Thanks to the dense water network of natural and man-made water channels (together called canals here), water transport and diverse water-based working and living activities have become identifiable elements [1, 2].

Over long transformations, water-based communities have got smaller and moved away from water whenever they can afford to leave [1,2,3,4]; canals are only place for whom having social economic constraints. The so-called messy, polluted and degraded canals and their communities have expanded to all canal areas in the city centre during 1960s – 1970s, and the situations returned to the waterways that receive less official attention and control during1975-1990s.

To solve the problems of water, air and visual pollutions, the declines of social cultural environments, at the same time to attract more investments and stimulate economic growth, many canal upgrading projects have been carried out, commonly aiming at:

- Evictions of houses on and along sides of water channels;
- Water-side roads constructions;
- Spatial renovation of areas along sides, spare lands for larger scale developments within debatable buffer zones.

If these are appropriate, then the next task is to research and propose suitable spatial development models and resettlements for the evicted communities. However, according to a PhD research done in 2010 (Vu, 2010), every water channels in Saigon HCMC has different roles and contributions to 'the greats and falls' of the city; among which belonging spatial elements such as roads, buildings, plants, and living cultures have been also differentiated. As a result, a prototype of either conservation or development applied in such areas has been always questionable. East-West highway (later Vo Van Kiet Boulevard) is an example. Clearly, the road construction and the clearance of canal housing have brought a new 'civilized, modern clean and tidy image' to the area [2,,3,5]. However, drawbacks remained such as the evictions of a large number of 20,000 households, controversial resettlements sites and policies, the disconcertment of spatial development in 'post road construction', and the removal and demolitions of many valuable architecture have been negative points of the project [2].

2. FRAMEWORK TO ANALYZE SPATIAL IDENTITIES OF SPACES

In any human settlement, aspects of spaces include (1) physical attribute, (2) activities and (3) meanings (Relph (1976), Bentley (2012), Vu (2012, 2017) :

- Physical attributes/forms): include (1) natural elements such as terrain, topography, water surface, water channels, trees and plants, etc), (2) the built fabric such as spatial forms, architecture, road/street, amenities and facilities to serve human's needs. These elements are perceived by people using human's senses; resulted in what is called '***cognitive dimension*** of space';
- Activities: including (mostly) human activities and of other creatures on earth. These activities occur in different time, at different spaces and with different routines/manners; however are divided into two categories: passive activities and active activities. All activities occurring in one space create '***behavioral dimension'*** of that space. Some activities happen regularly in one space in a long enough time soon likely become identifiable elements of that space.
- From those two above spatial dimensions, meanings of physical attributes and activities are formed, transferred through time and spaces, create '***emotional dimension'*** of space. With different individuals participating into this perceiving procedure, this has important meanings, experiences, elements that connect themselves to surrounding environments. This is also base to develop methods to evaluate quality of space, by different perceivers who take part in the transformations of spaces.

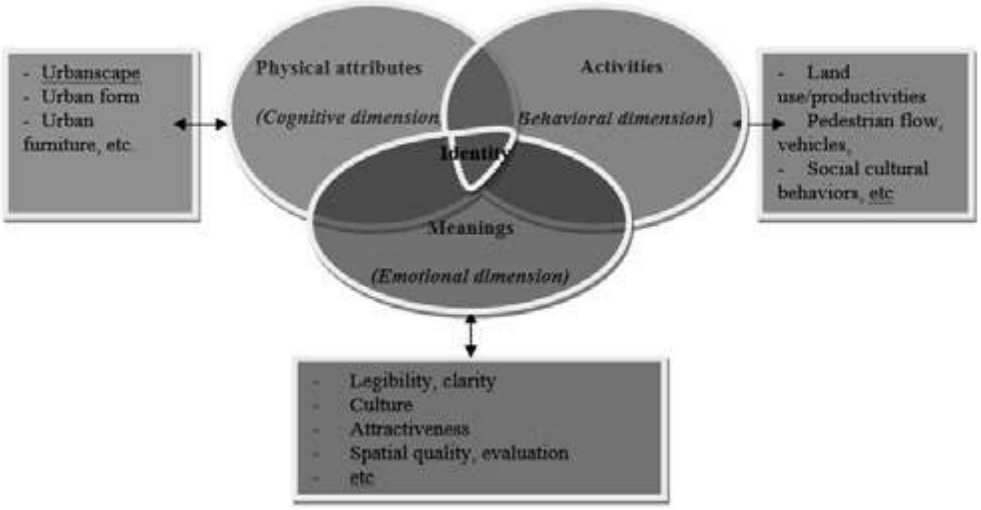


Fig 1: *Elements/Dimensions of space* [2,3,6,7]

3. RESULTS

3.1 Spatial identities: Values – based Assessment

Values given to each dimension of space are relatively quantified from a field survey where opinions of whom involve in the transformation of water-based settlements are gathered based upon the framework developed above. And depending on the purpose of the research, different scales of spatial analysis are focused; in many cases, ranging from:

- Locations of typical settlements in a specific area/city/region;
- Distribution of water-based buildings including housing and public facilities; and relationship with water and road/land;
- Characteristics of housing including structure, spatial organization, façade, interior, and furniture, etc.

While morphological approach helps understand physical dimension of space, narrative approach allows understandings of how physical forms relate to social cultural and economic patterns of each settlement/ house.

3.2 Canals and spatial identities of Saigon HCMC – an analytical example

A research in 2010 [2,3] figured out 05 different water classes of which the location of each class in distance relationship with the city center was not necessarily important (see map with 5 classes in Figure 3 below). Instead, human settlements and their living culture attached have influenced the ways people perceived spaces; therefore, their behavioral and emotional dimensions of spaces consequently affected. Yet, it is evidenced that water in Saigon HCMC has played crucial impacts on the three dimensions of city space/form, from the existence of dense water network, countless bridges, and many road names starting with water- related figures such as Port/Dock/Quay (Bến) (i.e Bến Bình Đông, Bến Ba Đình (District 8), Bến Chương Dương (District 1), Bến Nhà Rồng, Bến Vân Đồn (Dist 4), Bến Hàm Tử (District 6)), to layers of houses on and along Saigon river, and canals in the city.

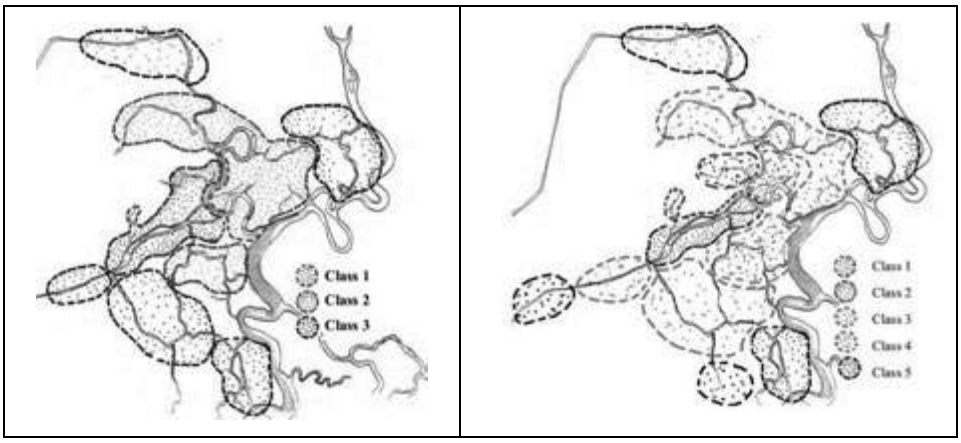


Fig 2: Classifications of canals according to 'values' – a case of Saigon HCMC [2,3]
(Although waternetwork is hierachical like road/street network, individual values and its contributions to the identities of relating areas are not necessarily accordingly)

According to the research on the roles of canals and identities of Saigon HCMC[2] the perceptions are as following:

- Regardless of ethnic backgrounds, gender, age, and social political roles, majority of people were aware and appreciate the important roles of canals in the identities of Saigon HCMC, contributing to not only physical but also behavioral and emotional attributes of Saigon HCMC's image. (Fig 4)
- Housing along canals and open spaces along have been crucial elements of urban morphology generally and waterfront landscape in particularly; however, in certain periods especially currently have not fulfilled the roles and played negative impacts on both the historic values and future potentials.
- Social aspects such as living culture, jobs, behaviors, personal distinctive characteristics, surprisingly, have not been affected by water. People who live long enough in this land can easily adapt to constantly changing living conditions.
- The local people easily accept upgrading solutions as long as they bring green, clean and beautiful living environment, facilitating variety of social cultural activities along canals (the physical and the behavioral dimensions). However, the emotional dimension of space is achieved if only do they feel familiar with both.

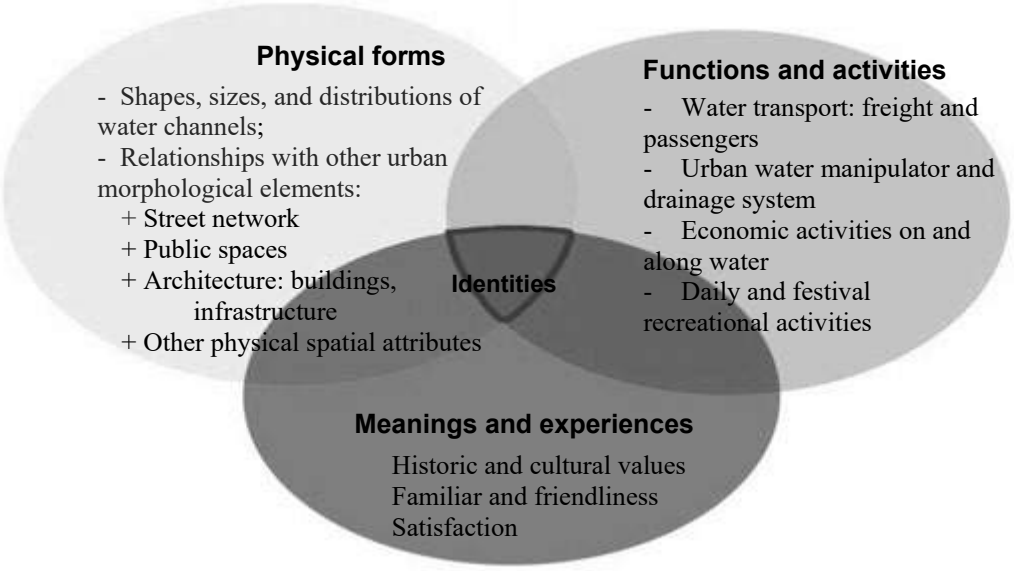


Fig 3: Framework to analyze how waterways *help diversify the identities of urban landscape of Saigon HCMC* [2]

4. WHICH DIRECTION FOR THE FUTURE OF WATERWAYS IN SAIGON HCMC?

4.1 Current directions

In many canal upgrading projects, it is commonly seen as followings:

- **The removal/eviction of water-related communities due to new developments**: this is questionable since many research have shown the demolishment of many historic valuable buildings and landscape architecture, the eviction of more than 20,000 canal households; the new chaotic spatial development and the ongoing drawbacks of resettlement policies/program

- **Waterside road(s) construction**: Roads along water channels with high-speed vehicles tend to disconnect the water from surrounding activities; a linear park next to the water hardly accommodates variety of social and cultural activities for local people in daily lives. In addition, from the perspective of commuters using waterways, this stereotype is not so interesting too.

- **Changes of water- based buildings/architecture due to new demanded land uses and renovation/new development**:

  - ✓ Conservations of 'heritage buildings': since 'heritage buildings' normally listed under different administrative agencies (national, provincial, and local levels), the lists miss quite a lot, especially since they only focus on public uses and physical aspects of buildings;
  - ✓ Renovation: This tendency is applied mainly to areas with private properties that hardly withdraw and readjust land uses or be combined plots. These are commonly seen in the waterside architecture, not 'floating' architecture or settlements;
  - ✓ New development: applied to big land plots, possible to withdraw and readjust land uses, potential for new investments and tourism-related development.

    In reality, architecture development tends to go in after waterside road construction, resulted in chaotic images with odd shapes and size plots, controversial architecture styles, height, and densities.

4.2 Value- based assessment and an example for a canal section rehabilitation

As spatial characters of areas along sides and nearby water channels are more or less affected by that water course, the value-based analysis should not be statically limited in any distances from the water edges or buffer zones. The surveyed areas should consider the comprehensive site that specifically defined and amended throughout the survey, historically and currently. For that reason, the following example chose the area of Xuyen Tam canal in Binh Thanh District.

From a wetland located in the edge of the citadel and later out skirt of a modern colonial city, disguising the Gia Dinh of Viet people from the French colonists and their allies, this place has significant water landscape values dated back to 1690-1860 (natural blue and green spaces, Le Van Duyet temples, the citadel gate, the port-boat market). Later, with its first roads and tramway, it is crucial for the city transportation, connecting the core center to the North-East areas (1860-1960), following settlements with colonial architectural stereotypes; the water edges somehow still remain wild. During 1960-1975, this area was one of the busiest locations for commercial and trading activities, following diverse social cultural footprints evidenced via architecture and public spaces that are somehow relating to water (1975- today); the built fabric along the canals is obviously considered less valuable.

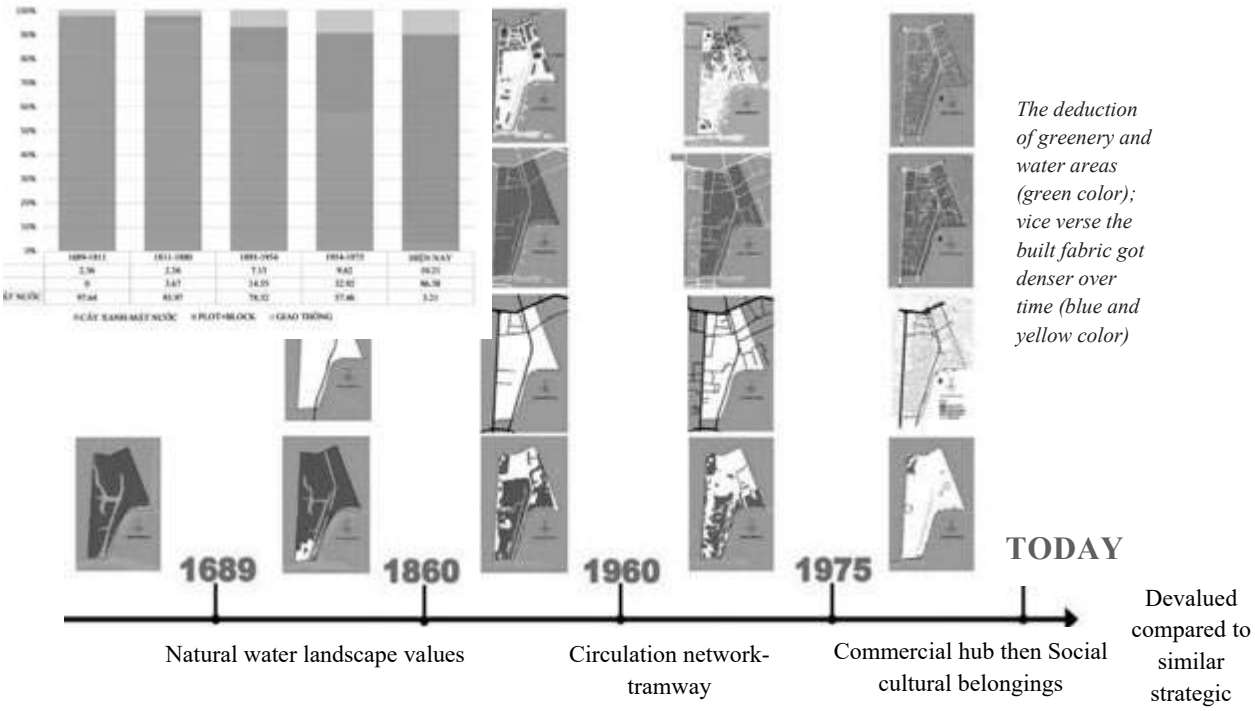


Fig 4: *Canal helps identify morphological patterns at Xuyen Tam canal Section* [8]

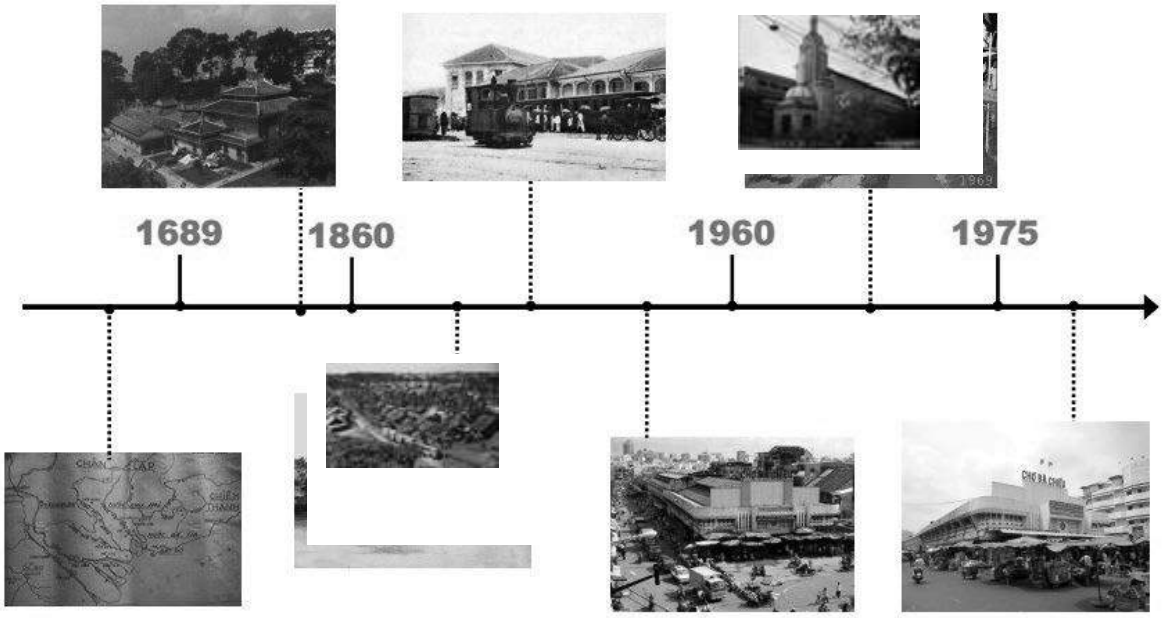


Fig 5: *Public buildings and public spaces as attractors of the areas; however, seem not very relevant to (Xuyen Tam) canal close by* [8]

The current situation



Fig 6: *Images show issues of flood, pollution, degrade of waterways, disconnected insecure small alleys, yet potentials of the water elements to sold problems and enrich social cultural characters* [8]

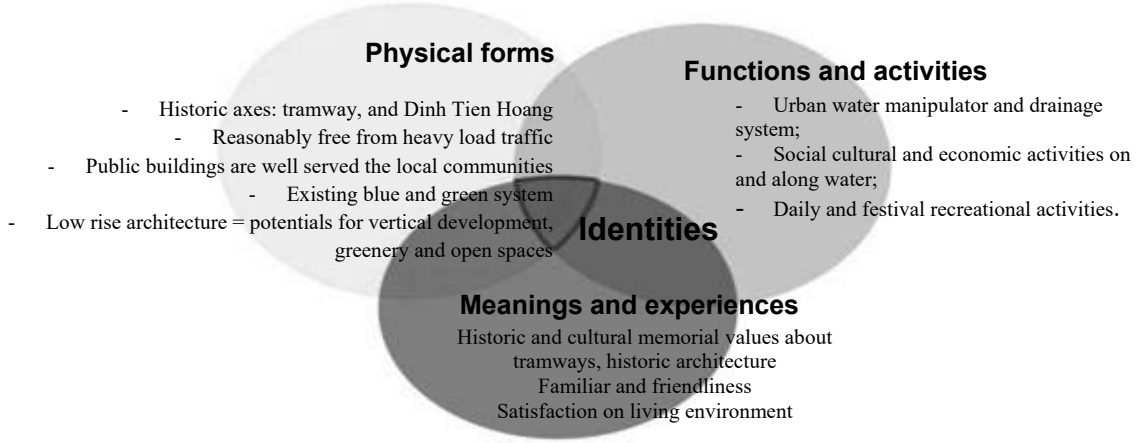
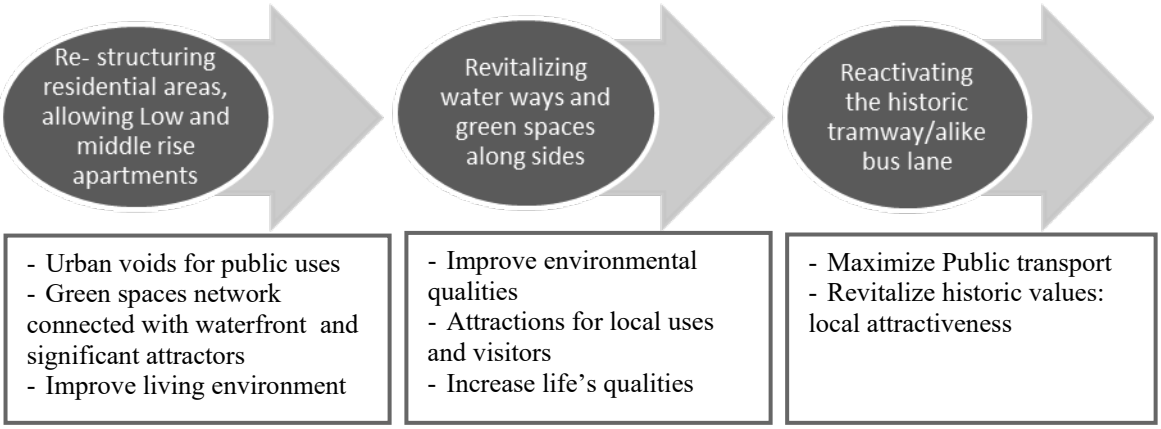


Fig 7: *Morphological values of a canal section of Xuyen Tam, Ward 1- 2, Binh Thanh District* [8]

Project's Objectives



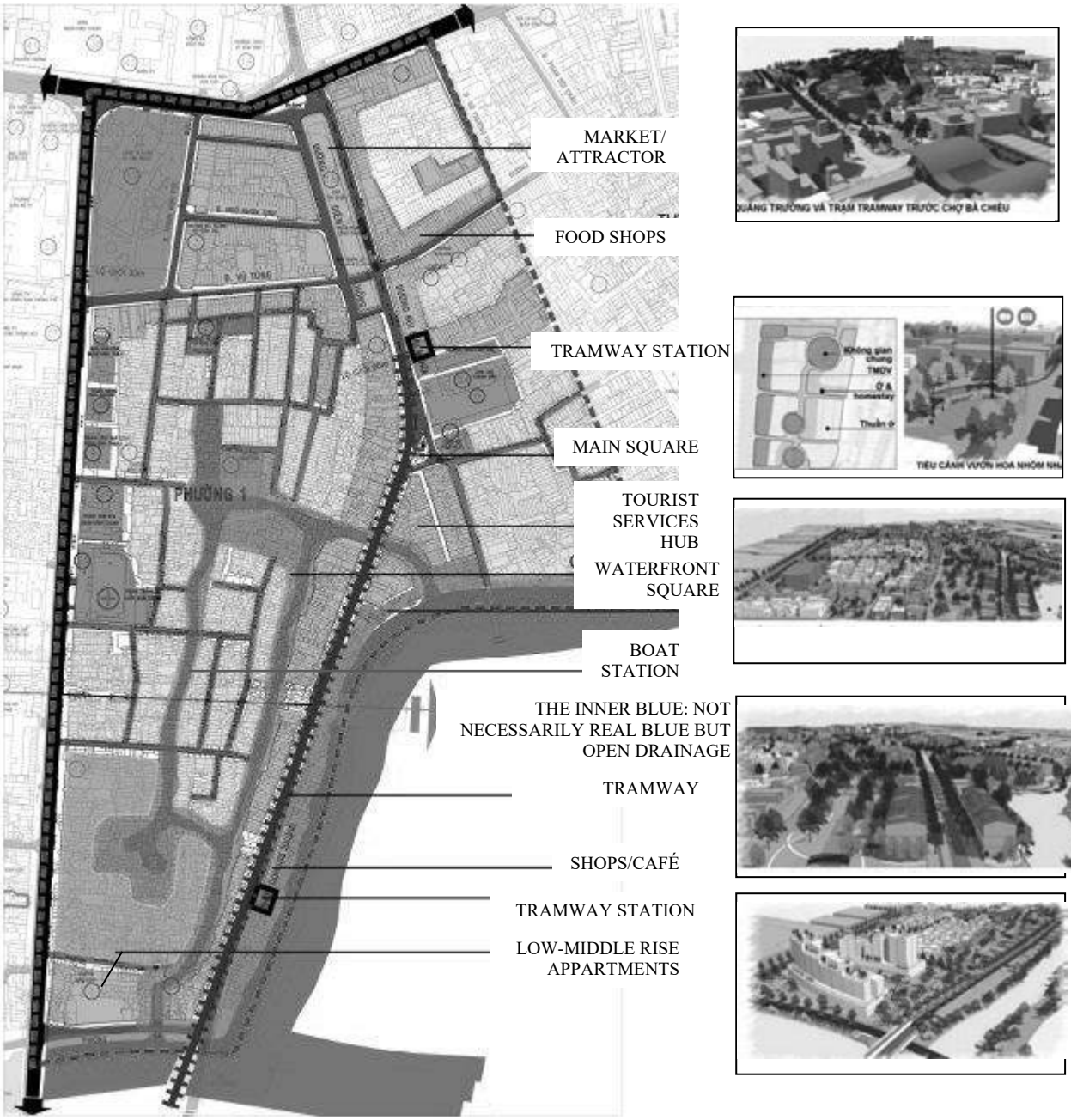
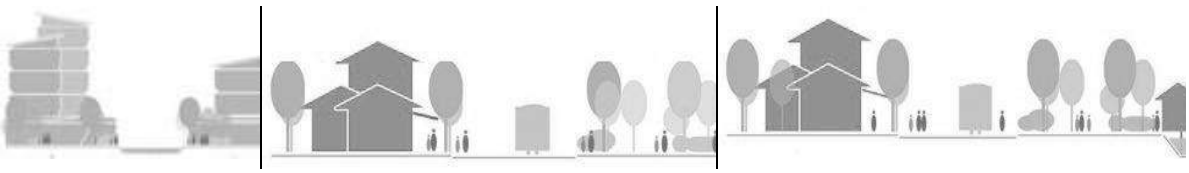


Fig 8: *Proposed Landuse Plan for the research area* [8]



INNER CANAL (ALIKE) AT SMALL ALLEY

BUI HUU NGHIA STREET SECTION WITH TRAMWAY, OPEN WATERFRONT (LEFT) AND TOURIST ORIENTED SHOPHOUSES ALONG CANAL (RIGHT)

Fig 9: *Proposed Street Sections with water (alike) element for the research area* [8]

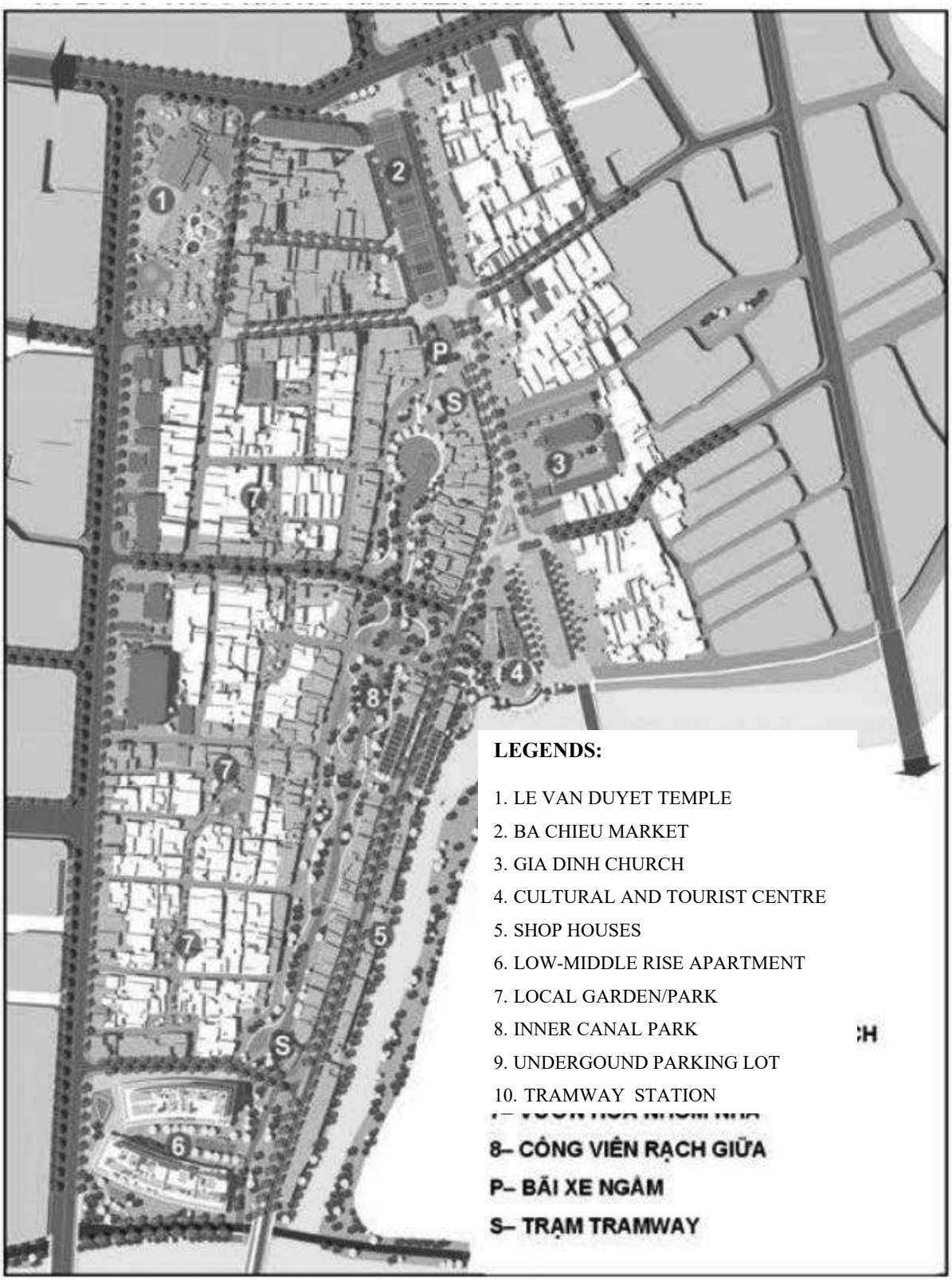


Fig 10: *Proposed Master Plan for the research area* [8]

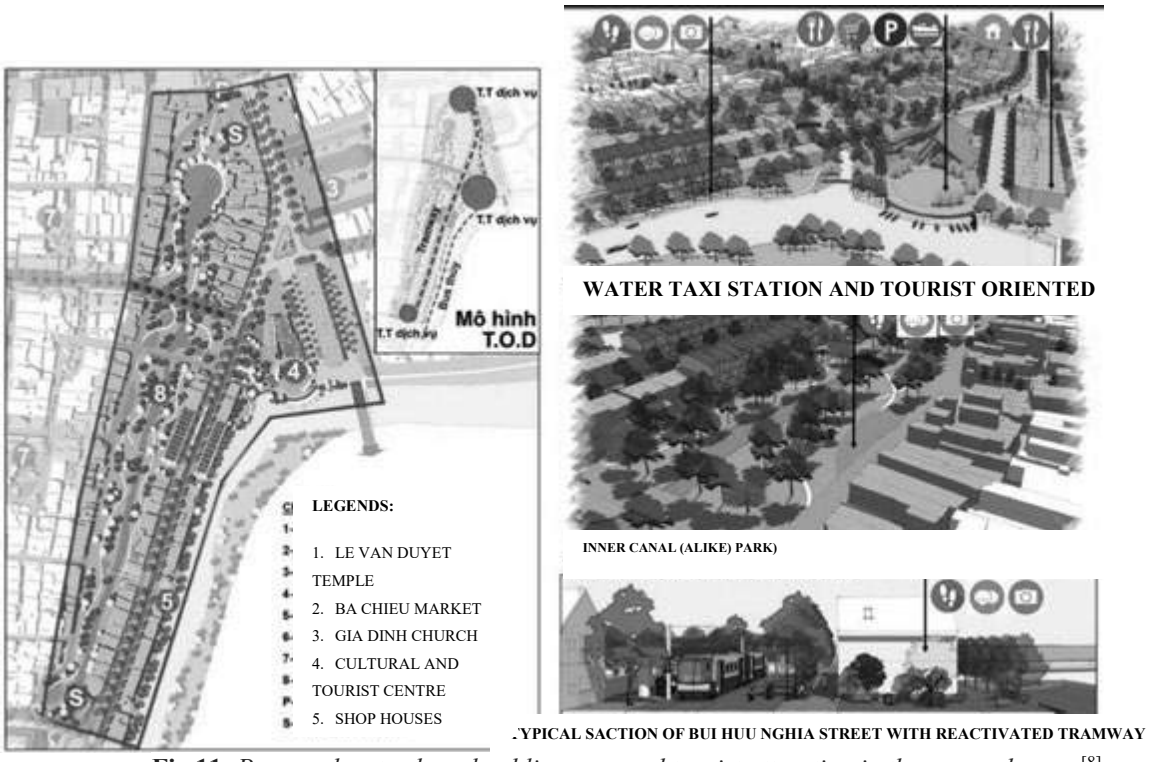


Fig 11: *Proposed water-based public space and tourist attraction in the research area* [8]

5. CONCLUSIONS

Solutions on upgrading and development of the waterfront and water - based settlements in Saigon, HCMC need to have more comprehensive approach to ensure the protection of distinctive values and benefits to all, according to case-to-case basic. In order to enable those values to be identified and maximized, in-depth analytical understandings and the program to balance different demands for living, public good and environmental protection are critical from different stakeholders. While the overall water network need strategic and holistic approach, to the small and less historically significant channels like Xuyen Tam, local/community - based solutions might be more useful, starting from increasing public awareness and their behavior toward waterways.

REFERENCES

[1] Vu and Duong, 2017, *Water-based Housing Morphologies in Mekong Delta, Vietnam*, Conference paper: Environmental solutions in Building construction and properties development, MGSU and UAH, Hochiminh City.

[2] Vu, Thi Hong Hanh, 2016, (C*anal-based Houses in Hochiminh City, Issues of Identifications and Respondents to the water-based Distinctive Urban Spatial Values* (*Nhà ở trên kênh rạch tp HCM, vấn đề nhận diện và đề xuất hướng phát triển đặc trưng không gian kiến trúc cảnh quan đô thị),* Conference paper, Houses along canal in HCMC, HCMC People Committee and HCMC Architects Association, HCMC, 11/2016

[3] Vu, Thi Hong Hanh, 2010, *Canals and identities of Saigon HCMC*, PhD thesis, Oxford Brookes University, UK

[4] Dương, Q.V, 2016, *Đặc trưng nhà ở dọc sông rạch vùng Đồng Bằng Sông Cửu Long (Distinctive Housing on and along Water in Mekong Delta)*, Master Dissertation, University of Architecture HCMC

[5] HCMC People Committee, 2010, *East-West highway Project*, Report, HCMC

[6] Relp, E, 1976, *Place and Placeless*, London: Pion, UK

[7] Bentley, I, 2012, *Responsive Urban design*, short course, UAH, HCM

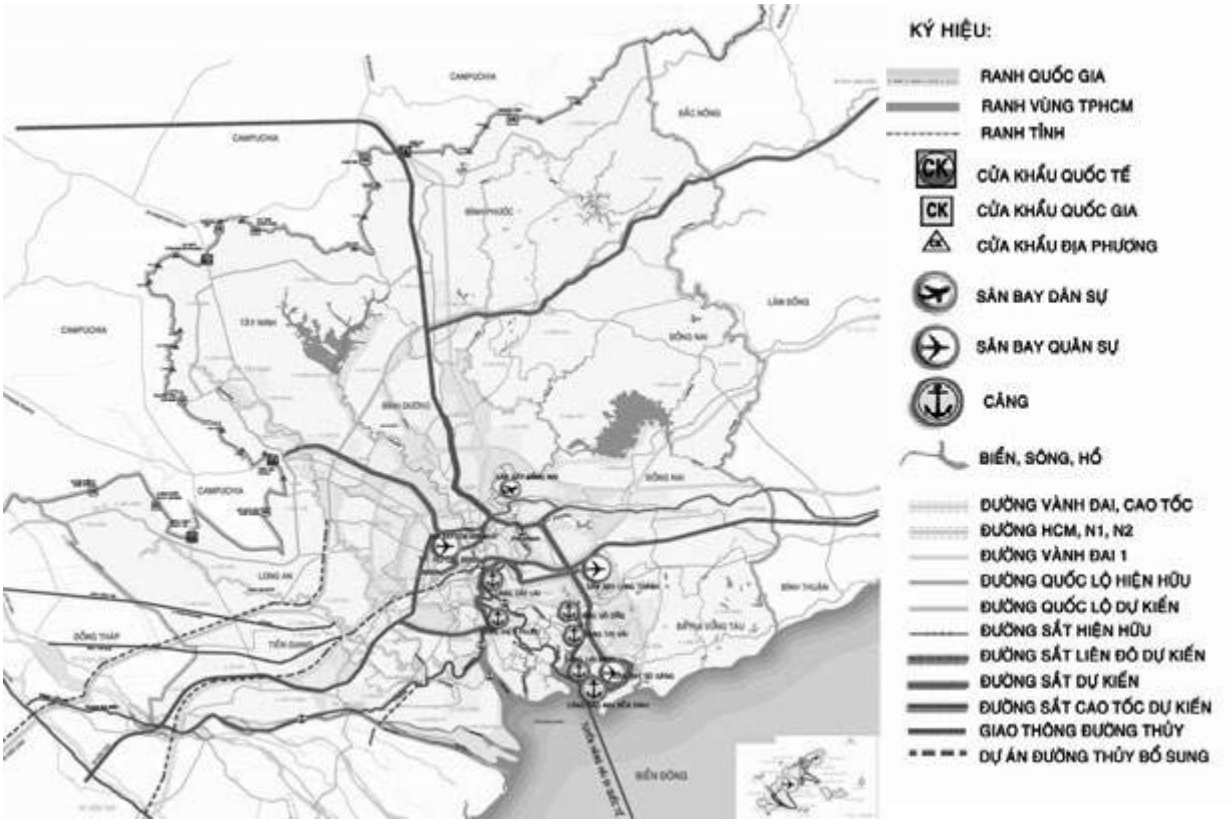
[8] Vu and MA24 students, 2018, Urban morphology Studio project, Course Module, MA Program, UAH, Hochiminh City

"ĐỀ XUẤT GIẢI PHÁP KHAI THÁC KHÔNG GIAN KIẾN TRÚC CẢNH QUAN DỌC SÔNG SÀI GÒN"

ThS.KTS. Phạm Văn Phước (Phó Giám đốc)
ThS.KTS Đỗ Nguyên Phong (Trưởng P.QH2)
KTS. Võ Tấn Lập (Phó Trưởng P.QH2)
ThS.KTS. Nguyễn Bình Dương (Chuyên viên)
Viện Quy hoạch Xây dựng

I. TỔNG QUAN VỀ SÔNG SÀI GÒN:

Sông Sài Gòn là một tiểu lưu vực trong lưu vực hệ thống sông Đồng Nai. Sông Sài Gòn bắt nguồn từ các suối Tonle Chàm, rạch Chàm (biên giới Việt Nam - Campuchia), với độ cao từ 100-150m, chảy vào hồ Dầu Tiếng (là một hồ chứa lớn nhất ở các tỉnh phía Nam, có nhiệm vụ cung cấp nước tưới cho nông nghiệp, công nghiệp, sinh hoạt, ở các tỉnh Tây Ninh, Bình Dương, Long An và Thành Phố Hồ Chí Minh), sau đó làm ranh giới tự nhiên giữa các tỉnh Tây Ninh, Bình Dương và thành phố Hồ Chí Minh đến hợp lưu với sông Đồng Nai tại Ngã ba Mũi Đèn Đỏ, sau đó đổ ra sông Nhà Bè.







Khu vực hạ lưu hệ thống sông Sài Gòn –Đồng Nai thuộc vùng kinh tế trọng điểm phía Nam, là khu vực có mật độ và thành phần dân cư, kinh tế đa dạng. Các sông rạch ở vùng hạ lưu có đặc điểm lòng sông sâu, độ dốc bé.

Theo quy hoạch định hướng về nhóm cảng biển Đông Nam Bộ giai đoạn 2020, định hướng đến năm 2030 của Bộ Giao thông – Vận tải (GTVT) đã xác định nhóm cảng biển Đông Nam bộ gồm 4 cảng biển: cảng TP.HCM, cảng Đồng Nai, cảng Vũng Tàu (bao gồm Côn Đảo) và cảng Bình Dương. Trong đó, nhóm cảng TP.HCM được xác định là cảng tổng hợp quốc gia, đầu mối khu vực, gồm cảng trên sông Sài Gòn, cảng Cát Lái trên sông Đồng Nai, cảng trên sông Nhà Bè, cảng Hiệp Phước trên sông Soài Rạp.

Bên cạnh vai trò quan trọng trong tổng thể khu vực trọng điểm phía Nam, sông Sài Gòn còn có vai trò quan trọng khác trong quá trình phát triển kinh tế - xã hội của các tỉnh trong đó có TP.HCM như: giao thông vận tải thủy, cấp nước, thoát nước, phục vụ du lịch, phục vụ tưới tiêu nông nghiệp, nuôi trồng thủy sản…

II. HIỆN TRẠNG HAI BÊN BỜ SÔNG SÀI GÒN:

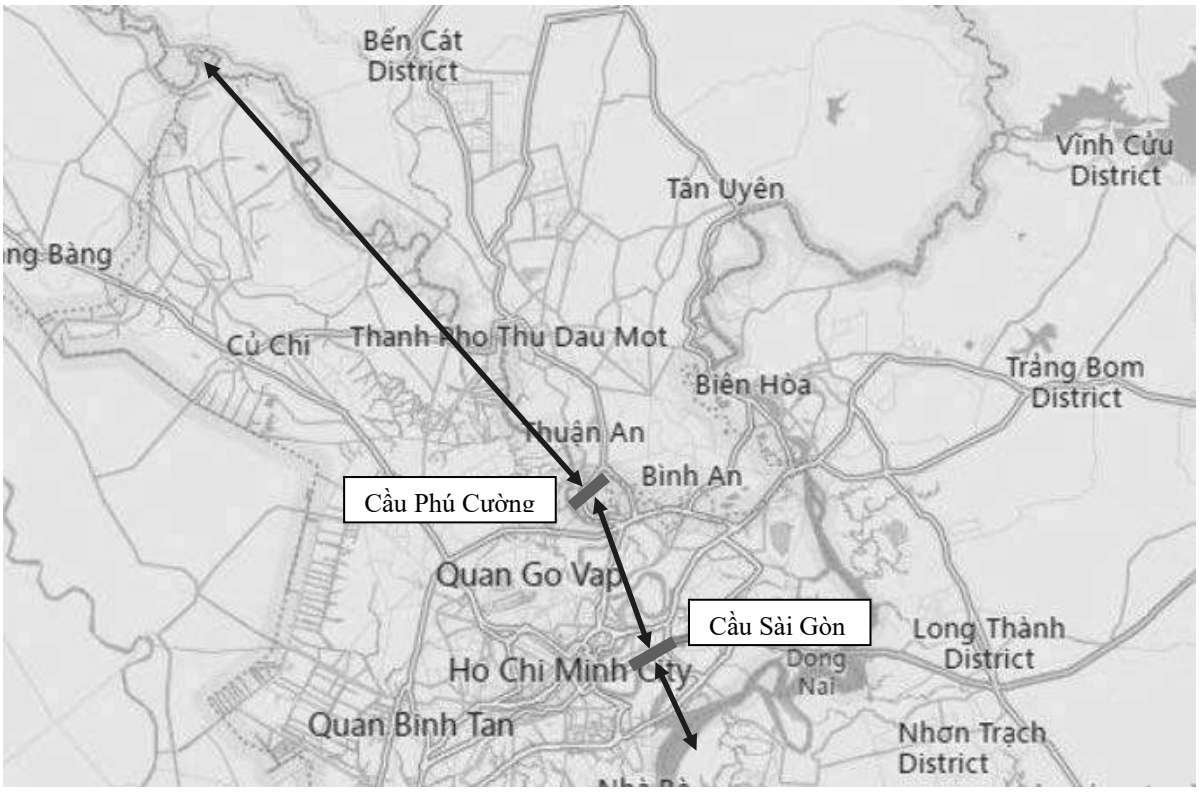
Sông Sài Gòn chảy qua 10 quận-huyện và khu trung tâm thành phố Hồ Chí Minh: H. Củ Chi (cửa vào phía Bắc), H. Hóc Môn, Quận 12, Q. Gò Vấp, Q. Bình Thạnh, Q. Thủ Đức, Quận 2, Quận 1, Quận 4, quận 7.

Dựa vào hiện trạng, điều kiện tự nhiên, tính chất đặc điểm...trên khu vực dọc sông Sài Gòn, có thể chia thành 3 phân đoạn:

- Phân đoạn I: Từ thượng nguồn đến cầu Phú Cường
- Phân đoạn II: từ cầu Phú Cường đến cầu Sài Gòn
- Phân đoạn III: từ cầu Sài Gòn đến Mũi Đèn Đỏ

II.1. Phân đoạn I: “Từ thượng nguồn sông Sài Gòn đến cầu Phú Long”:

Đa phần là vùng đất nông nghiệp (nông thôn Nam bộ) với hệ thống sông ngòi chằn chịt mang nét đặc trưng của miền sông nước, ngoài sông Sài Gòn còn có các kênh, rạch lớn như rạch Tra, rạch Dừa, rạch Bà Bếp... Người dân sinh sống gắn với những làng nghề truyền thống: mây tre lá, bánh tráng,... Vùng đất Củ Chi - Hóc Môn gắn liền với với khái niệm thành đồng bất khuất với các di tích Địa đạo Củ Chi nổi tiếng thế giới (Bến Đình, Bến Dược), 18 thôn vườn trầu (Hóc Môn). Hệ thống giao thông đa dạng gồm: Tỉnh lộ, đường khu vực, nội bộ, nội đồng. Tuy nhiên, do nằm khá xa so với trung tâm Thành phố nên có khá nhiều bất lợi, đặc biệt là việc cung ứng hạ tầng đô thị phục vụ khu vực.



II.2. Phân đoạn II: "Từ cầu Phú Long đến cầu Sài Gòn":

Là khu vực chuyển tiếp giữa vùng đất nông nghiệp với trung tâm thành phố hiện hữu. Hệ sinh thái tự nhiên và phân bổ dân cư cũng bị tác động mạnh của quá trình đô thị hóa. Do đó đặc điểm phân bố dân cư dọc hai bên bờ sông cũng có nét đặc trưng riêng: mật độ dân số đông dân khi tiếp giáp với trung tâm hiện hữu ở phía Nam và thưa dân về phía Bắc (Quận 12).

- Phía bờ Tây (bao gồm Huyện Hóc Môn, Quận 12, Bình Thạnh): đặc điểm chung cho khu vực này là khu dân cư nông thôn pha thành thị (nhà vườn mật độ thấp) ở huyện Hóc Môn, Quận 12; khu dân cư đô thị ở Quận nội thành (quận Bình Thạnh), được chia thành những đoạn khác nhau như sau:

+ Đoạn qua phường 13 phía Bắc đường Phạm Văn Đồng đa phần là các dự án nhà ở có quy hoạch chi tiết 1/500 (khu vực này trước đây là KCN Bình Hòa).

+ Đoạn qua phường 13 phía Nam đường Phạm Văn Đồng, phường 26, phường 27 có dân cư hiện hữu khá dày đặc.

+ Đoạn qua phường 28 (bán đảo Thanh Đa) có một phần là dân cư hiện hữu còn lại là quỹ đất nông nghiệp. Khu vực này được bao bọc xung quanh bởi sông Sài Gòn. Từ mé sông vào khoảng 30m có tuyến đường hiện hữu dọc sông, trong đoạn 30m này có một số vị trí hiện hữu là các điểm dịch vụ dọc sông, còn lại phần bên trong tuyến đường là dân cư, đa số nhà ở cấp 2, cấp 3, mật độ phân bố dân cư khu vực này thấp hơn so với các khu vực khác thuộc Bình Thạnh. Khu vực này thường xuyên bị sạt lỡ.



Hiện trạng sông Sài Gòn từ cầu Phú Long đến cầu Sài Gòn.

- Phía bờ Đông: chia thành 3 đoạn:

+ Đoạn 1 từ cầu Phú Long đến rạch Vĩnh Bình thuộc phường Vĩnh Phú tỉnh Bình Dương có mật độ dân cư tương đối thưa so với các khu vực thuộc Thành phố.

+ Đoạn 2 từ rạch Vĩnh Bình đến sông Rạch Chiếc thuộc địa phận quận Thủ Đức, thành phố Hồ Chí Minh có dân cư xây dựng khá dày đặc xen cài với các dự án nhà ở thuộc phường Hiệp Bình Chánh, đặc biệt trong khu vực này là khu Cảng Phước Long trải dài phía Đông dọc sông Sài Gòn, đối diện bán đảo Thanh Đa là quỹ đất tiềm năng để có thể định hướng phát triển trong tương lai.

+ Đoạn 3 từ sông Rạch Chiếc đến cầu Sài Gòn thuộc phường Thảo Điền, Quận 2. Đa phần nhà ở biệt thự cao cấp hiện hữu thuộc các dự án nhà ở, khu vực này bị lấn chiếm hành lang kênh rạch khá nhiều.

II.3. Phân đoạn III: "Từ cầu Sài Gòn đến mũi Đèn Đỏ":

Là khu vực tập trung dân cư đông đúc với các chức năng đô thị đặc trưng: khu trung tâm hành chính, thương mại dịch vụ, quần thể di tích lịch sử và công nghiệp, công viên cây xanh tập trung. Hạ tầng khu vực này đã hình thành lâu đời và khá hoàn chỉnh so với các phân đoạn khác.

Đoạn sông Sài Gòn chảy qua quận Bình Thạnh, Quận 1, Quận 4, và Quận 7 ở phía bờ Tây và khu vực Quận 2 ở phía bờ Đông.

- Bờ Tây sông Sài Gòn:

+ Với quận Bình Thạnh đã hình thành các khu dân cư mới cao tầng và thương mại dịch vụ như Vinhomes Tân Cảng - Landmark 81, khu Sài Gòn Pearl.

+ Với Quận 1, là khu dân cư cao tầng Vinhome Ba Son, tiếp đó là khu thương mại dịch vụ, là trung tâm hành chính của Thành phố.

+ Với Quận 4, là khu vực cảng Sài Gòn, cảng container chuyên nghiệp, với các dịch vụ khai thác cảng biển như: Dịch vụ xếp dỡ hàng hóa, dịch vụ Logistics, dịch vụ hàng hải, cứu hộ, cứu nạn, hoa tiêu, địa ốc, cao ốc văn phòng, xây dựng công trình dân sự, quân sự... và vận tải đa phương thức.

+ Với Quận 7, là khu cảng Tân Thuận, khu chế xuất Tân Thuận và khu vực Công viên Mủi Đèn Đỏ.

- Bờ Đông sông Sài Gòn:

Bờ Đông sông Sài Gòn bao gồm khu vực phường Bình An, khu vực bán đảo Thủ Thiêm, và khu vực Thạnh Mỹ Lợi thuộc Quận 2. Toàn bộ khu vực này được phủ kín các dự án, tuy nhiên tốc độ không cao như phía bờ Tây đối diện, đặc biệt là khu vực gần cầu Phú Mỹ thuộc phường Thạnh Mỹ Lợi.

*** Đánh giá chung về hiện trạng cảnh quan hai bên bờ sông Sài Gòn:**

Tập trung phát triển chưa đồng đều, chủ yếu khu vực trung tâm thuộc bờ Tây nằm trong khu vực 930 ha, tạo nên áp lực lớn về mặt hạ tầng đô thị, đặc biệt là giao thông.

Nhà nước chưa thể thực hiện việc thu hồi và xây dựng bờ kè cũng như giao thông dọc sông đồng loạt đồng thời việc quản lý xây dựng không chặt chẽ do vậy không gian hai bờ bên bờ sông Sài Gòn bị tư hữu hóa, tầm nhìn ra sông Sài Gòn bị hạn chế. Vì vậy, bờ sông thiếu không gian công cộng phục vụ lợi ích cho cộng đồng;

Cảnh quan bờ sông có một số đã được xây dựng đúng quy hoạch, mang lại hiệu quả về mặt cảnh quan tốt cho đô thị. Tuy nhiên vẫn còn nhiều đoạn cảnh quan bị phá vỡ do tình trạng lấn chiếm, xây dựng trái phép, cản trở dòng chảy, môi trường cũng bị ảnh hưởng;

Tình trạng vi phạm hành lang an toàn bờ sông Sài Gòn khá phổ biến (Quận 2, Thủ Đức, quận 12) là nơi được cho có nhiều dự án lấn bờ sông nhiều nhất;

Tình trạng sạt lỡ bờ sông một số nơi vẫn xảy ra, thấy rõ nhất là khu vực bán đảo Thanh Đa;

Mặc dù một số dự án đê bao sông Sài Gòn đã được nhà nước tiến hành xây dựng, nhưng nhiều khu vực vẫn còn tình trạng ngập lụt khi có triều cường.

Tiềm năng phát triển của sông Sài Gòn là rất lớn, tuy nhiên hiện nay chỉ mới đưa ra tiêu chí nhằm bảo vệ mà chưa có hướng khai thác phát triển, tận dụng tối đa lợi thế của hai bên bờ sông.



Một vài hình ảnh lấn chiếm, nhếch nhác trên sông Sài Gòn

III. ĐỊNH HƯỚNG QUY HOẠCH HAI BÊN BỜ SÔNG SÀI GÒN:

III.1. Phân đoạn I:

Toàn khu vực chia làm 12 phân khu, bao gồm: 10 phân khu Củ Chi, 01 phân khu Hóc Môn và 01 phân khu Quận 12. Chiều dài sông: 52,5km,gồm: Củ Chi (44km) + Hóc Môn (7km) + Quận 12 (1,5km). Diện tích: 5.230ha, gồm: Củ Chi (4.780ha) + Hóc Môn (400ha) + Quận 12 (50ha).

Định hướng quy hoạch: Phát triển kinh tế (nông nghiệp kỹ thuật cao, du lịch sinh thái); Xây dựng văn hoá (điểm đến cuối tuần là hành lang sinh thái giải trí ven sông dài nhất); Tôn tạo và giữ gìn các giá trị hiện hữu (di tích, làng nghề, cụm dân cư nông thôn). Để hạn chế xáo trộn giữa các khu vực dân cư nông thôn hiện hữu, các dự án, đồ án đã có pháp lý, phương án này tạo sự cân bằng giữa giữ lại chỉnh trang và phát triển mới.

- *Kết nối dòng sông và bảo vệ hệ sinh thái tự nhiên:* Bờ sông Sài Gòn có bề mặt thuỷ giới rộng lớn (200 – 250m) cần khai thác triệt để, phát triển du lịch. Tạo một không gian mặt nước tự nhiên an toàn – thoải mái cho các hoạt động lễ hội, góp phần điều tiết nước, đề xuất đào thêm một số đoạn sông để nối kết hai bờ sông.

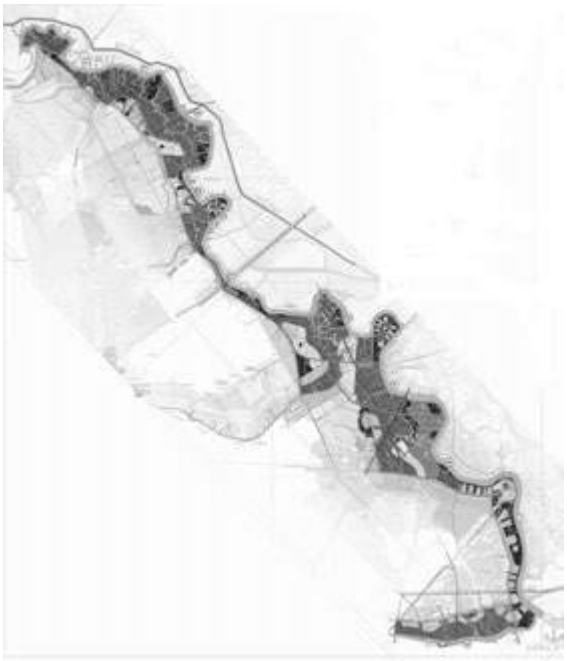
- *Tạo ra các khu vực an toàn nhằm ứng phó với biến đổi khí hậu:* tạo thêm tuyến đường mới kết hợp thành đê bao bổ sung (ngoài những tuyến hiện hữu đã có sẵn). Ngoài ra, để hạn chế sự lan toả theo vết dầu loang của đô thị hoá, ý tưởng nối kết các dòng sông hiện hữu cũng tạo ra hành lang mềm ngăn cách giữa khu vực dân cư với khu nông nghiệp, khu nghỉ dưỡng du lịch, tách bạch không khí náo nhiệt đô hội với khu vực sinh thái tự nhiên.

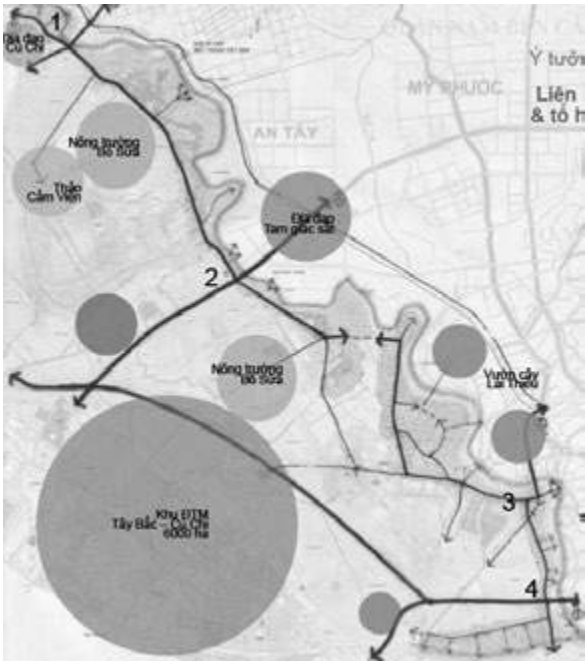
+ *Liên kết vùng để bổ sung và tổ hợp chức năng:* Để tạo sức hút đầu tư, khai thác tiềm năng phát triển kinh tế qua việc giao thương giữa các địa phương TP.HCM – Bình Dương – Tây Ninh, bổ sung cho nhau các chức năng khác giữa khu đô thị mới và nội thành hiện hữu, giải pháp quy hoạch cho các phân khu này phải kết nối được với các khu vực nêu trên.

- *Kiến tạo các khu cảnh quan bờ sông khác biệt:* tạo một không gian sống động, khác biệt nhau về hình thức tổ chức không gian kiến trúc cảnh quan và hoạt động trên đó nhằm tạo ra một điểm đến cuối tuần hấp dẫn cho du khách tại đây.

- *Đa dạng và tiếp nối các hoạt động vui chơi giải trí và nghĩ dưỡng:* Với mục tiêu tạo ra một hành lang giải trí sinh thái ven sông với các hoạt động đa dạng và đủ sức hấp dẫn, với nhiều dịch vụ đẳng cấp trên cơ sở những tiềm năng thế mạnh về di tích lịch sử, văn hóa làng nghề truyền thống,... Kết hợp đề xuất tổ chức nhiều loại hình vui chơi giải trí đa dạng, mô hình du lịch Home stay.

- *Tạo điều kiện để phát triển kinh tế nông nghiệp ứng dụng khoa học kỹ thuật (KHKT):* Củ Chi nổi tiếng với làng nghề truyền thống về sản phẩm mây-tre- lá, gốm, thuốc trước đây và cây – sinh vật cảnh ngày nay. Lưu giữ và phát triển thêm bằng cách ứng dụng khoa học kỹ thuật hiện đại vào các cánh đồng mẫu lớn.

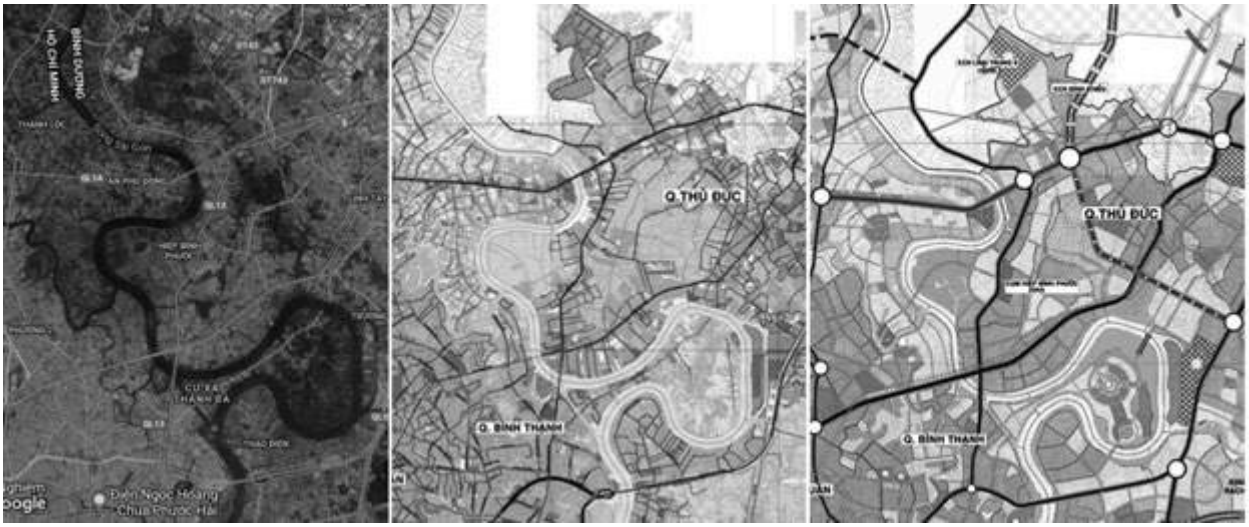




III.2. Phân đoạn II:

Nhìn chung theo định hướng đa số hai bên bờ sông đều quy hoạch khu dân cư hiện hữu chỉnh trang để tránh xáo trộn cuộc sống người dân. Với sông Sài Gòn bao bọc xung quanh, Khu Đô thị Bình Quới Thanh Đa là một trong những dự án hiếm hoi còn sót lại với quỹ đất lớn thuộc khu vực nội thành, dự báo sẽ trở thành khu đô thị mang tầm vóc quốc tế bên cạnh khu đô thị Nam Sài Gòn và Khu đô thị mới Thủ Thiêm.

Việc đầu tư xây dựng cụm cảng trung chuyển ICD Long Bình là để di dời cụm cảng Trường Thọ hiện hữu tại phường Trường Thọ, quận Thủ Đức. Dự kiến dự án di dời này sẽ thực hiện theo hình thức đầu tư đối tác công tư và chủ trương đã được Thủ tướng Chính phủ đồng ý tại Công văn số 211/TTg ngày 3 tháng 02 năm 2016.



Tổng cộng có 23 đồ án quy hoạch phân khu TL 1/2000 từ cầu Phú Long đến cầu Sài Gòn được phê duyệt. Phía bờ Tây có 13 đồ án và phía bờ Đông có 10 đồ án.

Dự án khu đô thị Bình Quới Thanh Đa đã được định hướng quy hoạch đã lâu nhưng chưa thể thực hiện nên còn gây nên nhiều vấn đề kinh tế xã hội.

III.3. Phân đoạn III: "Từ cầu Sài Gòn đến mũi Đèn Đỏ":

Khu vực 930ha là khu vực phát triển mới đa chức năng, trải dài từ cầu Sài Gòn đến cầu Tân Thuận, thuộc một phần quận Bình Thạnh, quận 1 và quận 4 (giới hạn bởi: phía Bắc giáp cầu Sài Gòn, phía Tây giáp đường Nguyễn Hữu Cảnh, Tôn Đức Thắng, phía Nam giáp đường Nguyễn Tất Thành, kênh Tẻ, phía Đông giáp sông Sài Gòn), có diện tích khoảng 274.8 ha. Khu quận 7 gồm khu chế xuất Tân Thuận và khu công viên Mũi Đèn Đỏ.

Theo quy hoạch 930ha, hai bên bờ sông Sài Gòn xây dựng hàng loạt các cụm chung cư cao cấp, ngoài ra còn có khu thương mại, văn phòng làm việc, khách sạn 5 sao, các tổ hợp giải trí hiện đại… với mật độ xây dựng chung của khu đô thị khoảng 35%, số tầng được xây dựng tối đa là 55 tầng (tương đương chiều cao 220m).

- Bờ Đông sông Sài Gòn: thuộc khu vực quận 2, một phần là các khu dân cư hình thành từ các dự án có quy mô nhỏ, hiện đã và đang xây dựng, không gian cảnh quan bờ sông thiếu đồng bộ, là sự ráp nối của các dự án nên thiếu tính kết nối, công trình kiến trúc dọc bờ sông chủ yếu là dạng nhà ở thấp tầng.Phần còn lại thuộc khu đô thị mới Thủ Thiêm: đang trong quá trình đầu tư xây dựng theo quy hoạch. Trong tương lai sẽ hình thành tuyến cảnh quan ven sông có giá trị mỹ quan, gắn kết không gian bờ sông với quãng trường, cầu đi bộ, các công trình công cộng cấp thành phố; nơi diễm ra các hoạt động văn hóa – nghệ thuật và là không gian lý tưởng cho hoạt động ngoài trời.

- Bờ Tây sông Sài Gòn: từ cầu Sài Gòn (phía quận Bình Thạnh) kéo dài dọc 2 bờ sông Sài Gòn đến cầu Tân Thuận (quận 4), có khoảng 50 tòa cao ốc đã và đang thi công. Bên cạnh những dự án lớn đã đi vào sử dụng như Vinhomes Central Park, khu cảng Ba Son, khu đô thị Sala...hàng loạt dự án lớn khác đang chuẩn bị triển khai có thể kể đến như Dự án Khu công viên Bến Bạch Đằng, Khu phức hợp Nhà Rồng - Khánh Hội quy mô 31,5ha, bên cạnh đó, Dự án đầu tư xây dựng hạ tầng kỹ thuật khu công viên Mũi Đèn Đỏ và khu nhà ở đô thị (có tên thương mại là Saigon Peninsula) tại phường Phú Thuận, Quận 7, TP.HCM, giáp với rạch Bà Bướm và sông Sài Gòn với diện tích khoảng 117ha, trong đó có khu công viên hỗn hợp đa chức năng khoảng 82ha và khu đô thị nhà ở khoảng 35ha gồm khu nghỉ dưỡng, trung tâm tài chính, khách sạn, vui chơi giải trí.

*** Đánh giá chung về quy hoạch hai bờ sông Sài Gòn:**

Có khoảng 50 đồ án quy hoạch phân khu đã được phê duyệt dọc 2 bên bờ sông Sài Gòn từ huyện Củ Chi đến quận 7

Phát triển đô thị tại TPHCM vẫn luôn xem sông Sài Gòn là một trong những đặc điểm nội bật của Thành phố, sông Sài Gòn vẫn là trục bố cục tổ chức cảnh quan chính của TP.HCM. Tuy nhiên vẫn chưa được xem là là một đối tượng cần ưu tiên đặc biệt, do đó chưa có được sự đầu tư thích đáng để khai thác hết tiềm năng cảnh quan mà đáng lý ra nó phải được.

Các nghiên cứu, giải pháp quy hoạch hiện nay chỉ mang tính cục bộ và riêng lẻ theo từng khu vực và chức năng mà chưa mang tính tổng thể cho toàn bộ tuyến sông Sài Gòn, cần thiết có một nghiên cứu riêng để tìm ra giải pháp thực thi nhằm quy hoạch, đầu tư, xây dựng và phát triển đô thị trên tổng thể toàn bộ tuyến sông Sài Gòn, trong đó cần phải lưu ý đặc biệt đến yếu tố giao thông.

Quyết định 150/2004/QĐ-UB và sau này là Quyết định 22/2017/QĐ-UB ban hành về quản lý, sử dụng hành lang bờ sông, kênh, rạch có quy định hành lang bờ sông Sài Gòn là 30-50m tùy đoạn. Tuy nhiên, thực tế các dự án đã triển khai trước 2004 có hành lang an toàn bờ sông không đồng đều từ 20-50m.

IV. SỰ TƯƠNG TÁC GIỮA "PHÁT TRIỂN ĐÔ THỊ VÀ YẾU TỐ MẶT NƯỚC":

IV.1. Sự tương tác giữa phát triển đô thị và yếu tố mặt nước:

Ở các đô thị bên sông trên thế giới, bờ sông luôn được hoạch định là nơi vui chơi công cộng. Đó là nơi công cộng dành cho người dân nhằm mang lại lợi ích để rèn luyện về thể chất, thư giản về mặt tinh thần, thị giác trong bất kể thời gian nào trong ngày, trong năm.

Các đô thị cũng mong muốn khu vực bờ sông công cộng này sẽ phục vụ được nhiều mục đích: đó là nơi làm việc và sinh sống, cũng như nơi vui chơi. Nói cách khác, họ muốn một nơi đóng góp vào chất lượng cuộc sống ở tất cả các khía cạnh của nó - kinh tế, xã hội và văn hóa.

Nước là nguồn tài nguyên thiên nhiên không thể thiếu, có thể tái tạo, nhưng hạn chế. Nó sử dụng các mục tiêu của nông nghiệp, công nghiệp, sản xuất năng lượng, hộ gia đình, giao thông vận tải, giải trí và môi trường. Tài nguyên nước đóng vai trò quan trọng ở hầu hết các nơi trên thế giới trong suốt lịch sử trong việc thành lập và hình thành các khu định cư, các thành phố và thông qua đó hình thành bản sắc riêng của đô thị đó.

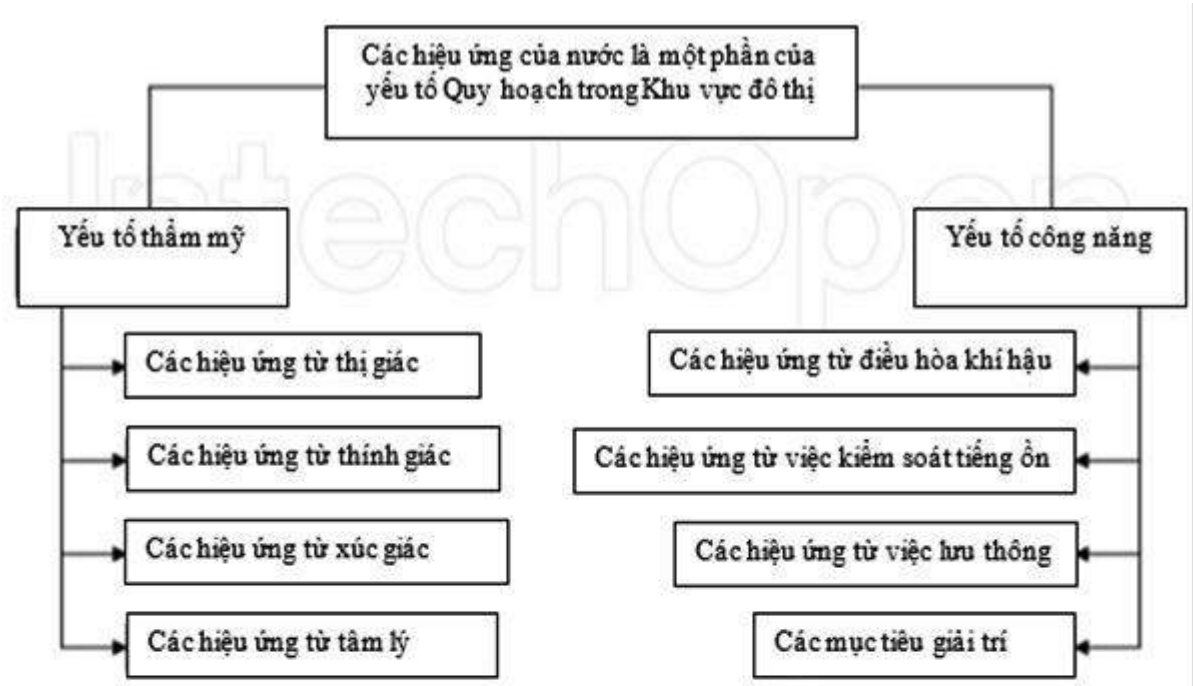
Một mối quan hệ chặt chẽ giữa bờ sông và đô thị hình thành bên cạnh nó. Với thời đại công nghiệp, mối quan hệ này đã bị gián đoạn do một số mục đích sử dụng, chẳng hạn như các cảng lớn, thương mại, công nghiệp, kho bãi và giao thông vận tải. Thông qua sự phát triển của công nghệ container,..

IV.1.1. Tác động của yếu tố mặt nước trong quy hoạch đô thị:

Sự cân bằng được thiết lập giữa tự nhiên và đời sống xã hội để phát triển bền vững ở các đô thị. Các yếu tố mặt nước tự nhiên trong đô thị đóng một vai trò quan trọng trong việc hình thành sự cân bằng này.

Một lý do cho tầm quan trọng của nguồn nước tự nhiên trong khu vực đô thị là hiệu ứng thẩm mỹ mà con người tạo ra. Hiệu ứng này là hiệu ứng hình ảnh và tâm lý. Những người đứng trên bờ sông thường có cảm giác thư giãn do mặt nước mang lại. Âm thanh của nước mang lại sự sống động và niềm vui cho thính giác, một biểu tượng ở trạng thái thể hiện sự liên tục của cuộc sống.

Các dòng sông đóng vai trò chính yếu trong sự hình thành của đường phố, công viên và các không gian đô thị khác.



Adapted from Onen (2007) Các hiệu ứng của nước là một phần của yếu tố Quy hoạch trong Khu vực đô thị



Hiệu ứng phản chiếu trên mặt nước



Hiệu ứng sôi nổi của dòng nước chuyển động

IV.1.2. Các loại đô thị ven sông:

- Đô thị nằm trên bán đảo.
- Đô thị nằm trên vịnh.
- Đô thị nằm bên bờ sông.
- Đô thị nằm bên ngã ba hoặc ngã tư sông.
- Đô thị nằm bên hồ hoặc đầm.

IV.1.3. Các hình thức cải tạo đô thị ven sông:

- Mở rộng từ đô thị hiện hữu:

Các đô thị ven sông đã hiện hữu được xây dựng mở rộng qua các khu vực khu công nghiệp hoặc cảng cũ kế cận. Một số ví dụ về nó có thể được đưa ra là Thành phố Hafen ở Hamburg và (Hình 11) trên Hồ Spandau và Vịnh Rummelsburg, ở Berlin (Moretti, 2008a; Giovinazzi & Giovinazzi, 2008).



Hình: Toàn cảnh hồ Spandau ở Berlin- Đức.

- Khu vực được sử dụng để tổ chức các sự kiện quan trọng:

Khu vực sử dụng cho các sự kiện tạm thời quan trọng ở khu vực ven sông như ở Seville (1992), Lisbon (1998), Zaragoza (2008). Sau đó, các khu vực đô thị mới với khu dân cư và khu vực sản xuất được phát triển xung quanh các khu vực này (Moretti, 2010).







- Các khu dân cư này được hình thành xung quanh một bến cảng:

Cải tạo các khu vực bờ sông ở các khu vực cảng cũ. Với việc tái sử dụng các khu vực này, yếu tố mặt nước đã trở thành yếu tố rất quan trọng cho các khu đô thị loại này.

- Phòng chống lũ lụt:

Một số cấu trúc được thiết lập để phòng chống lũ lụt có thể là cơ hội mới cho việc mở rộng khu đô thị và thiết lập các mục đích sử dụng mới cho đô thị. Ví dụ về cải tạo bờ sông đô thị để sử dụng cho giải trí như một lễ hội ngoài trời và các hoạt động thể thao.



Cải tạo khu vực cảng ở Rotterdam-Hà Lan



(a) Sông Donauinselfest ở Vienna, Áo, (b) Sông Guadalupe ở San Jose, California, Mỹ

IV.1.4. Những lợi ích của việc tái tạo đô thị ven sông:

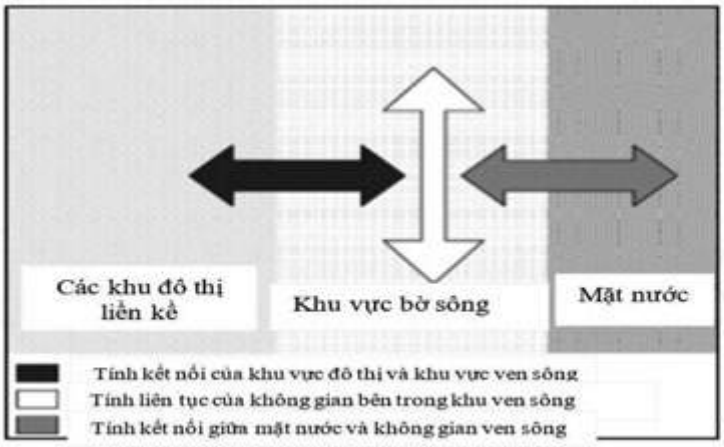
- Làm gia tăng giá trị bất động sản.
- Giúp bảo tồn các di sản lịch sử và di sản địa phương.
- Cải thiện chất lượng nước và sinh thái nước.
- Tạo ra nhiều hoạt động mới cho cộng đồng.
- Tạo động lực phát triển kinh tế.
- Thu hút khách du lịch không chỉ ở cấp khu vực, mà còn trên toàn quốc và quốc tế.
- Cung cấp nhiều nơi ở mới.
- Cung cấp việc làm mới.
- Cải thiện các điều kiện môi trường.

IV.1.5. Các yếu tố tạo cốt lõi trong việc phát triển đô thị ven sông:

Có ba yếu tố cốt lõi:

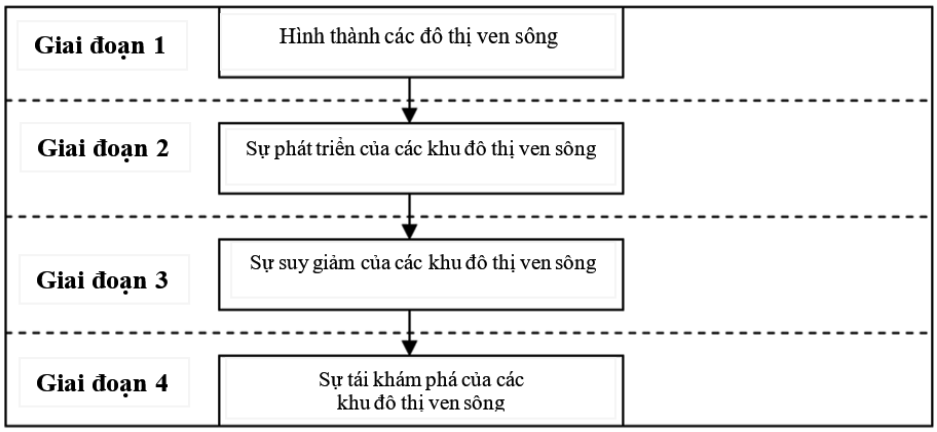
- Tiếp cận không gian công cộng;
- Lối đi và không gian mở;
- Thiết kế đô thị và cảnh quan; và sử dụng đất dọc theo bờ sông.

Cơ sở tái tạo bờ sông được tích hợp giữa đô thị với mặt nước:



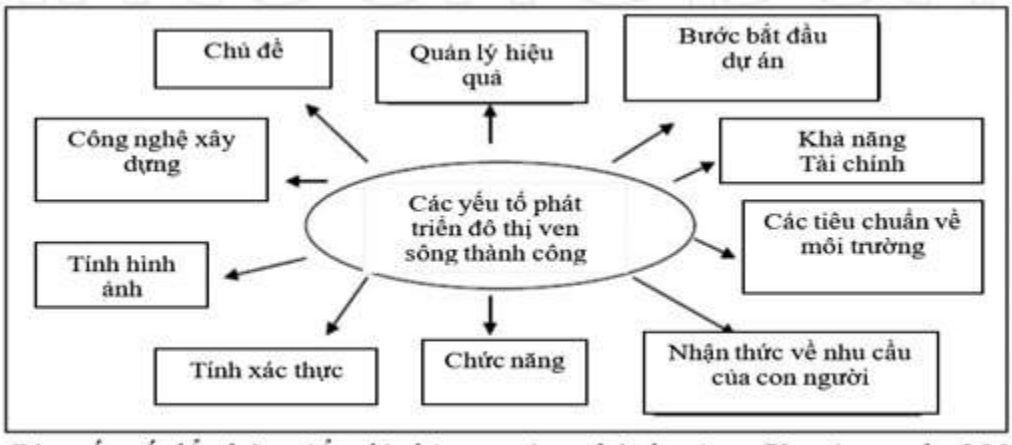
Khả năng tiếp cận bờ sông (giữa khu đô thị-bờ sông-mặt nước)

IV.2. Các giai đoạn phát triển của một đô thị ven sông:



Mô hình điển hình của các giai đoạn phát triển đô thị sông (Theo Wrenn et al.)

IV.3. Các yếu tố để phát triển đô thị ven sông thành công:



Các yếu tố để phát triển đô thị ven sông thành công (Yassin et al., 2012

V. CÁC VÍ DỤ VỀ MÔ HÌNH QUY HOẠCH VÀ PHÁT TRIỂN ĐÔ THỊ VEN SÔNG THÀNH CÔNG:

V.1. Trên thế giới:

Hiện nay, rất nhiều thành phố lớn, hiện đại trên thế giới đều có các con sông tạo nên cảnh quan và điểm nhấn của bộ mặt đô thị. Hiện nay rất nhiều thành phố đã nhận ra tầm quan trọng của việc quy hoạch ven sông để tạo ra môi trường đô thị xanh và mở.



V.1.1. Cải tạo đô thị ven sông Hàn (Seoul Hàn Quốc): (nguồn: Ashui.com)

Tại châu Á, có rất nhiều mô hình quy hoạch và phát triển ven sông đô thị thành công. Đầu tiên có thể kể đến chiến lược đô thị hóa sinh thái khu vực ven sông Hàn ở Seoul (Hàn Quốc) từ thập niên 1990 đến năm 2010.

Sông Hàn dài 514km và rộng khoảng 1km, chảy qua trung tâm Seoul. Trong thế kỷ 20, do dân số Seoul tăng nhanh nên hoạt động đô thị hóa gặm nhấm vào hai bên bờ sông Hàn. Con sông này trở thành nạn nhân của tốc độ tăng trưởng kinh tế chóng mặt của Seoul.
Đến thập niên 1980, sông Hàn bị ô nhiễm nặng do nước thải sinh hoạt và công nghiệp của thành phố.

Các bãi cát trắng biến mất và môi trường sinh thái bị hủy hoại. Từ thập niên 1990, chính quyền Seoul thực hiện hàng loạt dự án cải tạo sông Hàn và quy hoạch lại khu vực ven sông theo hướng gần gũi với môi trường tự nhiên.

Nhà chức trách bắt đầu xây hàng loạt công viên dọc bờ sông Hàn, kết hợp với các sân bóng, đường chạy bộ, bể bơi và các cơ sở giải trí khác.

V.1.2. Marina Bay Sands, Singapore*:* (nguồn: Ashui.com)

Đây là nơi sông Singapore tiếp nối với biển. Từ thập niên 1960-1970, Chính phủ Singapore đã xác định biến khu vực này thành một trung tâm kinh doanh - giải trí - định cư mang tầm thế giới.



Chính phủ bắt đầu di dời các khu nhà gần cửa sông Singapore, dọn sạch các khu nhà kho, cơ sở công nghiệp tại đây.

Nhà chức trách thực hiện kế hoạch phát triển với mục tiêu tạo một trung tâm đa chức năng, bao gồm nhà ở, văn phòng, khách sạn, trung tâm mua sắm, các trung tâm giải trí và không gian công cộng. Dù đây là dự án của chính phủ, nhưng các công ty tư nhân cũng được tạo điều kiện triển khai các dự án quan trọng góp phần tạo ra khu Marina Bay hiện đại.

V.1.3. Trung tâm kinh doanh Minato Mirai 21 - thành phố Yokohama, Nhật Bản:

Hơn hai thập kỷ trước, hàng loạt bến tàu và cơ sở cảng lớn chiếm cứ trung tâm thành phố Yokohama.

Năm 1981, chính quyền Yokohama lập kế hoạch di dời các cơ sở này, biến nơi đây thành một trung tâm đô thị hiện đại, phát triển. Thành phố lập ra Tập đoàn Yokohama Minato Mirai 21 theo mô hình hợp tác công tư để phát triển khu Minato Mirai 21. Tập đoàn Yokohama Minato Mirai 21 di dời toàn bộ các cơ sở công nghiệp tại đây, xây dựng hàng loạt công viên ven sông, kết hợp phát triển các tòa nhà cao tầng hiện đại, đồng thời tích hợp với các khu phố cổ của Yokohama.
Toàn cảnh hồ Spandau ở Berlin- Đức.

Kết quả là khu Minato Mirai 21 trở thành một trung tâm đô thị hiện đại, một khu du lịch nổi tiếng thu hút nhiều du khách trong nước và nước ngoài. Nhờ đó, Yokohama trở thành một thành phố quốc tế cạnh tranh với cả thủ đô Tokyo.



Cảnh ban ngày



Cảnh về đêm



V.1.4. Khu dân cư Battery Park City ở New York (Mỹ):

Thành phố New York khi phát triển khu công viên - dân cư - văn phòng Battery Park City ở mũi Tây Nam đảo Manhattan đã lập hẳn cơ quan độc lập Battery Park City Authority để thực hiện việc quy hoạch và xây dựng.

Khu dân cư Battery Park City ở New York (Mỹ) được đánh giá là một mô hình quy hoạch ven sông cực kỳ thành công chính nhờ sự độc lập của Battery Park City Authority bất chấp những thay đổi trong chính quyền thành phố New York trong quãng thời gian đó.

V.1.5. Cải tạo Suối Cheonggye, Seoul-Hàn Quốc:

Dòng suối dài gần 11 km gắn liền với lịch sử lâu đời của Seoul. Dưới thời Joseon (1392 - 1897), kinh đô thường ngập lụt sau những trận mưa lớn, do địa hình núi cao bao quanh. Từ năm 1402, vua Taejong đề ra cuộc cải cách hệ thống thoát nước đầu tiên và nắn chỉnh dòng chảy lớn của kinh đô.

Đặc biệt, những người dân nghèo từ khắp nơi đến Seoul lánh nạn sau chiến tranh Triều Tiên (1950 - 1953). Họ kiếm kế sinh nhai và dựng lên những ngôi nhà tạm bợ bên hai bờ suối. Rác, cát ùn ứ, chất thải và những điều kiện tồi tệ khác biến dòng suối trở thành cống nước xấu xí của thành phố.

Từ năm 1955, phần đầu nguồn suối dài khoảng 135 m bị lấp bằng xi măng. Dự án lấp hơn 5 km suối Cheonggye được tiến hành từ 1958, sau đó thay thế bằng đường cao tốc trên cao. Tiếp đó, chính phủ Hàn Quốc cho xây dựng cầu vượt Cheonggye vào năm 1967 để giảm ùn tắc. Ngày thông cầu sắt phường Majang cho tàu hỏa chạy qua vào năm 1977 đánh dấu việc lấp suối Cheonggye hoàn thành. Dự án này trở thành một ví dụ điển hình cho công cuộc công nghiệp hóa - hiện đại hóa của Hàn Quốc, giải quyết phần nào vấn đề môi trường của thủ đô.



Dòng suối trước khi cải tạo...



và sau khi cải tạo.

Dự án khởi công từ tháng 7/2003 với kinh phí lên đến 900 triệu USD, bắt đầu với khâu tháo dỡ cầu vượt và phá đường cao tốc Cheonggye trước khi hồi sinh dòng chảy dài hơn 5 km qua trung tâm thành phố Seoul sau một tháng. Do suối gần như cạn khô, hàng ngày khoảng 120.000 tấn nước từ sông Hàn, phụ lưu và mạch nước ngầm được bơm vào 4 điểm chính để phục hồi thủy lộ.

Tháng 10/2005, dòng suối Cheonggye được khai thông sau 47 năm kể từ ngày bị lấp. Môi trường trong lành còn thu hút các loài chim, cá và côn trùng về trú ngụ. Theo một báo cáo năm 2009, số lượng các loài chim sống ven suối tăng từ 6 lên 36, các loài cá tăng từ 4 đến 25 và các loài côn trùng từ 15 tăng lên 192.



Quá trình phá dỡ đường cao tốc trên cao, khôi phục suối Cheonggye.

Dòng suối còn có thác nước, cầu đi bộ, đường chạy cho người dân rèn thể lực, hai hàng cây xanh bên bờ dài 8 km, một công viên 400 ha. Một số nghiên cứu cho thấy dòng nước còn giúp giảm 3-4 độ C nhiệt độ trung bình của khu vực trung tâm Seoul.

Suối Cheonggye nhanh chóng trở thành không gian ngập bóng cây xanh cho người dân thư giãn, hàng trăm triệu khách du lịch ghé thăm kể từ ngày mở cửa. Hiện nơi này đón khoảng 500.000 lượt khách mỗi tuần.

V.2. Tại Thành phố Hồ Chí Minh:

V.2.1. Nhiêu Lộc Thị Nghè:



Kênh Nhiêu Lộc – Thị Nghè trước đây là một dòng kênh thơ mộng bậc nhất Sài Gòn với dòng nước trong xanh. Nhưng từ những năm 70 của thế kỷ trước trở về sau do quá trình đô thị hóa đã làm cho dòng kênh bị ô nhiễm nghiêm trọng, toàn bộ dòng kênh gần như đã biến thành dòng kênh chết, nước đen ngòm, hôi thối làm mất mỹ quan đô thị và ảnh hưởng trực tiếp đến đời sống của nhân dân. Song với quyết tâm cải tạo của toàn thể lãnh đạo và nhân dân Thành phố, hiện nay kênh Nhiêu Lộc – Thị Nghè về cơ bản, dự án cải tạo kênh Nhiêu Lộc – Thị Nghè và mở rộng đường Trường Sa và Hoàng Sa đã hoàn thành, mặt đường hai bên dòng kênh đã bằng phẳng, vỉa hè được lót đá, lắp đặt đèn chiếu sáng với hệ thống cây xanh tạo nên cảnh quan sạch sẽ, thoáng đãng. Sáng sớm và chiều tối, rất nhiều người dân đã có thể ra bờ kênh tập thể dục, trẻ em thoải mái vui đùa… Thành phố cũng đã cho thả nhiều tấn cá xuống dòng kênh để làm đa dạng môi trường sinh thái, từng bước biến dòng kênh đang trở thành dải lụa xanh qua Thành phố.

V.2.2. Kênh Tân Hóa - Lò Gốm:



Kênh Tân Hóa – Lò Gốm chảy qua 4 quận: quận Tân Bình, quận Tân Phú, quận 11 và quận 6. Đây là một trong những dòng kênh ô nhiễm nặng nề nhất nằm phía Tây TP.HCM, gây ảnh hưởng trực tiếp đến cuộc sống của gần một triệu dân. Vì vậy, cuối năm 2011, TP.HCM đã quyết định khởi công Dự án cải tạo kênh và đường dọc kênh Tân Hóa - Lò Gốm. Dự án tập trung vào hai hạng mục chính là đặt cống hộp đoạn từ đường Âu Cơ (Tân Phú) đến cầu Hòa Bình (quận 11) dài 3km và cải tạo 7,4km tuyến kênh Tân Hóa - Lò Gốm, 12km đường được làm mới. Ngoài ra, mục tiêu của dự án là mở rộng kênh, nắn dòng chảy (xây cống hộp kín), nạo vét bùn, đắp bờ kênh, xây tường ngăn lũ, cải tạo đường rộng từ 6-20m, xây mới 10 cầu qua kênh, chỉnh trang 4 khu cảnh quan dọc tuyến.

Qua 3 năm triển khai thi công, dự án hoàn thành góp phần giảm ngập và ô nhiễm trầm trọng; giảm thiểu ùn tắc giao thông và các tệ nạn xã hội. Đời sống người dân thay đổi rõ rệt, giá trị nhà đất tại khu vực này cũng tăng lên nhiều lần so với trước. Tuyến kênh mới dài 10 km được hồi sinh, đem lại cuộc sống mới cho cả triệu người Sài Gòn.

V.2.3. Kênh Đôi-Kênh Tẻ:



Tuyến Kênh Đôi – Kênh Tẻ thuộc địa bàn các quận 4, 7 và 8. Triển khai Dự án cải thiện môi trường nước TPHCM giai đoạn 3, chính quyền thành phố di dời khoảng 5.800 hộ dân đang sống ven Tuyến Kênh Đôi – Kênh Tẻ. Mục tiêu của dự án là: nạo vét, cải tạo tuyến Kênh Đôi – Kênh Tẻ, giải quyết yêu cầu thoát nước, chống ngập, giao thông thủy, hoàn tất các tuyến đường ven kênh; Thu gom và xử lý nước thải trong khu vực, khắc phục tình trạng ô nhiễm trên tuyến kênh này, bảo vệ môi trường nước; Di dời, tái định cư nhà trên kênh rạch, chỉnh trang đô thị, tăng cường mảng xanh, nâng cao chất lượng sống của người dân; và Hoàn chỉnh hệ thống thoát nước mưa, giải quyết dứt điểm tình trạng ngập lụt.

*** Nhận xét- đánh giá:**

Các dự án cải tạo các dòng kênh thực hiện tại TPHCM đã giải quyết được khá nhiều các vấn đề cấp bách vào thời điểm đó của đô thị như cải thiện môi trường, thoát nước đô thị, giao thông đô thị, cải tạo được phần nào không gian cảnh quan đô thị.... Tuy nhiên, ngày nay cùng với sự tiến bộ của xã hội, các nhu cầu của người dân, của xã hội không còn ở mức độ cơ bản nữa mà đòi hỏi ở mức độ cao hơn nhằm mang lại sự thõa mãn cho người dân nhiều hơn ví dụ như: sự tiếp cận của người dân với mặt nước phải dễ dàng hơn, cảnh quan đẹp hơn, tiện dụng hơn, đáp ứng nhu cầu vui chơi, giải trí, thể thao, mua sắm, thưởng ngoại... với các công trình công cộng, với các sự kiện được tổ chức với tầng suất thường xuyên hơn vào bất cứ thời điểm nào trong tuần. Do vậy, làm sao phải giải quyết tốt khu vực bờ sông, là khu vực trung gian có sự tương tác giữa người dân-khu vực đô thị với yếu tố mặt nước, là yêu cầu cực kỳ quan trọng nếu muốn khai thác được hết tiềm năng do yếu tố mặt nước mang lại để phục vụ cho cộng đồng.

VI. NHẬN ĐỊNH VÀ ĐÁNH GIÁ TIỀM NĂNG PHÁT TRIỂN ĐÔ THỊ DỌC SÔNG SÀI GÒN:

Phân đoạn 1: Với quỹ đất nông nghiệp lớn, có nhiều tiềm năng để hình thành các khu nông nghiệp kết hợp du lịch sinh thái và dân cư nhà vườn. Bên cạnh đó, với định hướng đã được quy hoạch là hành lang du lịch sinh thái ven sông dài nhất Việt nam; Điểm đến hấp dẫn cho du khách; Môi trường thực nghiệm và trải nghiệm; Phát triển kinh tế nông thôn với hàm lượng chất xám & KHKT cao; phát triển các thành phần kinh tế tư nhân nhỏ - lẻ; Khu trưng bày, giới thiệu di tích lịch sử cấp quốc gia; Giao lưu văn hoá truyền thống làng nghề... sẽ tạo nên những điểm du lịch rất tiềm năng, các khu chức năng mang tính đặc thù để thu hút người dân cũng như du khách tới tham quan và trãi nghiệm.

Phân đoạn 2: Nhìn chung trên tổng thể, khu vực vẫn còn một quỹ đất tương đối lớn, giao thông thuận lợi với khá nhiều các cây cầu kết nối giữa các khu vực bờ Tây và bờ Đông sông Sài Gòn. Tiềm năng phát triển của khu vực là khá lớn, nhưng hiện nay chưa khai thác hiệu quả, đặc biệt là yếu tố cảnh quan hai bên bờ sông. Khu đô thị Bình Quới Thanh Đa đã được định hướng quy hoạch khá lâu, tới nay vẫn chưa triển khai làm ảnh hưởng lớn đến quyền lợi của người dân nói riêng và sự phát triển đô thị của Thành phố nói chung.

Phân đoạn 3: Với quy hoạch công viên Bến Bạch Đằng trở thành công viên của cộng đồng, các công trình như bến Bạch Đằng, bến Nhà Rồng, cầu Mống cùng với cột cờ Thủ Ngữ tạo thành một quần thể di tích lịch sử - văn hóa tiêu biểu, chứng nhân của quá trình phát triển cảng Sài Gòn và nhiều sự kiện lịch sử quan trọng của Sài Gòn - TP.HCM. Khu đô thị mới Thủ Thiêm, công viên nước sẽ là khu vực thu hút nhiều nhất người dân đến vui chơi. Vì thế, công viên nước này được bố trí gần với

các trục giao lộ giao thông chính. Công viên nước này bao gồm: Các khu vực trò chơi trượt nước,"dòng sông lười" và các loại hình trò chơi nước khác được tổ chức hài hoà với cảnh quan thiên nhiên. Khu vực công viên quảng trường, đây là một quảng trường công viên với bóng mát là một điểm thu hút và đại diện cho thế kỷ 21. Hệ thực vật từ đồng bằng sông Mê Kông với hệ thống nước và gió đã mang đến cho quảng trường một không gian công cộng bền vững.

Sự ra đời KCX Tân Thuận đánh giá sự phát triển của Thành phố Hồ Chí Minh trong thời kỳ đầu đổi mới. Đã đến lúc KCX cần có định hướng chuyển đổi qua giai đoạn mới, hình thái mới, mang lại hiệu quả và lợi ích to lớn hơn cho người dân, cho Thành phố. Những mô hình, bài học kinh nghiệm của Thâm Quyến-Trung Quốc hay Singapore là hữu ích cho TPCHM tham khảo. Nếu xem đó là một mô hình thí nghiệm chính sách cho một chiến lược phát triển lâu dài của cả nước, thì ta sẽ có những chính sách mới phù hợp nhằm chuyển dịch công năng KCX Tân Thuận ngay từ bây giờ. Như vậy sẽ góp phần mang lại hiệu quả cho chương trình đổi mới sáng tạo của TPHCM. Vai trò lịch sử của KCX Tân Thuận (KCX đầu tiên của Việt Nam sẽ kết thúc vào 2041 (thời điểm hết hạn Hợp đồng thuê đất). KCX Tân Thuận không còn phù hợp khi tốc độ đô thị hóa quá nhanh của khu vực quận 7. Việc chuyển đổi hình thái phù hợp sẽ mang lại giá trị và hiệu quả kinh tế sẽ cao hơn rất nhiều, nhất là khi nối kết với khu đô thị Nam Sài Gòn, một đô thị hiện đại kiểu mẫu của Việt Nam qua trục đường Nguyễn Văn Linh.

Một số đánh giá và phân tích:

**** Thuận lợi & Cơ hội:***

Bờ sông Sài Gòn có chiều dài hơn 40 km cùng với hệ thống sông rạch tự nhiên khác.

Vẫn còn một số quỹ đất có thể trở thành động lực nhằm phát triển cho cả tuyến sông Sài Gòn.

Có các địa điểm & dự án tạo tiền đề cho phát triển du lịch.

Sông Sài Gòn là sông tự nhiện, gắn liền với lịch sử hình thành Sài Gòn ngày nay nên có giá trị văn hóa, lịch sử vô cùng lớn.

Sự quyết tâm của chính quyền Thành phố trong việc xây dựng cải tạo 2 bờ sông Sài Gòn.

**** Bất lợi & Thách thức:***

Dòng sông có nhiều lục bình, không thuận tiện cho giao thông thuỷ;

Khu vực dễ bị ảnh hưởng của thuỷ triều nên mực nước lên xuống thường xuyên

Khu vực TP.HCM là địa phương bị ảnh hưởng biến đổi khí hậu khá nhiều;

Nhiều khu vực còn bị xói lỡ, ngập lụt;

Cơ sở hạ tầng còn bị hạn chế và thiếu thốn, đặc biệt về mặt giao thông, chưa có sự kết nối xuyên suốt;

Chịu ảnh hưởng bán nhật triều;

Chất lượng nước cũng ảnh hưởng đến tiềm năng du lịch sông nước;

Không nằm trên hành lang phát triển của TP.HCM đến năm 2025;

Các khu vực dọc sông Sài Gòn đang ngày càng bị tư hữa hóa.

VII. CÁC NGUYÊN TẮC RÚT RA TỪ SỰ PHÁT TRIỂN THÀNH CÔNG CÁC ĐÔ THỊ VEN SÔNG VÀ MỘT SỐ KIẾN NGHỊ ĐỐI VỚI TPHCM TRONG VIỆC CẢI TẠO ĐÔ THỊ VEN SÔNG SÀI GÒN:

VII.1. Nguyên tắc cho sự phát triển bền vững của khu vực đô thị ven sông:

Tính bền vững được đánh giá qua ba lĩnh vực: kinh tế, môi trường và xã hội.

Các nguyên tắc (13 nguyên tắc) cho sự phát triển bền vững của đô thị ven sông đã kiểm chứng từ các đô thị ven sông trên thế giới như sau:

- Đảm bảo chất lượng nguồn nước và môi trường.
- Bờ sông là một phần của kết cấu đô thị hiện có.
- Tạo nên bản sắc đô thị, bảo tồn những giá trị lịch sử đô thị.
- Sử dụng hỗn hợp là ưu tiên hàng đầu.
- Tiếp cận không gian công cộng là điều kiện tiên quyết.
- Làm cho bờ sông trở thành điểm đến lựa chọn ưu tiên của cộng đồng.
- Lập quy hoạch, kế hoạch nhằm quản lý và đẩy nhanh quá trình thực hiện.
- Phát triển bờ sông kết nối con người và không gian.
- Bảo đảm đầu tư công chiến lược và thu hút các nguồn lực tư nhân.
- Sự tham gia của công chúng là một yếu tố rất quan trọng.
- Quy hoạch bờ sông là dự án dài hạn.
- Quá trình cải tạo xây dựng bờ sông cần thực hiện liên tục và thường xuyên.
- Nó đòi hỏi sự quan tâm và sự phối hợp đa ngành.

VII. 2. Một số đề xuất nhằm cải tạo, xây dựng nhằm khai thác lợi thế cảnh quan đô thị ven sông Sài Gòn:

VII. 2.1. Quan điểm-nhận thức:

a. Bờ sông phải là của người dân:

Cần nhận thức rõ sông Sài Gòn là sản phẩm của tự nhiên, không gian ven sông là tài sản sở hữu, là lợi ích công cộng, nên trong tất cả các quy hoạch dọc sông phải luôn xác định là không gian cho sinh hoạt, vui chơi, giải trí công cộng của người dân;

Tổ chức không gian xanh xuyên suốt bờ sông dành cho người đi bộ là xu hướng quy hoạch tiên tiến của các TP nổi tiếng trên thế giới từ Paris đến New York, Vancouver, Hong Kong, Thượng Hải... Dọc sông Sài Gòn phải là một dải cây xanh công cộng, là không gian chung cho mọi người dân đi bộ, đi xe đạp, sinh hoạt cộng đồng thông suốt từ đầu đến cuối;

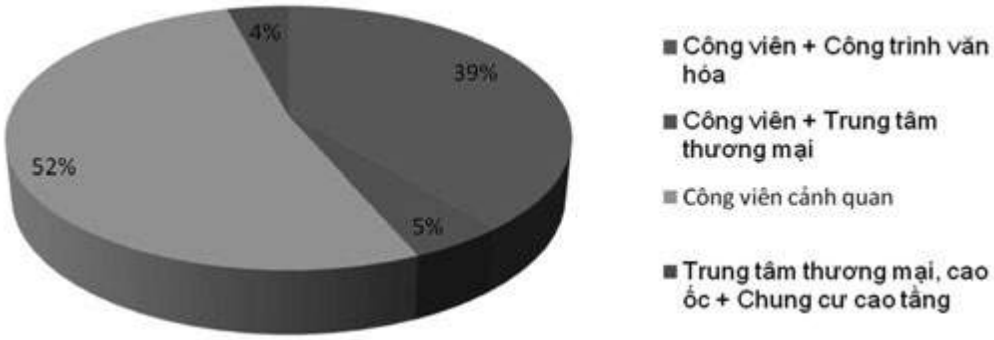
Hạn chế tối đa tư nhân hóa bờ sông, nếu là tư nhân khai thác thì phần đất ven sông trong phạm vi hành lang bờ sông phải dành cho không gian công cộng và không được khép kín để mọi người dân có thể tiếp cận sử dụng dễ dàng;

Các hình thức phải đa dạng, hỗn hợp, là những công viên, quảng trường, cầu đi bộ bắc qua sông, nhà hát, sân khấu ngoài trời, thư viện, nhà triển lãm, khu vui chơi vận động... để nhiều đối tượng và thành phần được hưởng những lợi ích cộng đồng do sông Sài Gòn mang lại.

b. Sông Sài Gòn mang ý nghĩa lịch sử, truyền thống và đặc trưng tự nhiên khác biệt của TP.HCM nên là một ưu tiên đầu tư hàng đầu của nhà nước khi phát triển đô thị.

c. Việc phát triển đô thị và khai thác cảnh quan bờ sông Sài Gòn cần được xác định là xuyên suốt và lâu dài nên phải xây dựng kế hoạch cụ thể về quy hoạch cũng như về tài chánh.

d. Không có giới hạn ranh giới hành chánh cho định hướng quy hoạch phát triển hai bờ sông Sài Gòn.



Tỷ lệ khảo sát người dân về lựa chọn cảnh quan ven sông Sài Gòn

VII. 2.2. Về mặt quy hoạch đô thị:

a. TP.HCM phải là một đô thị gắn với sông nước:

TPHCM sẽ phải phát triển dựa trên nền tảng tự nhiên của hệ sinh thái, sông, kênh rạch, dựa vào sự ưu đãi của tự nhiên tạo nên lợi thế cạnh tranh.

Kết nối dòng sông và bảo vệ hệ sinh thái tự nhiên của bờ sông Sài Gòn.

Hình thành một hành lang du lịch, giải trí ven sông Sài Gòn và hồi sinh "mặt nước", gắn với việc xây dựng các công viên, phát triển các điểm du lịch văn hóa, làng nghề, sinh thái dọc bờ sông, du lịch đường thủy... phục vụ sự phát triển mang tính chiến lược, bền vững, vì cộng đồng.

Việc phát triển đô thị dọc sông Sài Gòn được cải tạo, xây dựng trên nền tảng của kết cấu đô thị hiện có, chỉ bổ sung và phát triển thêm để không làm mất đi những giá trị, bản sắc, hình ảnh lịch sử trước đó.

b. Đầu tư xây dựng cơ sở hạ tầng kết nối khu vực song với việc xây dựng cải tạo đô thị:

Việc đầu tư xây dựng cơ sở hạ tầng, đặc biệt là giao thông (đường bộ, đường thủy) nhằm kết nối các khu đô thị, khu chức năng hai bên bờ sông nên một chuỗi điểm hoàn chỉnh cùng với việc xây dựng cải tạo đô thị sẽ giúp chia sẽ những áp lực về hạ tầng, dịch vụ,… cho khu trung tâm hiện hữu thành phố hiện đã quá tải và còn sẽ tiếp tục quá tải nếu phát triển thiếu định hướng rõ ràng trong tương lai.

Việc kết nối trục giao thông dọc sông Sài Gòn ngoài ý nghĩa trên còn có ý nghĩa quan trọng là liên kết vùng để bổ sung và tổ hợp chức năng, giúp phát huy hết năng lực phục vụ của các công trình dự án dọc hai bên bờ sông Sài Gòn, là cầu nối giữa các quận - huyện (vùng nội đô - ven đô), tạo điều kiện và khai thác tiềm năng phát triển kinh tế giữa các địa phương TP.HCM - Bình Dương -Tây Ninh.

Bên cạnh đó, việc đầu tư xây dựng hạ tầng giao thông (bộ, thủy) luôn xem trọng yếu tố tiếp cận không gian công cộng, tạo điều kiện dễ dàng nhất cho người dân khi muốn sử dụng không gian công cộng.





c. Xây dựng thêm nhiều khu vực chức năng từ quỹ đất tiềm năng:

Theo quy định hàng lang bảo vệ sông bờ sông Sài Gòn từ 30-50 m. Trên toàn bộ hành lang công cộng xanh dọc hai bên bờ sông cần rà soát, đánh giá, xác định để có những khu vực có thể mở rộng hơn 100-200m để tạo nên những khu vực chức năng tập trung.

Tại khu vực những khu vực chức năng này có thể tập trung đông người để người dân vui chơi, tập trung, tổ chức những hoạt động cộng đồng tạo không gian xanh linh hoạt, có nhiều chức năng phục vụ công cộng như công viên văn hóa, bảo tàng, nhà hát và sân khấu biểu diễn ca nhạc ngoài trời, khu mua sắm, quảng trưởng phục vụ các lễ hội... sẽ tạo ra các điểm tham quan công cộng chất lượng cao dọc theo sông để khuyến khích đầu tư.

Hiện nay có một số khu vực chức năng này, tuy nhiên vẫn quá ít, một số chưa phát huy hết tiềm năng và cũng chưa có sự liên kết trên toàn tuyến, như công viên bờ sông Landmark 81, công viên cảng Bạch Đằng – phố đi bộ Nguyễn Huệ, bến Nhà Rồng… chủ yếu tập trung tại khu vực bờ Tây sông Sài Gòn.

Khi các khu vực chức năng được hình thành đa dạng và có sự kết nối đủ tốt sẽ thành tổ hợp chức năng sẽ tạo nên hiệu quả rất lớn: giảm được áp lực từ các khu vực trung tâm nội thành hiện hữu; tạo sự kết nối giữa không gian và con người do vậy mang lại sự hấp dẫn người dân và du khách, đây điều quan trọng mang lại sự thành công cho việc xây dựng một đô thị ven sông.

Một số khu vực có thể xem là quỹ đất để đầu tư các khu vực chức năng:

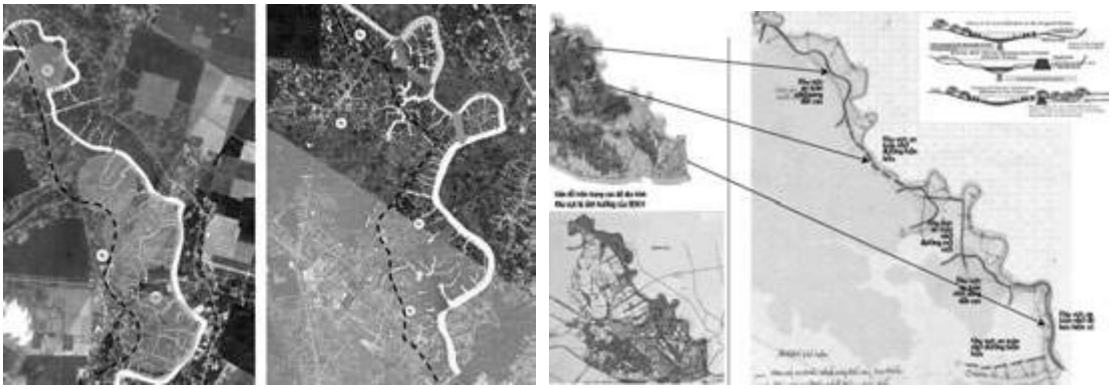
- Phân đoạn 1:

+ Khu 1: Chọn Khu du lịch Một thoáng Việt Nam (xã An Phú) làm tâm điểm phát triển mở rộng, hình thành khu du lịch sinh thái gắn với yếu tố Văn hóa, lịch sử của Khu địa đạo Củ Chi và Đình Bến Dược.

+ Khu 2: Khu trung tâm dịch vụ du lịch gắn kết với khu làng nghề truyền thống (tại xã An Nhơn Tây, Phú Nhuận, Phú Hòa Đông), khu nông nghiệp kỹ thuật cao và khu du lịch dã ngoại sinh thái tự nhiên.

+ Khu 3: Khu vui chơi giải trí đa năng (theo mô hình công viên Disneyland) (xã Trung An, Hòa Phú). Cùng với di tích lịch sử Gò Môn, dự án phim trường hiện hữu, phát triển thêm các dịch vụ vui chơi – giải trí khác như: nhạc nước, nhà hàng – khách sạn, rạp chiếu phim 3D, nhà hát, bảo tàng nghệ thuật, công nghệ điện ảnh… kết nối trung tâm Thủ Dầu Một (Bình Dương) bằng Tỉnh lộ 8 với những khu nhà vườn hiện hữu đông đúc, phù hợp phát triển loại hình homestay gắn với cảnh quan dọc sông.

+ Khu 4: Nông nghiệp truyền thống (làng hoa, cây cảnh) kết hợp nhà vườn (xã Bình Mỹ, Củ Chi và xã Nhị Bình, Hóc Môn), rất thích hợp cho mô hình khu dân cư nhà vườn kiểu trang trại (kết hợp vườn – ao – chuồng).



- Phân đoạn 2:

+ Bán đảo Thanh Đa: Có quỹ đất nông nghiệp còn khá lớn, có thể xây dựng khu đô thị sinh thái với nhiều chức năng phục vụ công cộng. Kết nối các trục giao thông qua Thủ Đức, quận 2.

+ Cảng Phước Long: đối diện bán đảo Thanh Đa, có thể chuyển đổi chức năng để đầu tư các khu hỗn hợp, cảng du lịch…bổ sung các chức năng thành

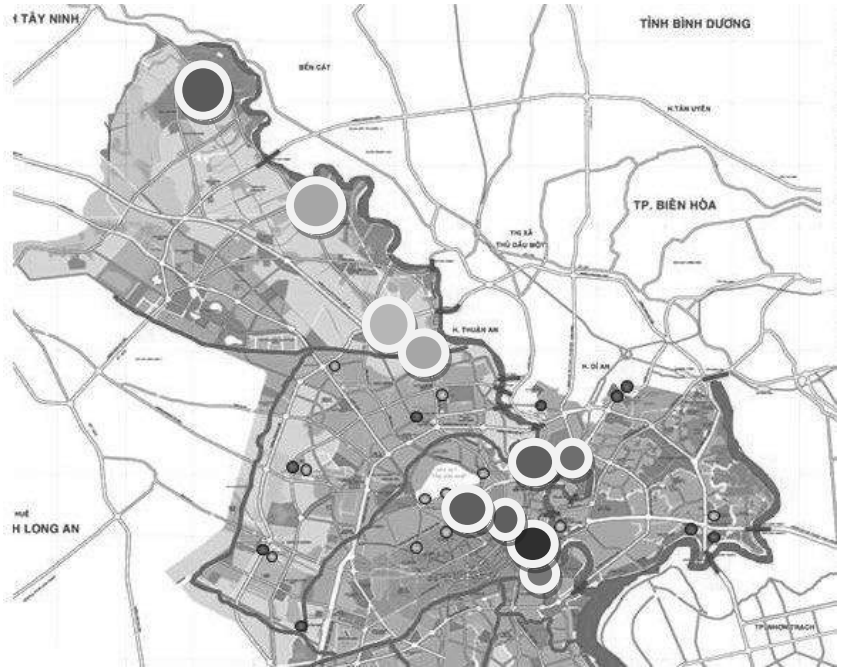
- **Phân đoạn 3:**

+ Cảng Sài Gòn: cảng Nhà Rồng - Khánh Hội sẽ di dời, do vậy cần định hướng các chức năng Di tích lịch sử, văn hóa, bảo tàng, triển lãm nghệ thuật, ngoài trời….

+ Cảng Tân Thuận 2: cần chuyển đổi công năng sử dụng để khai thác hiệu quả.

+ Khu chế xuất Tân Thuận: đến năm 2041, thời điểm hết hạn Hợp đồng thuê đất, cần định hướng chuyển đổi hình thái hoạt động để mang lại giá trị kinh tế và hiệu quả cao cho Thành phố.

+ Công viên Mũi Đèn Đỏ: có vị trí rất đẹp, thuộc hạ lưu sông Sài Gòn, ngay ngã ba sông giáp sông Soài Rạp.



d. Phân đoạn ưu tiên phát triển nhằm định hướng nguồn vốn:

Quy hoạch phải có tầm nhìn dài hạn từ 20 đến 25 năm, thậm chí là 50 năm.

Kinh phí thực hiện là rất lớn, không thể triển khai đồng loạt với tất cả kỳ vọng. Nên việc phân đoạn và xác định Chương trình ưu tiên đầu tư và nguồn lực thực hiện, điều này là rất quan trọng nhằm tập trung nguồn lực cũng như nguồn vốn của các tổ chức trong và ngoài nước, của nhà nước và của xã hội…

e. Phân khu chức năng phù hợp tùy theo tính chất, điều kiện tự nhiên, nhằm khai thác tối đa lợi thế tiềm năng:

Chức năng từng khu vực riêng tùy thuộc vào điều kiện tự nhiên, văn hóa, lịch sử.

Việc kiến tạo không gian kiến trúc cảnh quan khu vực dọc sông gắn với chức năng mang tính chất đặc trưng riêng của từng khu vực sẽ định hình sự phát triển cho từng khu vực cụ thể. "Chuỗi" không gian chức năng sẽ được phát huy tối đa cần phải dựa trên một mạng lưới giao thông thông suốt, thuận tiện (ưu tiên giao thông công: xe buýt, xe điện,...) và dịch vụ kèm theo cũng được kết hợp tổ chức hợp lý. Ví vụ những trạm dừng phục vụ du lịch (đường sông, đường bộ) cần phải kết nối thuận tiện và dễ dàng với các "Chuỗi" hoặc khu vực chức năng nêu trên.

- **Phân đoạn 1:** từ thượng nguồn sông Sài Gòn giáp Tây Ninh thuộc Củ Chi xuống Hóc Môn (xã Nhị Bình) có tính chất khá tương đồng nhau, phải giữ gìn được cảnh quan theo hướng nguyên sơ tự nhiên, truyền thống gắn với hệ thống kênh rạch là một trong những yếu tố quan trọng hình thành nên nét đặc trưng của khu vực này. Hình thành một hành lang du lịch, giải trí ven sông Sài Gòn và hồi sinh "mặt nước", gắn với các chức năng: Du lịch sinh thái, giải trí; Làng nghề truyền thống; Nông nghiệp kỹ thuật cao.

- **Phân đoạn 2:** Bắt đầu từ cầu Phú Cường tới bán đảo Thanh Đa trở xuống thì cần quy hoạch với những công trình kiến trúc, cảnh quan hai bên bờ để phát triển du lịch thưởng ngoạn sông nước; Khu vực này không được xây dựng công trình với mật độ dày đặc mà cần đảm bảo sự thông thoáng của không gian tự nhiên, không xâm hại bờ sông.

- **Phân đoạn 3:** Đây chính là khu vực phát triển nhanh nhất và đắc địa nhất trên toàn tuyến sông Sài Gòn với khu đô thị Vinhomes Central Park, Sài Gòn Pearl, Vinhomes Ba Son, xuống phía Nam có dự án cảng Sài Gòn với các tòa nhà cao trên 30-50 tầng có chức năng hỗn hợp, cao ốc văn phòng, trung tâm thương mại, khách sạn, căn hộ...với kiểu kiến trúc hiện đại, bên cạnh các công trình phục vụ công ích như bệnh viện, trường học, công viên bờ sông....

Khu vực này có các công trình kiến trúc giá trị mang phong cách Pháp như cột cờ Thủ Ngữ, cầu Mống, trụ sở hải quan, khách sạn Majestic, khách sạn Riverside, Bảo tàng Tôn Đức Thắng chen lẫn các công trình xây mới như khách sạn Legend, cao ốc văn phòng, các công trình khác như tượng đài Trần Hưng Đạo, bên cạnh đó với các mảng cây xanh, thảm cỏ, các tượng đài trang trí, đài phun nước, đèn nghệ thuật thì chắc chắn đây sẽ là khu vực hấp dẫn nhất của thành phố đối với du khách.

Bờ Đông là Khu đô thị Thủ Thiêm đã được quy hoạch với các chức năng hỗn hợp như khu trung tâm thương mại và dịch vụ đa chức năng, trung tâm hội nghị triển lãm, bảo tàng, nhà hát giao hưởng, khu thể thao và giải trí, Đại lộ Vòng cung và quảng trường, cung thiếu nhi và các cơ quan hành chính. Ngòai ra, giao thông công cộng như xe buýt hoặc tuyến tàu điện ngầm vào khu nhà ga ở khu vực bệnh viện và công viên phần mềm, bến du thuyền, đăc biệt và công viên phát triển sinh thái sẽ

Về dài hạn có thể khu công nghiệp Tân Thuận sẽ dần tiến tới hình thái công viên công nghệ khoa học với các nhà xưởng cao tầng, nghiên cứu sản xuất những sản phẩm công nghệ cao, bên cạnh đó công viên công nghệ hoặc triển lãm công nghệ cũng sẽ trở thành nơi tham quan giải trí trên đoạn cuối dọc tuyến sông Sài Gòn của người dân thành phố. Đường Huỳnh Tấn Phát nối dài cầu Thủ Thiêm 4 sẽ được xây dựng nối Khu Tân Thuận vào Thủ Thêm và trung tâm thành phố tạo thành tuyến xương sống mới phát triển của Tân Cảng – Thủ Thiêm – Tân Thuận.

VII. 2.3. Xây dựng chiến lược cụ thể:

Xây dựng chiến lược trong đó có việc lập quy hoạch tổng thể toàn tuyến sông Sài Gòn, vạch ra một kế hoạch cụ thể nhằm quản lý và đẩy nhanh quá trình thực hiện.

Tổ chức các thi thiết kế đô thị riêng cho từng phân đoạn hoặc từng khu vực có chức năng cụ thể sau khi có định hướng quy hoạch tổng thể toàn tuyến.

Việc quy hoạch xây dựng, cải tạo cảnh quan đô thị nhằm khai thác hết lợi thế bờ sông là dự án dài hạn, đòi hỏi qua nhiều quá trình liên tục và thường xuyên.

Để bờ sông Sài Gòn được như mong muốn như kỳ vọng đòi hỏi sự quan tâm không chỉ của nhà nước mà của toàn dân, và đòi hỏi sự phối hợp đa ngành, đa lĩnh vực.

VII. 2.4. Sự tham gia rộng rãi của người dân:

Trong nỗ lực thực hiện dự án cải tạo bờ sông Hàn của Seoul, theo nghiên cứu của ĐH Quốc gia Singapore, cho thấy có rất nhiều yếu tố tạo ra sự thành công ngoài ý chí chính trị, sự kết hợp của nhà nước với tư nhân. Các dự án thành công đều được phát triển thông qua nhiều vòng tham khảo ý kiến người dân và đấu thầu thiết kế một cách cạnh tranh, công khai, minh bạch. Người dân cuối cùng là những người trực tiếp thụ hưởng nên việc góp ý của người dân sẽ mang lại yếu tố thành công trong việc xây dựng cải tạo phát triển bờ sông Sài Gòn.

VII. 2.5. Cơ chế phù hợp nhằm huy động nguồn lực đầu tư từ xã hội:

Với nguồn lực có giới hạn mà Thành phố phải đối mặt trước hàng loạt nhu cầu cấp bách về dân sinh khác, việc xã hội hóa các dự án đầu tư có tính chất quan trọng để huy động tổng lực nguồn vốn, bên cạnh nguồn đầu tư công nhằm mang lại hiệu quả phát triển kinh tế - xã hội cho thành phố là nhu cầu rất bức bách. Chỉ có kêu gọi xã hội hóa thì Nhà nước, nhà đầu tư và người dân mới cùng có lợi. Tuy nhiên, để thu hút mạnh hơn và hiệu quả hơn nguồn vốn này thành phố cần có thêm nhiều cơ chế, chính sách phù hợp.

Việc đưa ra nhiều phương án lựa chọn để thu hút các nhà đầu tư vào đấu thầu công khai sẽ mang lại hiệu quả to lớn cho dự án./.

Tài liệu tham khảo:

- Tạp chí Ashui.com

- Diyun Hou (2009). Urban Waterfront Landscape Planning, Blekinge Institute of Technology Karlskrona, Sweden.

- Umut Pekin Timur. Urban Waterfront Regenerations, http://dx.doi.org/10.5772/55759.

- Al Ansari, F. (2009). Public Open Space on the Transforming Urban Waterfronts of Bahrain – The Case of Manama City. Ph.D. Newcastle University School of Architecture, Planning and Landscape, 353 p., Newcastle.

- Akköse, A. C. (2007). The Analysis of Istinye Shipyard Area Within The Context of Redevelopment of Urban Waterfront Areas. Master Thesis, Istanbul Technical University, Institute of Science And Technology, 131 p., İstanbul.

- Andini, D. (2011). Public Space For People On New Urban Waterfronts: A Literature Exploration on Socio-spatial Issues in Post-industrial Waterfronts. End Report Msc Thesis Socio-Spatial Analysis, Landscape Architecture and Planning Wageningen Unıversity, 67 p. Wageningen.

- Giovinazzi, O. & Moretti, M. (2010). Port Cities and Urban Waterfront: Transformations and Opportunities. TeMALab Journal, Date of Access: 01.02.2013, Available from: www.tema.unina.it ISSN 1970-9870 Vol 3 - SP - March (57 - 64).

- Goddard, C. (2002). Waterfront Regeneration, Geo Factsheet. Date of Access: 01.02.2013, Available from http://ebookbrowse.com/135-waterfront-regeneration-pdf-d224946024.



BÀN VỀ VIỆC GIẢI HAI BÀI TOÁN QUY HOẠCH VÀ PHÁT TRIỂN BỜ KÈ VÀ KHÔNG GIAN KỀ CẬN Ở TP. HCM

TS. Nguyễn Ngọc Hiếu
Đại học Việt – Đức (VGU)

Tóm tắt: Các khu vực mặt tiền sông nước ở thành phố Hồ Chí Minh là các tài sản có giá trị cao đối với cộng đồng đô thị nói chung cũng như chủ tài sản liền kề nói riêng. Tuy nhiên, đề xuất về quy hoạch và cải tạo khu vực bờ kè và không gian liền kề đang khai thác dưới tiềm năng gặp vướng mắc do nhiều nguyên nhân. Bài viết thảo luận về một số bất cập về biện pháp cải tạo gắn với mô hình phân chia lợi ích cùng đóng góp từ các bên hưởng lợi nhằm tạo đồng thuận và nâng cao tính khả thi cho các phương án quy hoạch và triển khai chỉnh trang trong giai đoạn hiện nay.

Từ khóa: quy hoạch và phát triển không gian tiếp cận mặt nước, phân bổ lợi ích các bên liên quan, mô hình hợp tác phát triển, xây dựng đồng thuận.

1 Bối cảnh

Thành phố Hồ Chí Minh không gian kề cận bờ kè và mặt nước cần cải thiện và nâng cao giá trị khai thác. Vốn là đô thị phát triển trên nền tảng sông nước, kênh rạch bao quanh, khu vực nội đô cũng như vùng ven sông Sài Gòn và Đồng Nai có nhiều vị trí tiếp giáp với sông nước cảnh quan rất đẹp và có giá trị. Tuy nhiên, nhiều khu đất và công trình đang bị khai thác sử dụng dưới tiềm năng, kém hiệu quả, và thậm chí hủy hoại môi trường vật thể do chất thải, lấn chiếm, và cải tạo tùy tiện. Việc xây dựng bờ kè, bảo vệ thềm sông, và cải tạo khu vực kề cận không chỉ đáp ứng nhu cầu tại chỗ mà còn đóng góp vào thực hiện các mục tiêu chiến lược của thành phố về ứng phó biến đổi khí hậu, xây dựng nơi chốn hấp dẫn đầu tư, nâng cao tính năng phục vụ của các không gian có giá trị cảnh quan, du lịch, phục vụ sức khỏe và đóng góp vào nâng cao giá trị tài sản đô thị.

Việc đầu tư chỉnh trang luôn đối mặt nhiều thách thức về nguồn lực và cơ chế phát triển. Khi cơ hội mở rộng dần cạn kiệt, thành phố phải tập trung cải tạo các khu vực phát triển dưới tiềm năng. Tuy nhiên, các khu vực như bờ kè phải đối mặt với tính phức tạp của quyền tài sản đã hình thành, đất chia thửa lô nhỏ, phải thực thi chính sách xã hội tại các khu ổ chuột. Trong khi đó, nhiều khu vực tiếp cận sông nước có hạ tầng kết nối và thoát nước không đồng bộ. Bờ kè cần đầu tư lớn nhưng thiếu cơ sở giải tỏa vì ranh giải tỏa chưa đảm bảo tính hợp lý về cả yếu tố kinh tế và kỹ thuật, thiếu nguồn thu từ tiền sử dụng đất khi đất đã chuyển đổi sang phi nông nghiệp. Các tham vọng chỉnh trang đô thị, tạo lập hạ tầng xanh cùng không gian công cộng quy mô lớn đối lập với thực tế nguồn lực công hạn chế và chi phí di dời lớn.

Cải tạo chỉnh trang khu vực bờ kè cần mô hình quy hoạch và phát triển phù hợp. Hai mươi năm qua, chúng ta có những mô hình phát triển sử dụng vốn Nhà nước để làm bờ kè (Bờ bao Sài Gòn & ODA Nhiêu Lộc Thị Nghè), vốn tư nhân làm khu đô thị mới và bờ kè (Tân Cảng – Ba Son, Phú Mỹ Hưng), và mô hình BT làm kè phục vụ chống ngập (Trung Nam). Đánh giá về các mô hình vừa qua, có thể thấy các dự án ngân sách và vay vốn ODA thành công về mặt kinh tế, giao thông, và xã hội nhưng chưa tích hợp được đầu tư cải thiện và phát triển **không gian kề cận** đồng bộ cũng như chưa huy động được nguồn lực tư nhân làm giảm gánh nặng đầu tư công. Dự án Tân Cảng cải thiện bờ sông và khu vực kề cận nhưng hệ số sử dụng đất quá lớn gây quá tải về hạ tầng giao thông. Dự án Phú Mỹ Hưng tạo môi trường sống tốt, nhưng đây là dự án phát triển mới chứ không phải dự án chỉnh trang. Dự án BT của tập đoàn Trung Nam giúp giảm gánh nặng ngân sách nhưng chưa giúp phát triển đồng bộ không gian liền kề.

Để khu vực bờ kè trên được quy hoạch và phát triển thuận lợi, cần đặt và giải đúng bài toán. Trong số nhiều thách thức và vướng mắc nêu trên, có thể thấy vấn đề cốt lõi là mô hình phát triển đòi hỏi phải sử dụng nguồn lực từ nhiều bên theo mô hình hợp tác cùng đóng góp cùng hưởng lợi. Các dự án bờ kè luôn tồn tại câu hỏi lớn về lập quy hoạch và dự án với nhiều căn cứ về lựa chọn ranh thu hồi, khu vực bảo vệ, khu vực giao cho nhà đầu tư, và đặc biệt là cơ chế giải quyết bài toán lợi ích đóng – hưởng. Từ trước tới nay **các chủ tài sản bên ngoài ranh hưởng lợi mà không phải đóng góp**, trong khi những người phải di dời bên trong ranh thường chịu thiệt vì không được chia sẻ lợi ích từ giá trị đất gia tăng. Sự bất cập này làm phát sinh nhiều mâu thuẫn so bì, và là một trong những nguyên nhân quan trọng cản trở quá trình thực hiện dự án. Vì vậy, bản thân quá trình lập quy hoạch và thực hiện các dự án cần giải được bài toán lợi ích hài hòa bên cạnh những yêu cầu chung khác về phát triển kinh tế xã hội và bảo vệ môi trường.

Bài viết này tập trung vào việc giải hai bài toán là quy hoạch tốt và phát triển tốt trong mô hình hợp tác huy động nguồn lực từ doanh nghiệp và cộng đồng. Quy hoạch tốt sẽ là quy hoạch tối ưu đa chiều, không chỉ đủ hấp dẫn nhà đầu tư, đủ tốt để bảo vệ lợi ích công cộng, mà còn đủ để cộng đồng địa phương chấp nhận phương án theo hướng tạo đồng thuận. Phát triển tốt có thể hiểu là chọn được chủ đầu tư tốt và có cơ chế ràng buộc để chủ đầu tư và các bên thực hiện đúng các cam kết của mình.

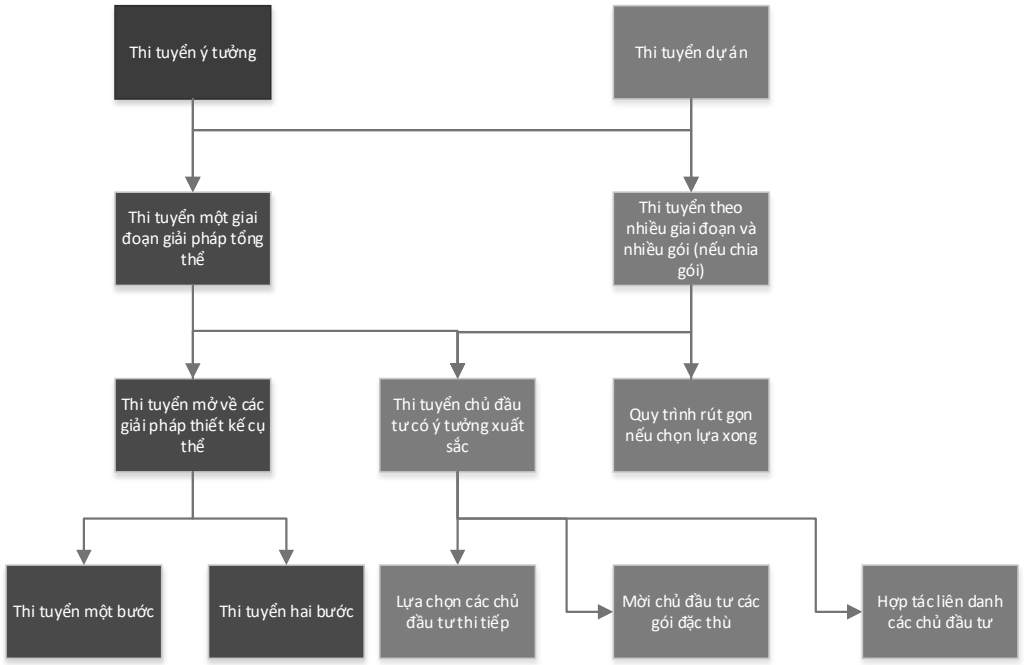
2 Giải bài toán quy hoạch tốt

2.1 Quy hoạch giúp chọn được phương án cạnh tranh hơn

Quy trình lập quy hoạch và phát triển dự án của chúng ta chưa thiết kế để hỗ trợ mô hình hợp tác. Hệ thống quy hoạch của chúng ta làm tuần tự, từ quy hoạch chung cho tới phân khu và chi tiết. Quy hoạch phân khu để lập dự án có nhiệm vụ chi tiết hóa quy hoạch chung và bố trí các hệ thống hạ tầng và không gian chức năng, nhưng khi lập quy hoạch này thường thiếu các thông tin về trình tự triển khai, thiếu cơ sở để đáp ứng yêu cầu thị trường cả về phân kỳ đầu tư và phân khúc hướng tới. Đặc biệt, quy hoạch này khi lập hầu như không thảo luận với các nhà đầu tư tiềm năng cũng như tham vấn cộng đồng để làm rõ nhu cầu thực tế và khả năng chi trả khi hướng tới những giá trị cao hơn. Những thông tin trên thường chỉ được làm rõ khi lập dự án (và quy hoạch chi tiết) ở bước sau dẫn tới hoặc phải điều chỉnh cục bộ, hoặc dự án bị đình trệ. Chưa nói tới các vấn đề tiêu cực thì kể cả dự án tốt cũng thường phải đẽo chân (quy hoạch - có trước) cho vừa giày (dự án - có sau). Việc điều chỉnh này nếu phải hạ ‘chuẩn’ và trong khu vực ‘nhạy cảm’ thường tiềm ẩn rủi ro khiếu kiện.

Một số giải pháp sử dụng gần đây vẫn còn khiếm khuyết. Ba giải pháp hiện đang được sử dụng là: (1) điều chỉnh cho dự án đề xuất của một chủ đầu tư, (2) thi tuyển ý tưởng sau đó phê duyệt quy hoạch nhưng cũng của một chủ đầu tư, và (3) làm quy hoạch phân khu cùng với đề xuất ban đầu của một chủ đầu tư. Có thể nói việc cho phép điều chỉnh giúp quy hoạch phân khu linh hoạt hơn nhưng nếu điều chỉnh theo kiểu đẽo chân (quy hoạch) cho vừa một dự án của một chủ đầu tư dẫn tới những dự án kiểu đại gia điếu cày, vừa không có cơ sở so sánh với các đề xuất khác để đảm bảo tính cạnh tranh, vừa dễ tham nhũng tiêu cực. Thi tuyển ý tưởng của một chủ đầu tư thường giới hạn thảo luận trong nhóm chuyên gia mà chưa tạo cơ hội cho các nhà đầu tư và các bên có lợi ích như cộng đồng cùng tham gia, bộc lộ các ngưỡng chấp nhận của mình. Cách làm quy hoạch phân khu cùng với đề xuất của một chủ đầu tư cũng chưa tạo cơ hội để các nhà đầu tư cùng tham gia tối ưu hóa các bài toán không gian - kinh tế - kỹ thuật.

Mô hình lập quy hoạch và dự án song song của CHLB Đức là ví dụ đáng tham khảo khi tạo khả năng tương tác giữa cả khu vực công và tư. Để giày được đo theo chân mềm mại dễ xỏ hơn cần chìa khóa là làm song song quy hoạch và dự án trên cơ sở cạnh tranh[1] (xem Hình dưới). Cách làm này không chỉ làm rõ xu hướng thị trường, hình dung ngưỡng khuyến khích để hấp dẫn chủ đầu tư, và đánh giá khẩu vị, ngưỡng chấp nhận, bổ sung lựa chọn cho các nhóm dân cư có khả năng bị xáo trộn. Quy hoạch phân khu là sản phẩm định hướng cũng được lập ra trên cơ sở thi tuyển và các dự án được nghiên cứu song hành cũng trên cơ sở cạnh tranh cung cấp thông tin đầy đủ hơn về cách thức phân kỳ, cơ sở để chia gói thầu, điều kiện ràng buộc để kêu gọi đầu tư. Nếu sản phẩm dự án đáp ứng yêu cầu về ý tưởng, dự án đầu tư có thể được trao luôn cho bên thắng cuộc:



Hình 1: Quy trình thi tuyển phương án thiết kế cải tạo và lựa chọn chủ đầu tư dự án song song ở CHLB Đức. Nguồn: [1].

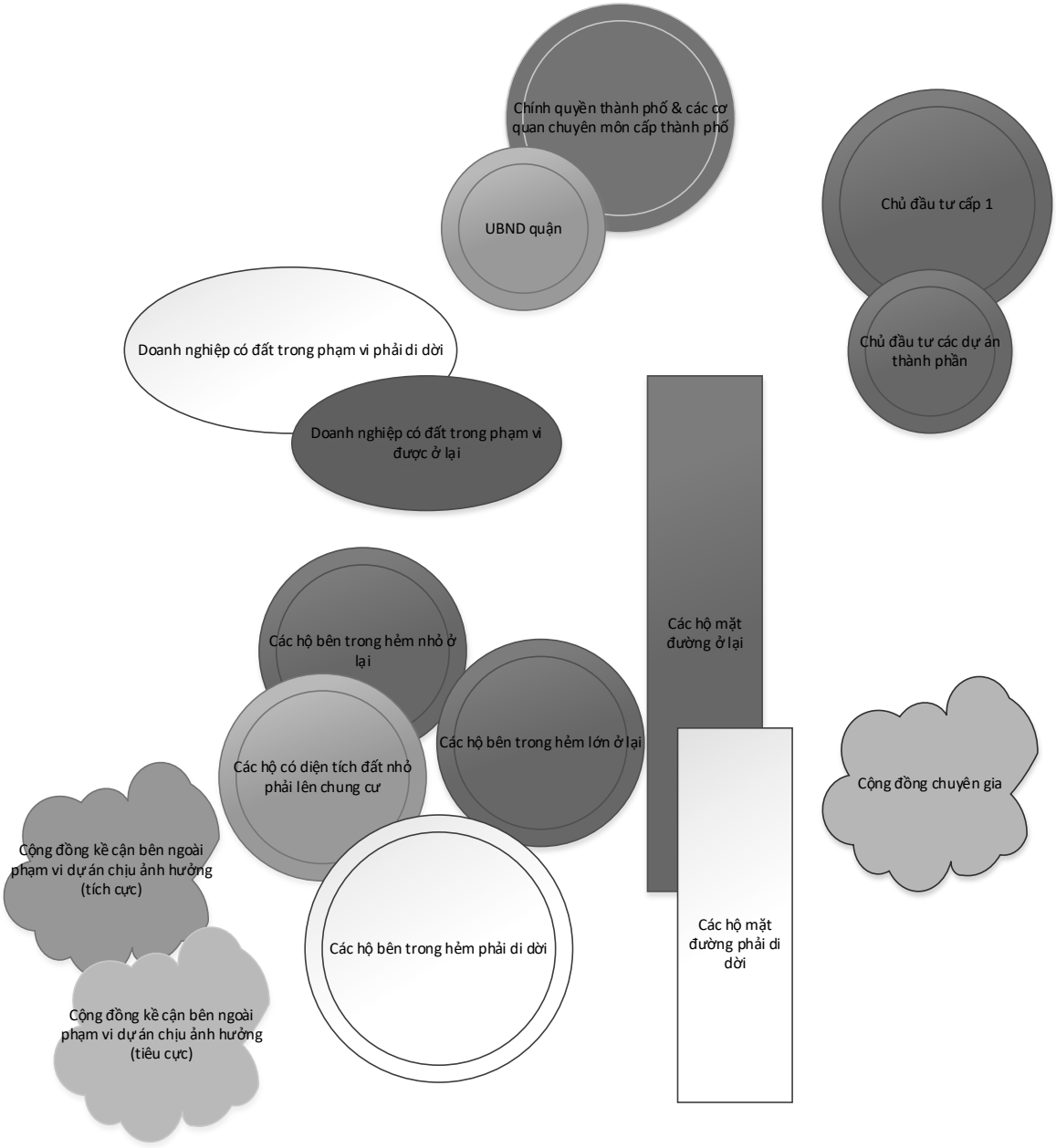
Cách làm này vượt trội so với mô hình điều chỉnh quy hoạch cho 'vừa' đề xuất của một chủ đầu tư. Thi tuyển giúp so sánh các thiết kế và giải pháp khác nhau thay vì chỉ tư vấn từ một chủ đầu tư, tạo môi trường phản biện tốt khi phải giải trình rộng rãi, và đặc biệt là quá trình thi giúp vận động cộng đồng thống nhất về tầm nhìn và phương pháp chia sẻ lợi ích. Cách làm này giúp Chính quyền tránh lệ thuộc vào phương án của một chủ đầu tư thường chỉ đề xuất làm theo hướng họ phát huy thế mạnh. Mặt khác, Chính quyền tận dụng được năng lực của các nhóm tư vấn bên ngoài cũng như phản biện từ cộng đồng, giảm chi phí và thời gian tự nghiên cứu lập đầu bài.

Các chủ đầu tư và các bên tham gia cũng hưởng lợi từ cách làm này. Thi tuyển giúp tiết kiệm thời gian và chi phí nghiên cứu và xây dựng phương án tối ưu. Sản phẩm này thường tạo cơ hội nhiều chủ đầu tư tham gia các sản phẩm đa dạng hơn. Tất nhiên, thi tuyển đòi hỏi chi phí và thời gian của cả Chính quyền và các bên tham gia, xong các dự án lớn luôn cần người làm tốt, hình dung đầy đủ rào cản, khó khăn, và lôi cuốn cộng đồng tham gia. Thiếu những điều trên, thời gian còn kéo dài hơn nữa.

2.2 Quy hoạch thúc đẩy các bên hướng tới đồng thuận

Các vướng mắc trong thực thi có phần trách nhiệm từ quá trình lập quy hoạch. Nếu sự khác biệt cách nhìn về giá trị, khác biệt về cơ hội, và giải quyết các trường hợp ngoại lệ được thảo luận từ khi xây dựng quy hoạch chúng ta sẽ có cơ hội gia tăng tính đồng thuận khi thực thi dự án. Quy hoạch và dự án luôn có những lựa chọn để tái phân bổ lợi ích gắn vị thế ban đầu của các nhóm lợi ích hoặc đặc điểm của các tài sản. Nhiệm vụ của quy hoạch là tìm cách để giải pháp lựa chọn dễ được chấp nhận xét theo cả khía cạnh phát triển (gia tăng lợi ích) và xã hội (công bằng) thông qua quá trình tham vấn (lập quy hoạch) và thỏa thuận (lập dự án). Nếu hai việc này làm song song, chúng ta cần thiết kế quá trình tham vấn và thỏa thuận phù hợp.

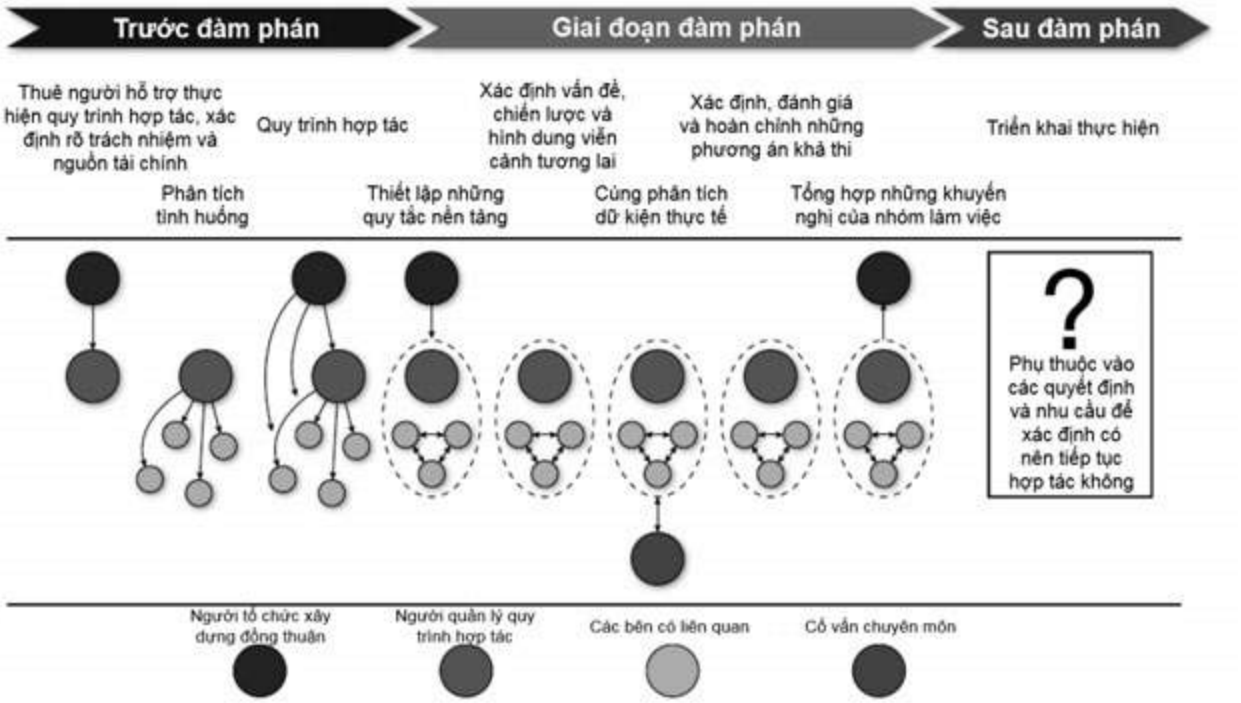
Thử làm một ví dụ với bờ kè cần di dời có cộng đồng tại chỗ, họ sẽ yêu cầu nhà tái định cư hoặc đất tái định cư. Thành phố cần hành lang giao thông, cảnh quan chung, bảo vệ bờ sông, và chủ đầu tư cần đất hoặc kinh phí hoàn vốn. Mỗi phương án quy hoạch sẽ ảnh hưởng tới phương án tài chính chung và đặc biệt là ảnh hưởng lên các nhóm cư dân tại chỗ khác nhau như người ở, người đi, người ở trong, người ở ngoài, hay người nhận nhà, người nhận đất (Xem Hình dưới).



Hình 2: Sơ đồ khái lược phân tích các bên liên quan.

Nguồn: Tác giả.

Cách thức tạo đồng thuận phụ thuộc vào khả năng tổ chức. Những khác biệt về giá trị hay cách phân bổ lại lợi ích sau phát triển là trung tâm của các thỏa thuận. Nếu có nhiều bên tham gia và mỗi bên có một chủ đề thương lượng riêng thì việc tổ chức thảo luận cần tính chuyên nghiệp cao. Tuy nhiên, kinh nghiệm từ các dự án làm ở Việt Nam khi xây dựng nhà ở xã hội cho thấy nhiều nhóm hỗ trợ thỏa thuận tâm huyết có thể giúp cộng đồng phát huy nguồn vốn xã hội và sáng tạo[ii]. Có thể tham khảo cách tổ chức thỏa thuận theo lớp và theo các vòng lặp để tách các vấn đề và đối tượng để thỏa thuận theo nhóm, lập chiến lược xây dựng đồng thuận[iii] và chiến lược để thu hẹp sự khác biệt sau từng vòng thương lượng[iv]. Kết quả của quá trình này phải là sự hài hòa về lợi ích ứng với mức độ đóng góp vào giá trị gia tăng của dự án (Xem cách tổ chức tiến trình thỏa thuận với nhiều nhóm cộng đồng ở hình dưới).



Hình 3: Sơ đồ (mẫu) tổ chức các thỏa thuận theo hướng đồng thuận với các nhóm cộng đồng có các yêu sách riêng.

Nguồn: Quy trình hướng dẫn xây dựng đồng thuận của CBAsia http://cbasia.org/resources.html

3 Quản lý phát triển tốt

3.1 Nguyên tắc chung

Kết quả của thỏa thuận chỉ có ý nghĩa khi quá trình triển khai đảm bảo các bên tham gia sẽ đạt được mục tiêu của họ.

- Đối với doanh nghiệp, hiệu quả kinh tế là cơ bản. Tuy nhiên, có thể các mục tiêu khác cũng quan trọng như xây dựng thương hiệu và hiệu quả lâu dài hay trước mắt. Việc xây dựng khuôn khổ quy hoạch phù hợp là căn cứ để loại doanh nghiệp phù hợp tham gia. Quy trình này cần đảm bảo sẽ trao dự án cho đối tác có đủ năng lực và quá trình đấu thầu minh bạch là điều kiện đầu tiên.
- Đối với người dân, cần đảm bảo chia sẻ giá trị gia tăng công bằng. Chú ý các công cụ hiện nay chưa giúp đảm bảo công bằng cho nhóm phải di dời và nhóm gián tiếp hưởng lợi nằm ngoài phạm vi dự án (không phải đóng góp)[v]. Thỏa thuận cần không chỉ tìm ra cách chia sẻ lợi ích hài hòa cho các bên đóng góp vào gia tăng giá trị chung mà còn phải xây dựng lòng tin qua việc đảm bảo các cam kết khi thực thi.
- Đối với chính quyền thành phố và cư dân đô thị nói chung cần sự phát triển bền vững và gia tăng giá trị tài sản công sau phát triển. Dù đầu tư giúp nâng cao giá trị tài sản và gia tăng nguồn thu về lâu dài cho thành phố, chính quyền phải giảm thiểu tác động tiêu cực như quá tải hạ tầng giao thông, rủi ro hoặc ô nhiễm, hủy hoại di sản. Nếu không, rủi ro có thể là chỉ một số ít hưởng lợi, ách tắc trầm trọng hơn, và ngân sách có thể không thu được bao nhiêu do chậm đưa vào khai thác.

3.2 Vấn đề huy động nguồn lực tham gia

Vấn đề đánh giá tác động giao thông cần chú ý đối với các dự án bờ kè. Các phương án cải tạo huy động vốn tư nhân thường dẫn tới tăng chất tải nên cần đánh giá tác động trên quy mô phù hợp, làm rõ được các ngưỡng chịu tải và mức độ ảnh hưởng để bảo vệ quyền lợi của các bên liên quan[vi].

Hiện nay chúng ta vẫn sử dụng chỉ tiêu mật độ xây dựng và hệ số sử dụng đất để kiểm soát quá tải hạ tầng bao gồm cả giao thông nhưng kết quả là đường vẫn tắc. Việc chỉ kiểm soát quá tải theo diện tích trong khi thiếu căn cứ phân biệt tác động của từng loại chức năng công trình. Cùng một diện tích xây dựng, xây sàn thương mại thường làm phát sinh số chuyến đi (bằng xe hơi) nhiều gấp ba lần so với xây chung cư . Vì vậy, điều quan trọng là điều chỉnh phải

làm rõ các tác động thay vì đảm bảo tính thực tiễn; các chỉ tiêu quy hoạch theo quy chuẩn từ quy hoạch chung chỉ là định hướng.

Cần linh hoạt xử lý vấn đề hợp tác phát triển theo vị trí. Việc lập quy hoạch và dự án song song cho phép linh hoạt hơn trong xử lý các vấn đề hợp tác và nâng cao hiệu quả tài chính. Dự án bờ kè kéo dài nên có những vị trí có thể áp dụng tiếp cận truyền thống là thu hồi ở các vị trí gần ga hoặc điểm tập trung; nhưng cũng có thể phải áp dụng cơ chế như góp đất tái phân thửa[vii] hoặc góp quyền sử dụng đất chưa xây dựng (Transferable Development Rights - TDR)[viii] để tạo hành lang giao thông và nâng cấp hạ tầng tại chỗ thay vì di dời toàn bộ. Tham khảo kinh nghiệm từ Ấn Độ[ix] cho thấy họ đã thành công trong huy động người dân góp đất để mở rộng hẻm bằng cách cho cư dân bán quyền xây dựng tăng thêm và góp đất cho dự án. Tại Việt Nam, TDR có thể sử dụng trong huy động người dân góp đất ở các vị trí 'trong phạm vi dự án'.

Ví dụ khi đóng góp đất và hưởng quyền xây dựng tăng thêm (có thể bán được). Một hộ 80m2 nhà 1 tầng mặt hẻm 1.5m, được quyền xây 3.0x80 = 240m2, khi góp 30m2 làm đường và xây phần còn 50m2 xây lên 120m2. Khi bán quyền xây 120m2 (ví dụ được 960 triệu) sẽ đủ tiền xây nhà mới 120m2 và có đường vào 4m, đơn giá đất tăng lên 2 lần so với trước (50m2 mới giá trị hơn 80m2 cũ). Thành phố có thêm 30% - 40% diện tích đất tăng thêm để vừa làm đường vừa dành một số vị trí bán đấu giá cho các chủ đầu tư. Một số chủ đầu tư mua gom quyền phát triển sẽ được xây công trình cao tầng theo quy hoạch. Những hộ có diện tích còn lại quá nhỏ mới phải chuyển tới sống tại chung cư với giá chiết khấu tương ứng theo mức độ hiệu quả chung của dự án. Ví dụ hộ có 20m2 đất giá hiện tại 1 tỉ, nếu giá trị gia tăng tổng thể dự án là 30%, những người chuyển sang ở nhà chung cư sẽ được nhận nhà có giá 1.3 tỉ (ví dụ là 50m2).

Chú ý phát triển công cụ để huy động nguồn lực từ các bên hưởng lợi ngoài 'hàng rào'. Cơ chế TDR có thể giúp huy động đóng góp đối với các vị trí 'ngoài dự án'. Những vị trí 'tự dưng' được ra mặt tiền hoặc có 'view' sông khi xây dựng tăng thêm sẽ phải đóng góp vào dự án của chủ đầu tư hoặc ngân sách theo một quy định riêng bởi họ hưởng lợi từ dự án (khai thác cảnh quan bờ sông).

Ví dụ huy động chủ đất liền kề do tiếp cận công viên bờ kè. Ước tính một công viên bờ kè có diện tích là 1ha cần đầu tư 25 tỉ đồng. Các lô đất kề cận nếu muốn xây dựng cao tầng để 'bán vị trí giá cao' phải đóng góp bằng mua quyền phát triển tăng thêm. Thành phố bán đấu giá quyền phát triển này - ví dụ tăng hệ số sử dụng đất từ 3 lên 8 vì có cải thiện hạ tầng và không gian công cộng có thể giá bằng khoảng 1/4 diện tích giá bán căn hộ. Việc huy động đóng góp của chủ tài sản bên ngoài hàng rào có thể giúp chia sẻ tới 1/2 gánh nặng phát triển dự án.

Bên cạnh TDR, kinh nghiệm cho thấy chính quyền cũng có thể huy động nguồn đóng góp từ công cụ thuế cải thiện[x] (betterment tax). Chính quyền đô thị sẽ khoanh định khu vực hưởng lợi trực tiếp từ dự án và định ra một mức phụ thu khi các chủ tài sản chuyển nhượng, phát triển, hoặc cho thuê trong một giai đoạn (có thể là 10 năm). Thuế này sẽ phù hợp với các khu vực ổn định và ít xây dựng. Nguồn thu từ cho thuê còn giúp giảm bớt gánh nặng phải chia sẻ đóng góp từ các nơi khác và củng cố nguồn tài chính cho thành phố về lâu dài.

3.3 Ràng buộc thực thi theo kết quả

Dự án đã phê duyệt cùng quy hoạch chi tiết cần phải được quản lý tốt để có kết quả thực tế. Hiện nay nhiều dự án chỉ ràng buộc bằng hồ sơ thiết kế và ràng buộc yếu tố không gian. Tuy nhiên, quá trình triển khai cần ràng buộc không chỉ về thời gian mà còn khả năng vận hành thực tế của các công trình hạ tầng và tiện ích đô thị. Cần tránh tình trạng có công trình nhưng không vận hành được hoặc không phù hợp với chức năng sau khi cải tạo[xi] bởi trên thực tế, nhiều khu đô thị mới để đất công viên mà không có công viên vì chưa giải tỏa được hoặc chưa xây; đất giáo dục bị chuyển đổi hoặc chỉ xây trường cho 'nhà giàu'. Người dân cần cảnh quan, an toàn, giảm tắc nghẽn, giảm ô nhiễm và tiếng ồn và dịch vụ chứ không chỉ là có đường và có đất để làm trường.

Hợp đồng là giải pháp được các quốc gia khác lựa chọn. Ràng buộc về tiến độ xây dựng để quản lý hoạt động xây dựng là cần thiết. Tuy nhiên, cần chú ý là cải tạo làm đảo lộn cuộc sống của rất nhiều bên nên cần cả cam kết về tổ chức khai thác các công trình hướng tới các phân khúc chất lượng nào. Các ràng buộc theo hợp đồng sẽ tốt hơn cho cả chính quyền bởi dự án có thể đi qua nhiều nhiệm kỳ.

4 Thay cho kết luận

Các dự án cải tạo chỉnh trang bờ kè luôn đối mặt nhiều thách thức do sự đan xen phức tạp của các tài sản hiện hữu và việc cải tạo có thể phá vỡ kết cấu xã hội và hệ sinh thái kinh tế phức tạp. Tiếp cận hợp tác góp phần giải quyết nhiều vướng mắc gần đây khi bài toán chia sẻ lợi ích từ kỳ vọng giá trị dự án gia tăng đã không được làm rõ. Trong bối cảnh nguồn lực đầu tư công ngày càng hạn chế, cách làm này sẽ huy động sự tham gia của cộng đồng vào phát triển ngày càng sâu rộng, đa chiều, và thiết thực sẽ giúp phát huy hiệu quả không chỉ nguồn lực tài chính mà còn nguồn vốn xã hội.

Giải pháp thi tuyển cả thiết kế và thi tuyển dự án để thực thi các giải pháp trên nền tảng cạnh tranh minh bạch và thúc đẩy sáng tạo cũng là giải pháp giúp có quy hoạch tốt và nhà đầu tư tốt. Nếu được lựa chọn, các giải pháp cải tạo cần nghiên cứu rộng hơn, tính cả các giải pháp hỗn hợp bao gồm nâng cấp, chỉnh trang, và tái phát triển sử dụng cách tiếp cận sáng tạo và linh hoạt trong huy động vốn tham gia cùng các công cụ mới. Với đặc trưng gia tăng chất tải ở đây, dự án này cần áp dụng phương pháp đánh giá tác động giao thông. Khi triển khai cần ràng buộc các bên triển khai theo dạng hợp đồng để đảm bảo thực thi có kết quả.

Đổi mới về cách nghĩ và cách làm luôn đối mặt thách thức, song Thành phố Hồ Chí Minh từ trước tới nay đã chứng tỏ khả năng đi trước và đột phá sáng tạo, dám làm, dám chịu trách nhiệm. Những cách làm hay đã được khẳng định ở nhiều quốc gia rất nên nghiên cứu và áp dụng.

Tài liệu tham khảo

1.Pahn-Webber, E. and D. Henckel, The Planning System and Planning Terms in Germany - A Glossary. Studies in Spatial Development. Vol. 7. 2008, Hanover, Germany: Academy for Spatial Research and Planning. 288.

2.ACVN, Affordable housing, V.V. Thi and A.L. Dieu, Editors. 2014: Hanoi, Vietnam.

3.Zimmermann, A. and C. Maennling, Mainstreaming participation. Multi-stakeholder management: Tools for Stakeholder Analysis: 10 building blocks for designing participatory systems of cooperation Promoting participatory development in German development cooperation. 2007, Eschborn, Germany: GTZ GmBh.

4.Reactec, Building guideline for traffic impact assessment for public building Hochiminh city, C.C. Minh, Editor. 2017, DOT and Urban Transport No.1: Hochiminh city.

5.Souza, F.F.D., T. Ochi, and A. Hosono, Land Readjustment: Solving Urban Problems Through Innovative Approach. 2018, Tokyo, Japan: JICA Research Institute. 255.

6.Vinh, V.T., Land pooling & readjustment applicability in Vietnam, in Land pooling & readjustment in urban upgrading projects in Vietnam, V.V. Thi, Editor. 2014: Hanoi, Vietnam.

7.Hong, Y.H., Assembling land for urban development, in Analyzing land readjustment, Y.H. Hong and B. Needham, Editors. 2007, Lincoln Institute of land policy: Cambridge Massachusetts, USA. p. 3-36.

8.Hieu, N.N., Cong cu TDRs de phat trien khong gian mo khong gian xanh o do thi. Quy hoach do thi, 2011. 03(1+2).

9.Pruetz, R. and E. Pruetz, Transfer of Development Rights Turns 40. Planning & Environmental Law, 2007. 59(6): p. 3-11.

10.Suzuki, H., R. Cervero, and K. Iuchi, Transforming Cities with Transit: Transit and Land-Use Integration for Sustainable Urban Development. Urban Development. 2013: World Bank Publications.

11.Kewalramani, G., Urban infrastructure in metropolitan cities: A case study of transfer of Development Rights in Mumbai. Transactions of the Institute of Indian Geographers, 2001. 23(1): p. 39.

[i] Hệ thống quy hoạch của CHLB Đức sử dụng cách làm này để tạo lập khuôn khổ định hướng cải tạo trước khi chốt các quy hoạch chi tiết theo dự án. Tham khảo thêm trong 1. Pahn-Webber, E. and D. Henckel, *The Planning System and Planning Terms in Germany - A Glossary*. Studies in Spatial Development. Vol. 7. 2008, Hanover, Germany: Academy for Spatial Research and Planning. 288.

[ii] ACVN 2. ACVN, *Affordable housing*, V.V. Thi and A.L. Dieu, Editors. 2014: Hanoi, Vietnam.

[iii] Chiến lược xây dựng đồng thuận cần bắt đầu phân tích các bên liên quan. Việc làm này tham khảo thêm trong 3. Zimmermann, A. and C. Maennling, *Mainstreaming participation. Multi-stakeholder management: Tools for Stakeholder Analysis: 10 building blocks for designing participatory systems of cooperation* Promoting participatory development in German development cooperation. 2007, Eschborn, Germany: GTZ GmBh.

[iv] Tham khảo kinh nghiệm tổng kết từ các nghiên cứu về đồng thuận của Tổ chức Xây dựng Đồng thuận châu Á http://cbasia.org/resources.html

[v] Giả sử phương bán quyền xây dựng chưa sử dụng để hỗ trợ góp đất được chọn.

[vi] Những tranh cãi gần đây về cho phép điều chỉnh chỉ tiêu quy hoạch 'chui' khi triển khai các dự án thành phần trong khu đô thị Ciputra, Hà Nội phản ánh những bất cập về đánh giá tác động của việc điều chỉnh và cách thức bảo vệ quyền lợi các bên liên quan. Xem thêm trong https://vietnamnet.vn/vn/bat-dong-san/du-an/sua-quy-hoach-do-thi-ciputra-dan-to-nhieu-lan-dieu-chinh-chui-534352.html.

[vii] Cách làm này có thể bao gồm điều chỉnh ranh giới hoặc vừa góp vừa điều chỉnh chia lại các thửa để tạo ra quỹ đất làm hạ tầng và tổ chức lại không gian hợp lý hơn – xem thêm trong 5. Souza, F.F.D., T. Ochi, and A. Hosono, *Land Readjustment: Solving Urban Problems Through Innovative Approach*. 2018, Tokyo, Japan: JICA Research Institute. 255, 6. Vinh, V.T., *Land pooling & readjustment applicability in Vietnam*, in *Land pooling & readjustment in urban upgrading projects in Vietnam*, V.V. Thi, Editor. 2014: Hanoi, Vietnam, 7. Hong, Y.H., *Assembling land for urban development*, in *Analyzing land readjustment*, Y.H. Hong and B. Needham, Editors. 2007, Lincoln Institute of land policy: Cambridge Massachusetts, USA. p. 3-36..

[viii] Có thể hiểu đây là một dạng chuyển nhượng quyền phát triển - xem thêm trong 8. Hieu, N.N., *Cong cu TDRs de phat trien khong gian mo khong gian xanh o do thi.* Quy hoach do thi, 2011. **03**(1+2), 9. Pruetz, R. and E. Pruetz, *Transfer of Development Rights Turns 40.* Planning & Environmental Law, 2007. **59**(6): p. 3-11.

[ix] Cách làm của Mumbai là chính quyền cho người dân (nghèo) bán quyền xây dựng chưa sử dụng cho các chủ đầu tư dự án nằm trong khu vực cải thiện. Chính quyền lấy đất (hoặc một phần đất) từ chủ sở hữu rồi đổi cho họ quyền phát triển dưới dạng Giấy chứng nhận Quyền Phát triển (DRC) 10. Suzuki, H., R. Cervero, and K. Iuchi, *Transforming Cities with Transit: Transit and Land-Use Integration for Sustainable Urban Development*. Urban Development. 2013: World Bank Publications. DRC trở thành công cụ tài chính để chủ sở hữu không có ý định xây hết quyền của mình có thể chuyển nhượng cho người khác với hệ số sử dụng đất (FAR) do Chính phủ ấn định. DRC rất linh hoạt, giúp phân bố lại không gian đô thị theo nhu cầu thị trường và khả năng chi trả của các nhóm thu nhập 11. Kewalramani, G., *Urban infrastructure in metropolitan cities: A case study of transfer of Development Rights in Mumbai.* Transactions of the Institute of Indian Geographers, 2001. 23(1): p. 39.. Các diện tích được giải phóng rất đáng kể nhưng Nhà nước chỉ 'bỏ ra' mấy tờ giấy. Tất nhiên khu vực áp dụng công cụ này phải được tính toán để đáp ứng yêu cầu về chất tải hạ tầng.

[xi] Điển hình là các khu đô thị mới có dành đất để xây trường học nhưng không có trường, có đất xây công viên nhưng chưa đền bù xong, và có đường cống thoát nước nội khu nhưng không kết nối được với bên ngoài.

KINH TẾ ĐỊA PHƯƠNG GẮN VỚI CẢNH QUAN SÔNG NGÒI VÀ KÊNH RẠCH: KINH NGHIỆM TỪ BANGKOK

TS. KTS. Lê Thị Thu Hương
ThS. KTS. Kiều Thị Lê
Trường Đại học Việt Đức



Tóm tắt:

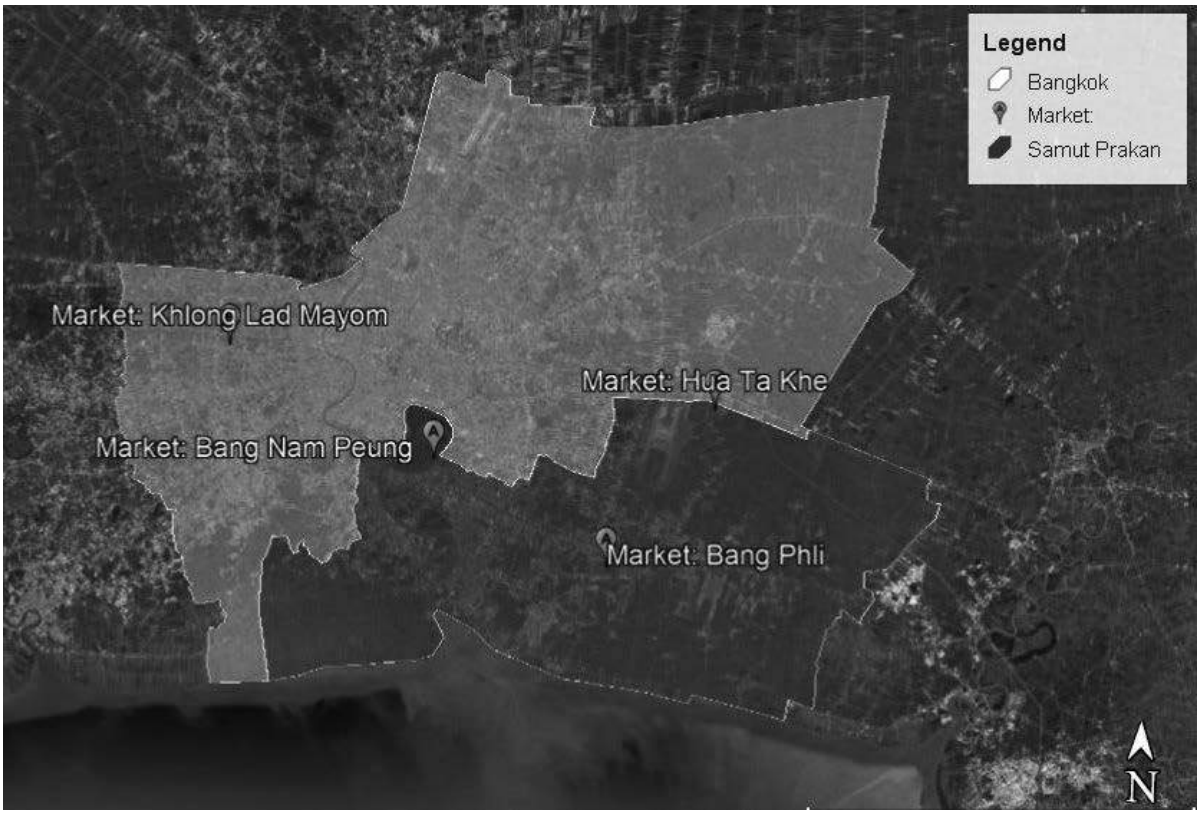
Các trường hợp phát triển kinh tế địa phương gắn liền với cảnh quan sông ngòi và kênh rạch tại Bangkok, thông qua bốn ví dụ trong bài viết này, gợi ý một số bài học kinh nghiệm có thể nghiên cứu tham khảo cho trường hợp của Thành phố Hồ Chí Minh. Theo đó, những khu vực chợ được phát triển thường khai thác tốt vị trí và hạ tầng giao thông, tôn trọng giá trị lịch sử và bối cảnh khu vực để xây dựng được các đặc trưng riêng, đồng thời có tuân theo những quy định của pháp luật để gìn giữ các giá trị văn hóa lịch sử cũng như không gian kiến trúc và cảnh quan bờ kênh. Sự tham gia của cộng đồng trong việc quy hoạch và tái phát triển chợ đóng vai trò quan trọng trong việc tạo nên sự thống nhất và đồng bộ của toàn khu chợ, góp phần làm cho các hoạt động kinh tế hiệu quả hơn.

Từ khóa: kinh tế địa phương, chợ cộng đồng, cảnh quan ven kênh, đặc trưng và bản sắc.

1. Giới thiệu tổng quan về Bangkok

Với địa hình nằm ở hạ lưu sông và gần cửa biển, Bangkok là vùng đô thị đặc trưng bởi hệ thống sông và kênh rạch chằng chịt. Lịch sử phát triển đô thị và đời sống người dân từ đó gắn liền với sông và kênh rạch, đặc biệt từ thời vua Rama V (1868-1910) khi giao thương tự do được cho phép và người Trung Quốc sinh sống nhiều dọc các bờ sông và kênh rạch (Silapacharanan, n.d.). Trải qua những thay đổi về bối cảnh xã hội, một số khu vực cảnh quan hai bên bờ sông và kênh rạch hiện nay đang được bảo tồn và khai thác cùng với những giá trị cộng đồng để góp phần phát triển kinh tế địa phương.

Bài viết mô tả bốn trường hợp phát triển kinh tế địa phương gắn liền với cảnh quan sông ngòi và kênh rạch tại Bangkok để rút ra những bài học kinh nghiệm từ thực tiễn, có thể dùng để tham khảo và đề xuất áp dụng cho trường hợp Thành phố Hồ Chí Minh.



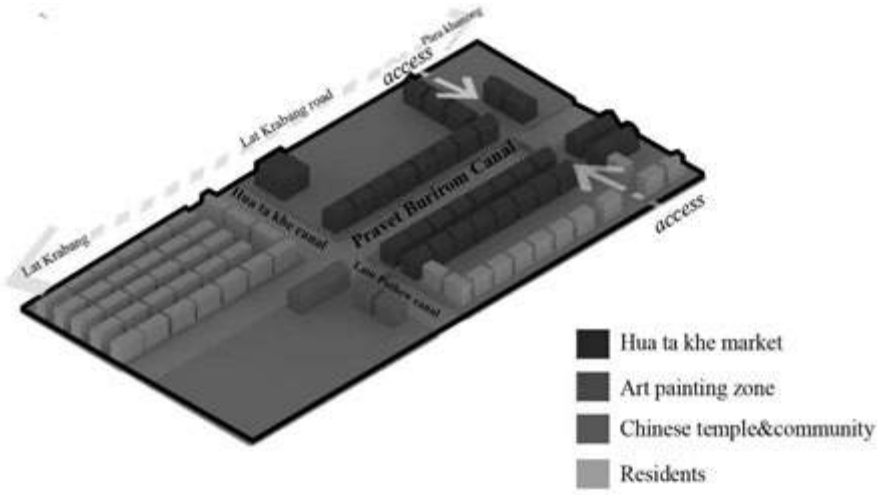
Hình 1. Vị trí các chợ nổi ở Bangkok và Samut Prakan (các tác giả minh họa theo bản đồ từ Google Earth, 2019)

2. Kinh nghiệm phát triển kinh tế địa phương gắn với cảnh quan sông ngòi và kênh rạch tại Bangkok

2.1. Hua Ta Khe

a. Giới thiệu tổng quan

Chợ Hua Ta Khe nằm ở quận Lat Krabang, phía Tây của Bangkok, tại điểm giao của các kênh Pravet (Prawet) Burirom, Lam Pathew, và Hua Ta Khe (Hình 2). Nhờ nằm gần sân bay quốc tế Suvarnabhumi, chợ nổi có thể khai thác tuyến metro từ trung tâm thành phố đến sân bay (ARL) và sau đó là tuyến bus đến trạm Hua Ta Khe, cách chợ nổi chỉ 1.8 km đường bộ. Nhờ giao thông thuận lợi ở cả đường bộ và đường sông, đây là một trong những điểm đến thu hút được nhiều khách tham quan và mua sắm, đặc biệt là khách du lịch.



Hình 2. Vị trí của chợ Hua Ta Khe (AR4106, 2019)



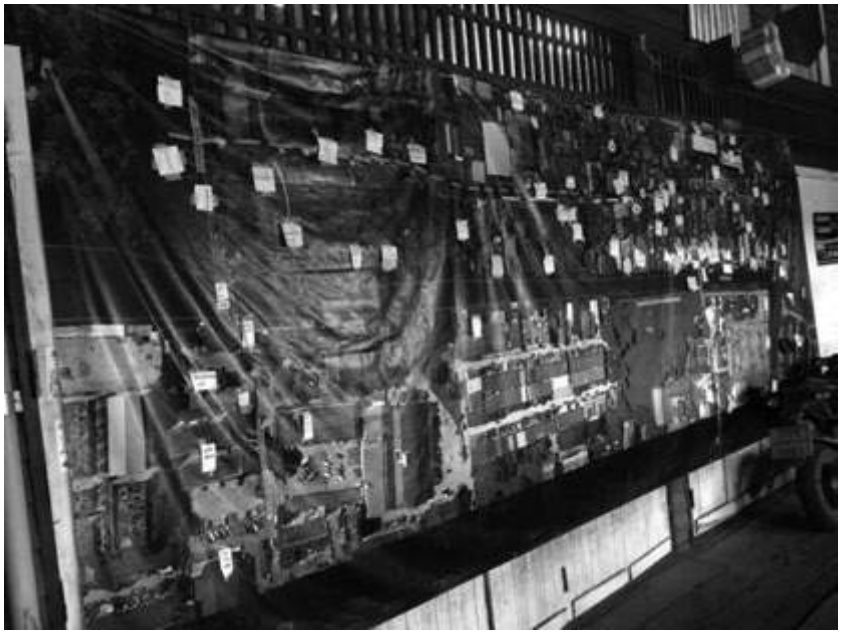
Hình 3. Cảnh quan hai bên bờ kênh (Hương, 2018)

Sự phát triển của chợ Hua Ta Khe trước đây gắn liền với cộng đồng người Hoa và hiện nay có sự giao thoa giữa người Thái và người Hoa, nhờ vậy thu hút khách nhờ vào những đền thờ và chùa lâu đời của người Hoa. Ban đầu, chợ chỉ là một dãy nhà gỗ một tầng được xây dọc theo kênh ở bốn góc của giao lộ Hua Ta Khe với hơn một trăm cửa hàng. Lối đi trước các cửa hàng nối tiếp nhau tạo thành một hành lang mở rộng ra kênh, được dùng để thuyền cập cảng, giao dịch mua bán và vận chuyển (Thailand Tourism Directory, n.d.). Không gian khu vực này có sự thay đổi lớn khi đường Lad Krabang (Sukhumvit 77) được xây dựng, và cầu được xây dựng ở cả 2 kênh để kết nối khu vực này với xung quanh (Hình 4), nơi có nhiều trường đào tạo nghệ thuật và đây là một trong những điều kiện góp phần tạo nên bản sắc của khu chợ hiện nay.



Hình 4. Các cây cầu nối với chợ Hua Ta Khe (Hương, 2018)

Năm 1998, chợ ngừng hoạt động do một vụ cháy lớn. Nhận thấy tiềm năng của chợ này trong việc phát triển kinh tế địa phương kết hợp du lịch, năm 2009, chính quyền Bangkok lên kế hoạch hồi sinh khu vực này cùng với Viện Phát triển Tổ chức Cộng đồng Thái Lan (CODI). Kế hoạch này có sự tham gia của cộng đồng, cùng với các tổ chức giáo dục, trong đó sử dụng nghệ thuật như một phương tiện để hồi sinh và tạo dấu ấn cho khu vực này (Hình 5).



Hình 5. Bảng thông tin thảo luận và lấy ý kiến cộng đồng về phát triển chợ được trưng bày tại chợ Hua Ta Khe (Hương, 2018)

b. Tổ chức không gian và các hoạt động tại địa phương

Về kiến trúc, luật pháp địa phương quy định chặt chẽ về việc cải tạo nhà cửa hiệu, nhằm bảo toàn sự thống nhất của khu phố. Các ngôi nhà này có sự tương đồng về tổ chức không gian, trong đó tầng trệt phục vụ buôn bán, tầng lầu dành cho sinh hoạt gia đình. Phía trước các nhà là hành lang liên kết dãy phố được tổ chức tốt, vừa đón gió, vừa mở được nhiều lối tiếp cận vào chợ (Hình 6).



Hình 6. Hành lang liên kết dãy phố và lối đi giữa các căn nhà (Hương, 2018)

Tiếp giáp bờ kênh là không gian phục vụ thực khách hoặc những quầy hàng nhỏ, được trang trí bằng những món đồ thủ công đơn giản và nhiều loại cây xanh (Hình 7).



Hình 7. Tổ chức không gian (Hương, 2018)

Về buôn bán, điểm thu hút khách của chợ Hua Ta Khe là những loại hình dịch vụ truyền thống và món hàng kiểu cũ. Những dịch vụ như may áo quần, cắt tóc được tìm thấy phổ biến ở đây. Những mặt hàng nổi bật nhất là đồ chơi, đồ dùng và những món ăn truyền thống, đặc biệt được yêu thích bởi người dân bản địa. Đối với họ, nó có giá trị gợi nhớ những ký ức của cuộc sống trong giai đoạn cũ, vì vậy mà khu chợ này còn được gọi là "chợ trăm năm".



Hình 8. Các vật dụng kiểu cũ tại chợ Hua Takhe
(https://www.flickr.com/photos/ibrahimjabbari/30862138481/ và Hương, 2018)

Ngoài buôn bán, hoạt động tiêu biểu tại chợ Hua Ta Khe hiện nay là các hoạt động có liên quan đến văn hóa và nghệ thuật với các triển lãm và hội thảo thường xuyên. Ngoài ra, ở đây cũng có những cửa hàng bán họa cụ dành cho sinh viên nghệ thuật ở các trường học xung quanh.



Hình 9. Các hoạt động nghệ thuật tại chợ Hua Takhe (k@pook, 2017; holidaythai, 2018; Pakdee Sukpeem, 2018)

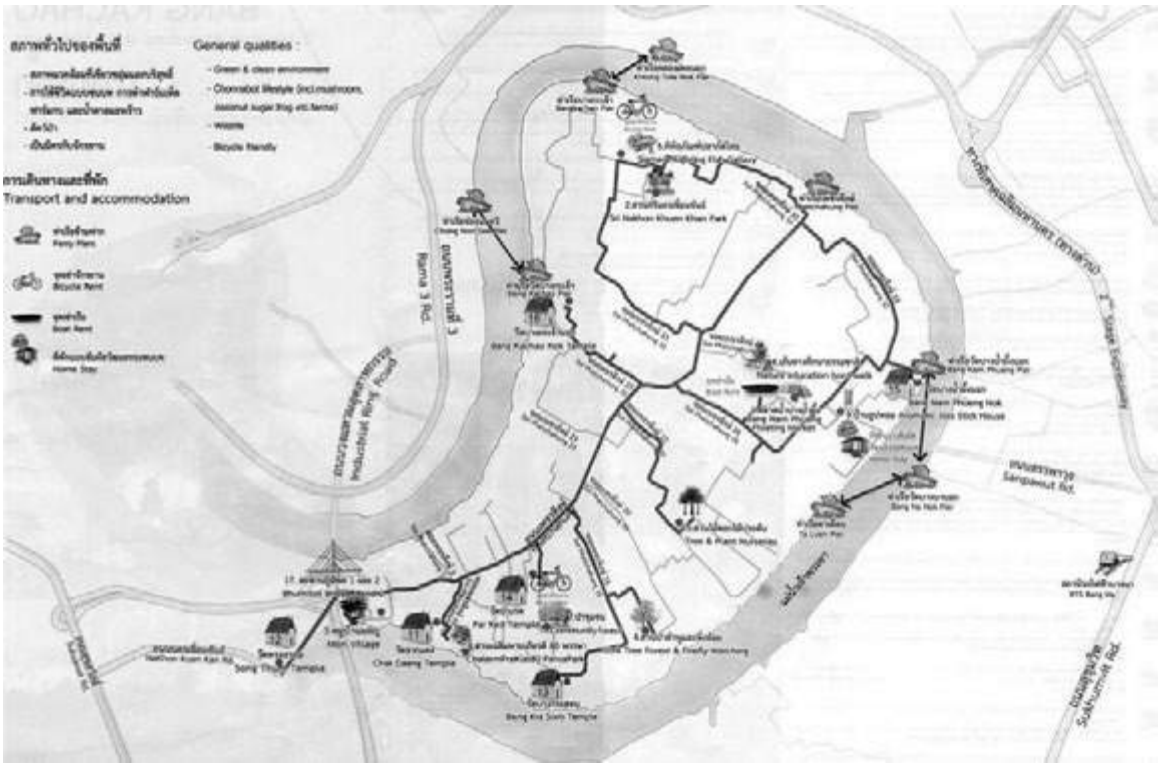
Tóm lại, sự phát triển của chợ Hua Ta Khe có sự hài hòa giữa kiến trúc và cảnh quan, giữa giao thông tiếp cận và nội bộ, đồng thời tạo được bản sắc riêng. Cụ thể, lối đi trước các cửa hàng được tổ chức nối tiếp nhau tạo thành một hành lang dài mở rộng về phía kênh, được dùng để thuyền cập cảng, giao dịch mua bán và vận chuyển, vừa phục vụ tham quan mua sắm tại khu chợ.

Cầu băng qua kênh giúp việc đi lại thuận tiện hơn cho người dân và khách du lịch, hỗ trợ tốt hơn cho các hoạt động kinh tế tại đây. Cảnh quan của các lối đi dọc kênh được bố trí nhiều cây xanh và những vật dụng trang trí đơn giản, xen kẽ với các cửa hàng, làm cho không gian tuy nhỏ nhưng khang trang, sạch sẽ, và đa dạng đẹp mắt. Đặc biệt, sự tham gia của cộng đồng cùng với những hỗ trợ từ chính quyền và các tổ chức bên ngoài cũng góp phần quan trọng làm nên sự thành công của khu chợ. Bản sắc của khu chợ được tạo ra nhờ vào sự tham gia của người dân trong việc bài trí không gian trước nhà và dọc hành lang, cung cấp các dịch vụ, giới thiệu nghệ thuật địa phương và bán những món hàng truyền thống, hướng đến thúc đẩy phát triển kinh tế cộng đồng gắn liền với cảnh quan kênh rạch.

2.2. Bang Nam Peung

a. Giới thiệu tổng quan

Chợ Bang Nam Peung nằm trong khu bảo tồn sinh thái Bang Krachao (Hình 10). Đây là khu chợ mới (từ 2004) tại khu vực này, nhằm kết hợp quảng bá nông sản địa phương, văn hóa cộng đồng Bang Nam Peung và các cộng đồng xung quanh, và tạo việc làm và thu nhập cho người địa phương (Yongnarongdetkul, 2015).



Hình 10. Vị trí của chợ Bang Nam Peung trong bản đồ khu bảo tồn Bang Krachao (Pantip.com, 2016)

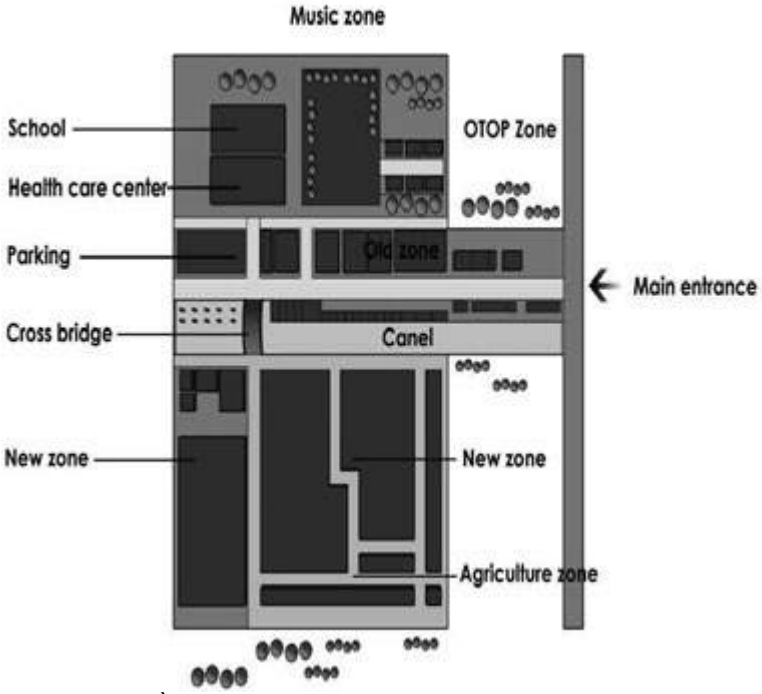
Để tiếp cận khu chợ, du khách có thể sử dụng nhiều phương tiện khác nhau như thuyền, xe tuk-tuk hay soong-theo (3 hay 4 bánh), xe máy, và xe đạp (Hình 11).



Hình 11. Các phương tiện được sử dụng ở khu vực Bang Krachao (AR4106, 2019)

b. Tổ chức không gian và các hoạt động tại địa phương

Không gian chợ Bang Nam Peung được chia làm hai khu vực: khu chợ cũ, nơi người dân địa phương buôn bán ngay trước nhà họ, và khu chợ mới, nơi bán hàng của những người đến từ nơi khác (Hình 12). Lối vào chợ và lối đi trong chợ được bố trí xen cài với cảnh quan và cây xanh (Hình13).



Hình 12. Sơ đồ không gian của chợ Bang Nam Peung (AR4106, 2019)



Hình 13. Lối vào chợ và lối đi trong chợ (AR4106, 2019 và https://migrationology.com/day-trip-to-bangkok-bang-nam-pheung-floating-market/)

Khu chợ cũ được xây dựng dọc kênh, với đặc trưng của một khu sinh thái nhiệt đới (Hình 14). Tiếp nối thành công của khu chợ cũ, khu chợ mới được mở rộng giúp đa dạng hóa mặt hàng kinh doanh, tuy nhiên có sự khác biệt rõ với khu chợ cũ về thiết kế không gian và không mang đặc trưng của chợ truyền thống (Hình 15).



Hình 14. Kiến trúc và cảnh quan khu chợ cũ (AR4106, 2019 và https://www.thailandee.com/en/visit-thailand/bang-nam-phueng-floating-market-bangkok-294)



Hình 15. Tổ chức không gian ở khu chợ mới (AR4106, 2019)

Sản phẩm đặc trưng của khu chợ cũ là các nông sản hữu cơ như rau, trái cây, mật ong. Chợ nông sản đặc biệt được tổ chức vào tuần thứ 2 của mỗi tháng, bày bán hoa, cây cảnh và những sản phẩm khác, ngoài những nông sản đặc trưng của địa phương.



Hình 16. Nông sản địa phương tại chợ Bang Nam Peung (https://migrationology.com/day-trip-to-bangkok-bang-nam-pheung-floating-market/ và https://thailandtravel.agency/places-to-see/bang-nam-pheung-floating-market.html)

Ngoài ra, chợ còn có các hoạt động giải trí cho trẻ em như hát karaoke, vẽ tranh, cho thú ăn (Hình 17). Một số nhà hàng được phục vụ từ thuyền để giúp du khách trải nghiệm không khí của chợ nổi, số khác được tổ chức trong những nhà hàng có kiến trúc truyền thống của người Thái với những đồ thủ công mỹ nghệ từ vật liệu địa phương như gỗ, mía…



Hình 17. Một số hoạt động tại chợ Bang Nam Peung: bắn chim, cho thú ăn, ăn uống trên thuyền (AR4106, 2019)

Các hoạt động tại chợ cũng được hỗ trợ bởi những tiện nghi xung quanh, bao gồm nhiều bãi đậu xe và những nơi tập kết rác được tổ chức ở những nơi khác nhau bên ngoài khu chợ.



Hình 18. Tiện nghi xung quanh chợ Bang Nam Peung (AR4106, 2019)

Nhìn chung, chợ Bang Nam Peung có ưu điểm nổi bật trong việc tổ chức một môi trường thân thiện, tôn trọng thiên nhiên và hài hòa với bối cảnh của một khu bảo tồn sinh thái nhiệt đới (Bang Krachao). Đồng thời, thông qua việc bày bán nông sản địa phương kết hợp với nhiều hoạt động vui chơi giải trí và du lịch sinh thái, chợ Bang Nam Peung góp phần quảng bá sản phẩm đến người tiêu dùng, cũng như tạo ra giá trị gia tăng cho kinh tế nông nghiệp của địa phương, tạo thêm việc làm cho người lao động, từ đó góp phần không nhỏ đến sự phát triển bền vững của cộng đồng.

Khlong Lat Mayom

a. Giới thiệu tổng quan

Chợ Khlong Lat Mayom nằm dọc kênh Lat Ta Niao, về phía Tây Bắc của Bangkok. Được thành lập vào năm 2004, chợ Khlong Lat Mayom là nơi để người dân địa phương quảng bá và bán những nông sản và món ăn nổi tiếng của họ. Chợ này chủ yếu phục vụ dân địa phương, do nó không thuận tiện cho du khách đi đến bằng phương tiện công cộng.



Hình 19. Vị trí của chợ Khlong Lat Mayom. Đường xanh là kênh Lat Ta Niao, đường đỏ là đường Bang Ramat, và màu vàng là khu chợ (AR4106, 2019 minh họa từ ảnh vệ tinh của Google Earth)

b. Tổ chức không gian và các hoạt động tại địa phương

Không gian khu chợ được chia cắt bởi đường Bang Ramat và kênh Lat Ta Niao làm nhiều khu vực với sự đa dạng về hàng hóa và dịch vụ. Trong đó, khu 1 và 2 là các quầy bán thức ăn và là nơi neo đậu thuyền, khu 3 bán hàng lưu niệm, khu 4 và 5 bán thức ăn tại quầy và nhà hàng, khu 6 bán thức ăn và nước uống từ thuyền và khu 7 bán quần áo và các nông sản hữu cơ (Hình 20).



Hình 20. Phân khu chợ Khlong Lat Mayom (AR4106, 2019)



Hình 21. Cảnh quan chợ (AR4106, 2019)

Không như các khu vực đã được phát triển lâu đời, chợ Khlong Lat Mayom bao gồm những dãy nhà không đồng nhất về kiến trúc do sự phát triển và mở rộng vào những thời điểm khác nhau. Đặc điểm chung lớn nhất về kiến trúc được tìm thấy tại khu vực này là lớp mái phủ rộng gần như liên tục lên công trình và lối đi dọc theo bờ kênh được tổ chức khá ngay ngắn và sạch sẽ (Hình 21). Bên cạnh đó, tuy có sự đa dạng trong phân khu, tại mỗi khu vực, không gian được tổ chức thiếu hiệu quả dẫn đến lối đi hẹp và dễ bị tắc nghẽn ở các ngã giao. Một số khu vực có mật độ khách tập trung rất cao so với những khu vực khác, phụ thuộc vào loại hàng hóa và dịch vụ cung cấp. Tương tự như các chợ khác, ngoài nông sản địa phương, chợ còn bày bán áo quần, phụ kiện, đồ trang trí nhà cửa và đồ chơi (Hình 22 và 23).



Hình 22. Giao thông tại các lối đi và cầu thang bộ (AR4106, 2019)



Hình 23. Các mặt hàng tại chợ, được bán từ các ghe neo dọc bờ kênh (https://www.touristsecrets.com/destinations/bangkoks-khlong-lat-mayom-floating-market-all-you-need-to-know/, https://travelbooking.tips/featured/khlong-lat-mayom-floating-market.html)

Do không gian lòng kênh hẹp, chỉ một vài thuyền nhỏ neo dọc kênh để bán thức ăn phục vụ du khách ngồi dọc bờ kênh, tuy nhiên đây là một trải nghiệm có giá trị tại khu chợ này (Hình 24).



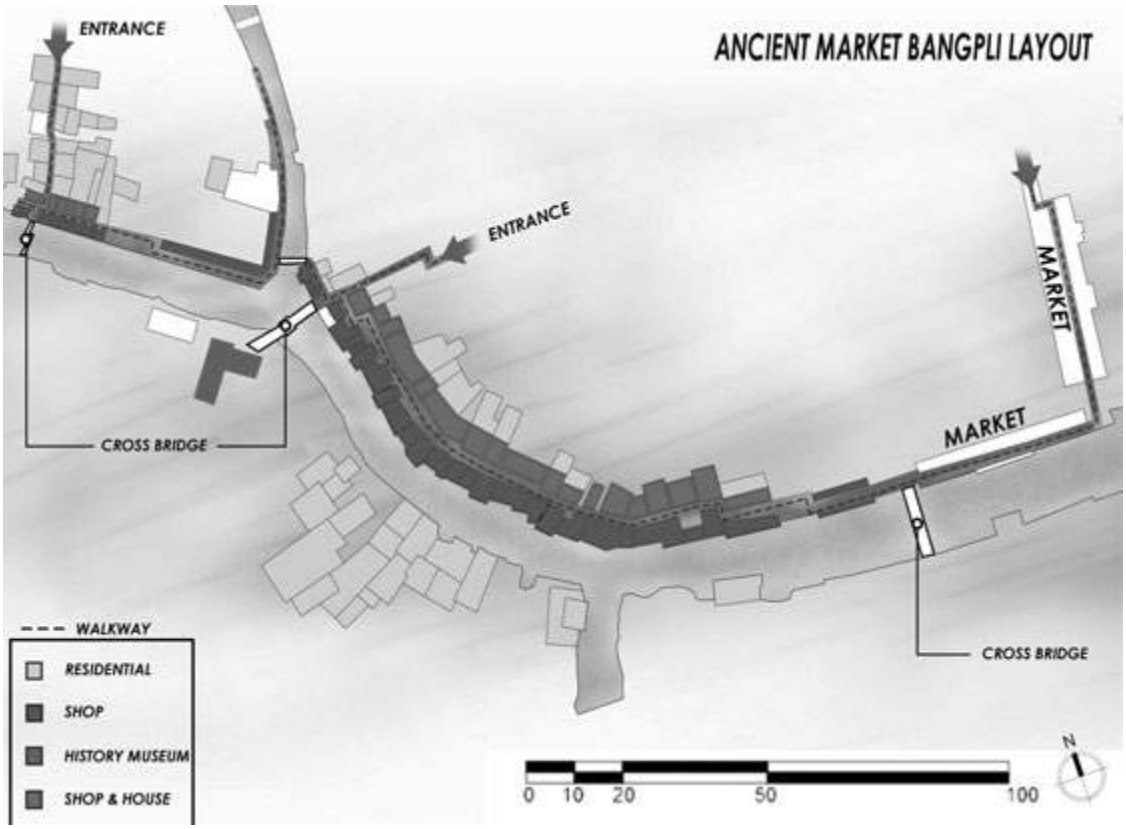
Hình 24. Thuyền nhỏ neo dọc kênh (https://migrationology.com/best-floating-market-in-bangkok)

Nhìn chung, chợ Khlong Lat Mayom có ưu điểm nổi bật trong việc tổ chức mạch lạc với đặc trưng hành lang và mái nhà liên tục, giúp kết nối toàn bộ không gian chợ. Tuy không gian lòng kênh hẹp, trải nghiệm hoạt động tại chợ mang lại giá trị của một chợ nổi điển hình với nhiều mặt hàng đa dạng, nhờ vậy cũng đã thu hút được nhiều khách ghé qua.

2.3. Bang Phli

a. Giới thiệu tổng quan

Nằm dọc kênh Samrong, khu chợ Bang Phli (Bangpli, Bangplee) được cho là hình thành từ triều đại của vua Rama IV, cách đây khoảng 150 năm. Trước đây, đường sông là tuyến chính để tiếp cận khu chợ này, tuy nhiên hiện nay khách tham quan kết nối bằng đường bộ (bus, taxi, phương tiện cá nhân). Hiện nay khu chợ Bang Phli có nhiều lối vào như Hình 25.



Hình 25. Bố cục chợ Bang Phli (AR4106, 2019)

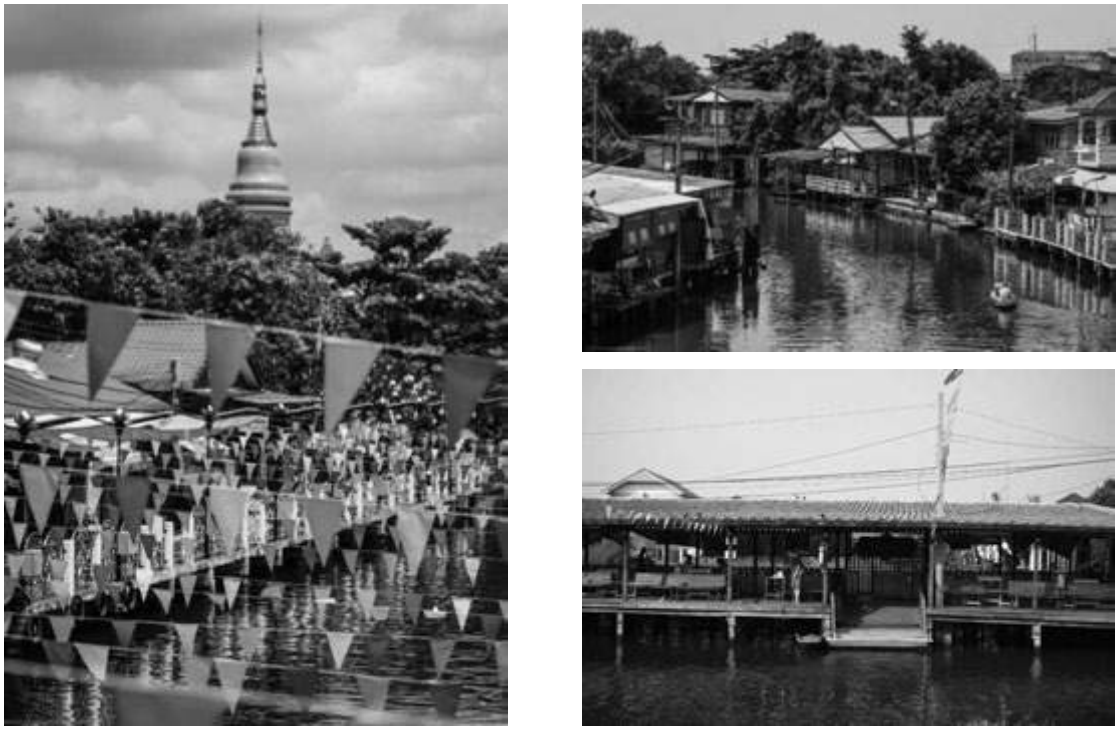
Ngoài các cây cầu gỗ, một trong những cách tiếp cận thú vị với du khách là đi qua các thuyền nổi được bố trí bắt ngang kênh như Hình 26 dưới đây.



Hình 26. Một trong những cách tiếp cận chợ Bang Phli từ phía siêu thị BigC (me-story.com)

b. Tổ chức không gian và các hoạt động tại địa phương

Khu chợ Bang Phli gồm hai khu vực: chợ mới (dãy nhà màu đỏ - bên trái Hình 25) và chợ cũ (dãy nhà màu đỏ và cam - ở giữa và bên phải Hình 25). Có sự chênh lệch giữa diện tích cửa hàng ở khu vực cũ (nhỏ hơn) và khu vực mới (lớn hơn). Cảnh quan hai bên bờ kênh được tổ chức tốt và có sự đa dạng về trang trí (Hình 27).



Hình 27. Cảnh quan hai bên bờ kênh (https://mariateguh.co/2018/06/04/bangplee-old-market/, AR4106)

Không gian chợ được hình thành với những dãy nhà nằm sát bờ kênh và những lối đi hẹp dọc các cửa tiệm (Hình 28).



Hình 28. Lối đi trong chợ (AR4106, 2019 và https://mariateguh.co/2018/06/04/bangplee-old-market/)

Ở đây cũng có sự phân hóa rõ giữa các mặt hàng bày bán ở khu chợ cũ và mới. Chợ cũ bán các sản phẩm địa phương, chủ yếu thực phẩm tươi và thức ăn, trong khi chợ mới bán những mặt hàng và kinh doanh những dịch vụ hiện đại hơn như quà lưu niệm, áo quần, và đồ dùng gia đình. Khu chợ này cũng nổi tiếng với những hàng thủ công được chế tác tinh xảo, từ những tiệm được truyền nghề từ thế hệ này sang thế hệ khác (Hình 29).



Hình 29. Một số món hàng tại chợ Bang Pli (https://www.eastinhotelsresidences.com/eastinthanacitygolfbangkok/attractions/bangplee-floating-market và https://suugoy.com/listing/bang-phli-floating-marketsamutprakarnhttps://suugoy.com/listing/bang-phli-floating-marketsamutprakarn/)

Ngoài hoạt động buôn bán, ở đây cũng tổ chức các sự kiện để quảng bá văn hóa địa phương như họp chợ truyền thống Rub Bua. Trong khu chợ cũng có một bảo tàng trưng bày về lịch sử của khu vực cũng như những hiện vật như thuyền đã được sử dụng trong thời kỳ cũ.

Nhìn chung, đây là khu chợ dọc kênh có lịch sử lâu đời nhất trong khu vực và các giá trị của nó vẫn được gìn giữ và phát huy qua những dịch vụ và mặt hàng truyền thống. Không gian được tổ chức khéo léo với những thủ pháp trang trí đơn giản và đa dạng, đặc biệt hài hòa với bối cảnh của một khu chợ dọc kênh. Việc mở nhiều lối tiếp cận cũng như nằm trong khu vực có nhiều đền chùa và mở rộng thêm chợ mới cũng giúp cho Bang Pli có được một lượng khách tham quan thường xuyên đáng kể, giúp duy trì và phát triển các hoạt động buôn bán tại đây.

3. Kết luận và kiến nghị

Nhìn chung, việc phát triển kinh tế địa phương gắn liền với cảnh quan sông ngòi và kênh rạch tại Bangkok cho thấy những khu chợ được phát triển thường khai thác tốt vị trí và hạ tầng giao thông, có tính tiếp nối qua nhiều thế hệ, tôn trọng giá trị lịch sử và bối cảnh khu vực để xây dựng được các đặc trưng riêng, đồng thời có tuân theo những quy định của pháp luật để gìn giữ các giá trị văn hóa lịch sử cũng như không gian kiến trúc và cảnh quan bờ kênh. Song song với các hoạt động kinh doanh, cảnh quan khu chợ cũng được người dân quan tâm thông qua những việc khá đơn giản như trồng cây dọc kênh (cây nhỏ, dây leo, chậu treo), trang trí lối đi, làm lan can an toàn, v.v. cũng như tôn trọng môi trường sinh thái ven kênh. Tuy nhiên, các lối đi hẹp trong chợ và vấn đề an toàn phòng cháy chữa cháy ở một số khu chợ như Khlong Lat Mayom và Bang Pli cũng nên được lưu ý hiệu chỉnh để đề phòng rủi ro hỏa hoạn, nhất là trong những dịp lễ đông người.

Quan trọng hơn cả là sự tham gia, đóng góp của cộng đồng trong việc quy hoạch và tái phát triển chợ ở nhiều giai đoạn và bằng nhiều cách khác nhau theo cách tiếp cận từ dưới lên (bottom-up approach), tạo nên sự thống nhất và đồng bộ của toàn khu chợ. Đây cũng là điểm mấu chốt trong thành công của các khu vực kể trên, đặc biệt là ở trường hợp chợ Hua Ta Khe. Để làm được điều đó, thứ nhất, người dân cần hiểu rõ những lợi ích mà môi trường kênh sạch sẽ, ít ô nhiễm, và cảnh quan thân thiện mang lại là không chỉ tốt cho môi trường sống của họ và gia đình mà còn tạo cơ hội tổ chức, phát triển các hoạt động kinh tế mang lại thu nhập. Thứ hai, việc khai thác các giá trị văn hóa và truyền thống lâu đời, các lợi thế của địa phương và cảnh quan mặt nước sẵn có nên được đặt lên hàng đầu để tạo dựng bản sắc khu vực, có như vậy mới thu hút được nhiều khách đến tham quan, mua sắm. Một khi cộng đồng hiểu rõ những lợi ích và giá trị này, người dân sẽ cùng chung tay giữ gìn, xây dựng và phát triển khu vực của họ hướng đến phát triển kinh tế địa phương hiệu quả. Khi đó, chính quyền và các tổ chức có liên quan có thể đóng vai trò hỗ trợ quảng bá hình ảnh để thu hút khách tham quan, nghiên cứu thêm các hoạt động đi kèm để làm đa dạng hóa các sản phẩm và dịch vụ, xây dựng khung pháp lý để giữ gìn và phát triển khu vực, cũng như giới thiệu những trường hợp tốt để những nơi khác có thể học hỏi áp dụng hay phát triển nhân rộng.

Tài liệu tham khảo

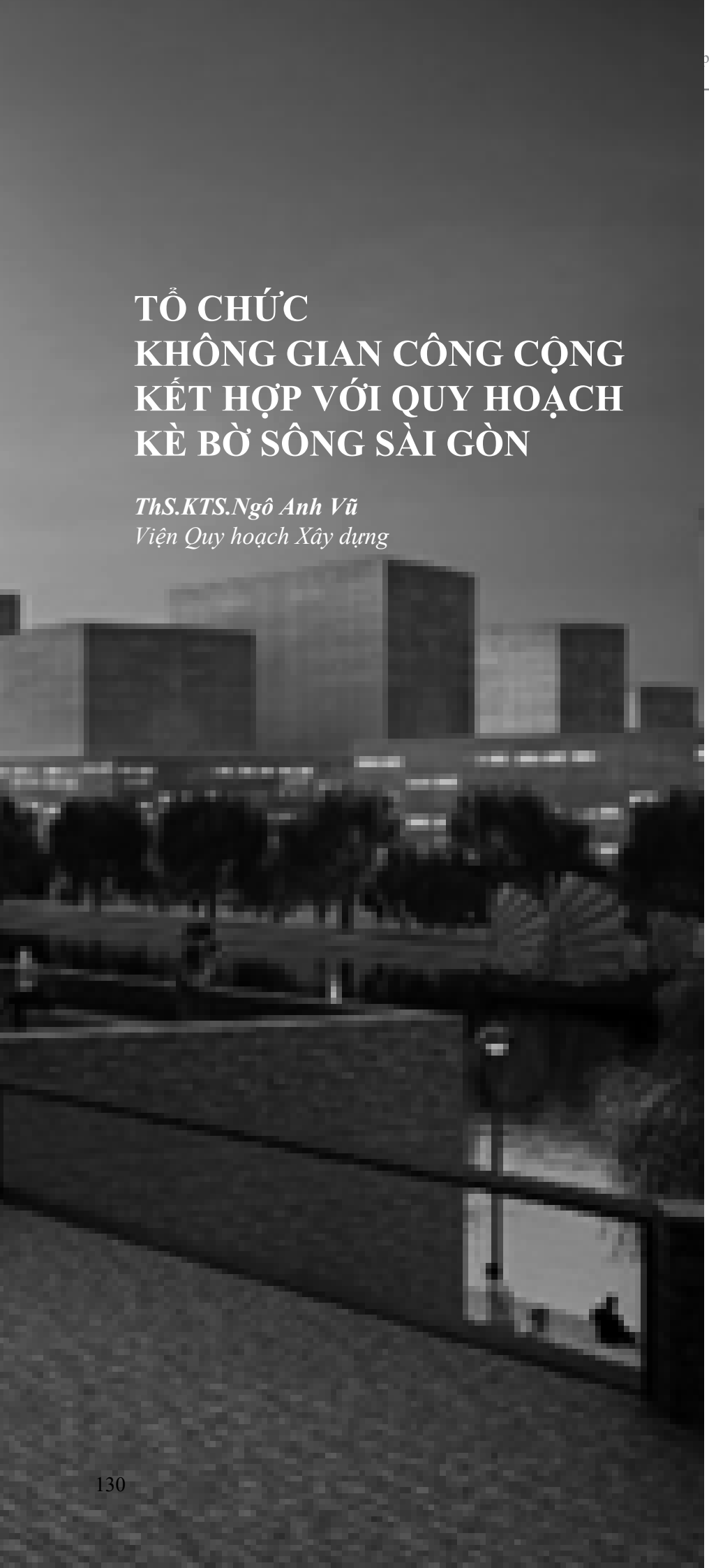
AR4106. (2018). Methods of Research and Data Processing. Student's research for Semester 2 – Academic year 2018. Assumption University, Thailand.

Silapacharanan, S. (n.d.). *The conservation of traditional waterfront markets in Thailand*. Retrieved from http://www.aj.arch.chula.ac.th/nakhara/files/article/188-412-1-PB.pdf

Thailand Tourism Directory. (n.d.). Hua Takhe Market. Retrieved August 7, 2019, from https://thailandtourismdirectory.go.th/en/info/attraction/detail/itemid/4151

Yongnarongdetkul, P. (2015). *Sustainable landscape management using ecosystem-based approach: A case study of Bang Nam Pueng Sub District, SamutPrakarn Province, Thailand*. Chulalongkorn, Bangkok.





TỔ CHỨC KHÔNG GIAN CÔNG CỘNG KẾT HỢP VỚI QUY HOẠCH KÈ BỜ SÔNG SÀI GÒN

ThS.KTS.Ngô Anh Vũ
Viện Quy hoạch Xây dựng

Tóm tắt:

Tên tuổi của các đô thị lớn thường gắn liền với tên một dòng sông chảy qua đô thị đó. Thành phố Hồ Chí Minh có sông Sài Gòn với hơn 300 năm lịch sử gắn liền với sự phồn thịnh về giao thương kinh tế và văn hóa hơn là dòng sông cảnh quan với các không gian nối kết cộng đồng. Trước những yêu cầu phát triển mới, giờ đây chúng ta nhận ra rằng khu vực "mặt tiền" sông (riverfront) có tiềm năng và lợi thế rất lớn, tạo ra cơ hội tăng trưởng cao mà bao lâu nay chúng ta hờ hững quay lưng lại với nó. Tháng 5 năm 2019, lãnh đạo Thành phố có chủ trương rà soát đánh giá lại quy hoạch và phát triển hai bên bờ sông này để có đối sách và chiến lược phát triển phù hợp. Bài tham luận này đóng góp cho Hội thảo chuyên đề về "Quy hoạch và Phát triển kè bờ sông Sài Gòn và sông, kênh nội thành và các giải pháp để hoàn thành cơ bản kè sông Sài Gòn, sông và kênh nội thành vào năm 2025" dự kiến tổ chức tại thành phố Hồ Chí Minh vào cuối tháng 8 năm 2019, lưu ý đến việc khai thác các không gian phù hợp đồng thời với việc quy hoạch, xây dựng kè bờ sông.

Từ khóa: *kè bờ, sông Sài Gòn, không gian công cộng.*

I. SỰ CẦN THIẾT CỦA QUY HOẠCH KÈ BỜ

Diện tích thành phố Hồ Chí Minh là 2.095km^2, trong đó 1.331km^2 có cao độ dưới 1,5m, là nơi có địa hình thấp chịu tác động trực tiếp từ triều biển Đông nên thường xuyên xảy ra tình trạng ngập. Các giải pháp chống ngập hiện nay như xây dựng các hệ thống cống ngầm lớn ở các khu vực và hệ thống bơm kết hợp cải tạo hệ thống thoát nước hiện hữu để đưa nước về các hệ thống cống ngầm. Những năm qua, thành phố Hồ Chí Minh đã nỗ lực triển khai nhiều giải pháp chống ngập, thế nhưng đến nay vẫn chưa đạt hiệu quả như mong muốn bởi khi xóa được điểm ngập này thì lại xuất hiện điểm ngập mới.

Thành phố Hồ Chí Minh đã nỗ lực triển khai thực hiện Quy hoạch tổng thể hệ thống thoát nước đến năm 2020 (còn gọi là quy hoạch 752) gồm giải pháp xây mới và cải tạo hệ thống thoát nước, xây dựng 104 hồ điều tiết; Quy hoạch thủy lợi chống ngập úng khu vực TPHCM (còn gọi là quy hoạch 1547) gồm xây dựng tuyến đê bao khép kín từ Bến Súc - Củ Chi đến sông Kinh Lộ - Nhà Bè và bao bọc tỉnh Long An với 13 cống kiểm soát triều lớn và các hồ điều tiết. Đến nay toàn thành phố xây được 4.176km/6.000km cống thoát nước; nạo vét, cải tạo 60,3/5.075km kênh rạch (đạt hơn 1%); hoàn thành xây dựng 1/10 cống kiểm soát triều; xây dựng 64/129km đê bao bờ hữu sông Sài Gòn[1]… mà vẫn chưa giải quyết được bài toán chống ngập. Hội đồng nhân dân Thành phố mới đây cho rằng cần nhanh chóng điều chỉnh quy hoạch chống ngập bởi quy hoạch hiện nay đã quá lạc hậu so với tình hình thực tiễn, trong đó có giải pháp quy hoạch kè bờ với vai trò là tuyến đê bao chống ngập, chống sạt lở cho khu vực ven sông Sài Gòn.

Cuối năm 2018, Sở Quy hoạch - Kiến trúc đã có báo cáo kết quả rà soát quy hoạch và quản lý xây dựng dọc tuyến sông Sài Gòn. Theo đó, cả tuyến sông Sài Gòn có 84 dự án đầu tư xây dựng thì có 13 chủ đầu tư với 116 lô đất có ảnh hưởng tới hành lang bảo vệ sông. Theo quy định, các công trình xây dựng của 13 đơn vị nói trên phải có hành lang bảo vệ sông, rạch là 50m. Trong số các dự án lấn bờ sông Sài Gòn nói trên, có gần một nửa đã nhận quyết định cưỡng chế yêu cầu tháo dỡ, nhưng đến tháng 4/2019 vẫn có không ít Chủ đầu tư vẫn không thực hiện vì các căn biệt thự đã được sang tay qua nhiều đời chủ. Tình trạng lấn chiếm sông rạch để phát triển dự án nêu trên ngoài công tác quản lý đô thị "có vấn đề", phải chăng có một phần nguyên nhân từ việc thiếu vắng một đồ án quy hoạch hai bờ sông nhằm đảm bảo thống nhất về tổ chức và quản lý không gian cảnh quan trên toàn bộ tuyến sông? Chúng ta không thể cứ giao đất cho doanh nghiệp để họ toàn quyền xây dựng mà cần có kịch bản quy hoạch ven sông Sài Gòn.

Tháng 10 năm 2015, công ty Đại Quang Minh đề xuất xây dựng 7,2km bờ kè dọc sông Sài Gòn, đoạn bao quanh Khu đô thị mới Thủ Thiêm với tổng mức đầu tư khoảng 2.000 tỷ đồng theo hình thức BT (xây dựng – chuyển giao), vừa góp phần tôn tạo cảnh quan đô thị vừa hạn chế sạt lở và nâng cao hiệu quả sử dụng đất phía sau kè. Tháng 4 năm 2019, Viện Nghiên cứu phát triển Thành phố được giao tổ chức lập Đề án "Nghiên cứu giải pháp khai thác tiềm năng lợi thế về tự nhiên, cảnh quan và môi trường sông Sài Gòn phục vụ phát triển kinh tế - xã hội thành phố". Nội dung đề án cần rà soát hiện trạng sử dụng đất hai bên bờ sông, xác định những khu vực do nhà nước quản lý, đất của người dân đang sử dụng để lên phương án khai thác hợp lý; đề xuất các giải pháp thu hút các nguồn lực đầu tư tham gia để tạo nguồn lực thực hiện quy hoạch, đẩy nhanh tiến độ thực hiện việc tổ chức, tạo lập không gian cảnh quan bờ sông đảm bảo mỹ quan, hiệu quả và bền vững. Điều đó cho thấy, giữa nhu cầu thực tiễn đầu tư với mong muốn quản lý của nhà nước đã có những điểm chung, có thể kết hợp để hình thành các dự án bằng hình thức hợp tác công tư PPP, thực thi chính sách xã hội hóa góp phần thực hiện thắng lợi công cuộc cải tạo bộ mặt đô thị ven sông. Khởi đầu cũng phải xuất phát từ công tác quy hoạch.

Như vậy, từ những yêu cầu trên thành phố Hồ Chí Minh cần phải lập quy hoạch kè bờ sông, kênh nội thành để vừa kiểm soát tình trạng nước biển dâng xâm lấn, sạt lở và ô nhiễm, ngập úng; vừa có giải pháp tổ chức không gian ven sông một cách đồng bộ, nhất là không gian cho các hoạt động công cộng; vừa đề xuất cơ chế chính sách phù hợp mời gọi đầu tư khai thác quỹ đất hai bên bờ sông từ nguồn vốn xã hội hóa. Trong đó, không thể không kể đến dòng sông Sài Gòn – dòng sông được đặt tên trùng với tên của thành phố trước đây.

[1] Số liệu trích từ tài liệu hội thảo "Tìm giải pháp chống ngập" tại TP.HCM ngày 5/12/2018

II. GIÁ TRỊ CỦA DÒNG SÔNG SÀI GÒN LỊCH SỬ

Mỗi đô thị lớn trên thế giới thường gắn liền tên tuổi với dòng sông chảy qua nó: Paris nổi tiếng với sông Seine, London danh giá với sông Thames, Leningrad có sông Neva, Thượng Hải với sông Hoàng Phố, còn thành phố Hồ Chí Minh là sông Sài Gòn lịch sử. Sông Sài Gòn là một phụ lưu của sông Đồng Nai, bắt nguồn từ vùng Hớn Quản (Bình Phước), chảy qua hồ Dầu Tiếng (Tây Ninh), qua địa phận tỉnh Bình Dương rồi vào thành phố Hồ Chí Minh (TP.HCM), đổ ra biển Đông qua cửa Cần Giờ. Tổng chiều dài là 256km, đoạn chảy qua TP.HCM là 80km, bề rộng tại từ 225m ÷ 370m, độ sâu có chỗ tới 20m, diện tích lưu vực trên 5.000km².

Sông Sài Gòn là dòng sông định hình trên vùng đất yếu nên dòng chảy rất đặc sắc, tạo lập những góc nhìn, những chuyển hướng hoàn toàn thay đổi, không đơn điệu như những dòng sông khác. Sông Sài Gòn như cái gạch nối định phận Sài Gòn – TP.HCM là thành phố cảng. Và dù là cảng, nhưng dòng sông tạo ra một khoảng lùi để thành phố giữ nét duyên dáng, khiêm cung, sự tự tại cần thiết. Ngoài giá trị kinh tế, giao thông, dòng sông Sài Gòn còn mang trong mình một sự nối kết hiện tại với quá khứ và mở ngỏ tương lai. Đó là dòng sông của trầm tích, giàu có di chỉ. Giới khảo cổ tìm thấy gốm đen Phù Nam, tượng từ thời Lục Chân Lạp cho đến những cổ vật thời tiền đô thị Sài Gòn trên dòng Bến Nghé. Giới điền dã văn hóa tìm thấy dòng sông chuyên chở và kết nối, tỏa sáng những dòng gốm Nam Bộ, giới nghiên cứu lưu thông kinh tế đô thị nhìn thấy dòng sông là nơi kết nối vựa lúa miền Tây với đô thị Sài Gòn, Sài Gòn với thế giới để từ rất sớm thành phố này mang vóc dáng của một đô thị quốc tế. Rừng ngập mặn cùng những vựa hoa quả lương thực trù mật và vỗ về gìn giữ vùng rừng sinh thái hạ nguồn đem lại sản vật và không gian sinh thái lý tưởng[2]. Ngoài ra, sông Sài Gòn chảy theo hướng Tây Bắc - Đông Nam, là hướng gió từ biển thổi vào nên đón luồng gió mát, có vai trò như một "chiếc máy điều hòa" khổng lồ giải nhiệt cho thành phố có đặc điểm khí hậu nóng bức gần như quanh năm.

Theo quan điểm Á Đông, dòng sông là "vượng khí" của một vùng đất. Với phương Tây, không gian bờ sông là nơi hội tụ những mảng kiến trúc và cơ hội làm ăn tốt nhất, góp phần quan trọng vào sự phát triển đô thị, hướng nhìn ra sông tạo cảm giác cởi mở và kết nối với thiên nhiên. Dọc theo sông Sài Gòn hiện có khoảng 50 đồ án quy hoạch phân khu đã được phê duyệt từ huyện Củ Chi đến quận 7. Kết quả thống kê cho thấy, có 83 dự án đầu tư xây dựng khu nhà ở, khu phức hợp thương mại – dịch vụ, khu công viên kết hợp với vui chơi giải trí, với diện tích thống kê chưa đầy đủ khoảng hơn 454 ha đang được phát triển ven sông. Giá trị của các bất động sản tiếp giáp mặt tiền sông thường có giá cao hơn 20-30%[3] so với khu vực bên trong nhưng lại được nhiều người tìm mua, sở hữu.

Ngày nay, chúng ta đã nhận ra thêm giá trị về cảnh quan bên cạnh giá trị về phát triển kinh tế của dòng sông này - đó là một thành tố thiên tạo, đặc sắc về nhiều mặt - vì thành phố Hồ Chí Minh không có cảnh quan thiên nhiên nào quan trọng hơn sông Sài Gòn. Ngoài khả năng mang lại nhiều lợi ích vật chất to lớn, sông Sài Gòn còn tiềm ẩn những ưu thế hiếm có để trở thành một dòng sông đô thị quyến rũ, góp phần tạo dựng một diện mạo đô thị giàu tính nhân văn, tương xứng với vị trí và vai trò của một siêu đô thị. Thay vì chỉ nhìn thấy dòng sông như một nguồn tài nguyên để khai thác đem lại nguồn lợi kinh tế, chúng ta đã nhận thấy ở đó là nơi phản chiếu tâm hồn, lịch sử, bản sắc văn hóa đô thị để trân quý, bảo tồn. Do vậy, thay vì quay lưng lại với dòng sông như trước kia, giờ đây hầu hết các dự án đều tập trung quảng bá sự đắc địa của bất động sản mặt tiền sông (riverfront).

[2] Nguyễn Vĩnh Nguyên, *Tạp chí Kiến trúc và Đời sống số 132, ngày 26/4/2019*

[3] Theo báo cáo của Savills, tỷ lệ này là 50% tại London, Paris, 20% tại Thượng Hải và Sydney, 15% tại Hong Kong và 10-13% tại Moscow.

III. MỘT SỐ KHÔNG GIAN ĐẮT GIÁ CHO HOẠT ĐỘNG VEN SÔNG

3.1 Dự án Meganom – Kè sông Moskva [1]:

Moscow có khoảng 200km bờ kè sông Moskva, không quá một phần ba trong số đó đã được phát triển. Năm 2014, Chính phủ Moscow đã thông qua chủ trương phát triển các bờ kè còn lại và khu vực liền kề. Dự án này dự kiến sẽ biến đổi 137km (gồm 64 km sẽ được phát triển mới và 73 km cải tạo chỉnh trang) bờ sông Moscow thành không gian công cộng thân thiện và an toàn cho người dân vào năm 2035, tạo ra 40 khu vực công cộng và 16 dự án thành phần. Dự án cũng bao gồm nâng cấp và xây dựng các công trình xử lý nước thải để cải thiện chất lượng nước, cải thiện bờ kè và các khu đất lân cận để biến sông Moskva thành một trung tâm thu hút, mang đến cơ hội kinh doanh, thể thao và giải trí. London, Paris, Copenhagen, Toronto, Valencia, Seoul và các thành phố lớn khác vào cuối thế kỷ 20 đều có sáng kiến cải tạo và xây dựng lại các khu công nghiệp trong thành phố từ việc cải tạo kè bờ như thế này.

Meganom liên quan đến việc tạo ra các không gian công cộng gần bờ sông, phát triển cơ sở hạ tầng dành cho người đi bộ và đi xe đạp ven sông. Chủ trương của thành phố và yêu cầu của dự án là thiết kế kè sông Moskva thành nhiều tầng, với các không gian công cộng gần mép nước và ưu tiên cho người đi bộ. Các khu vực gần sông nhất sẽ bố trí các bến tàu trung chuyển từ giao thông bộ sang giao thông thủy. Không có quy định phải thống nhất hình thức các loại kè, tuy nhiên thiết kế ý tưởng cơ bản là tạo ra một dải hoạt động giải trí kết hợp với văn hóa, sao cho cái này tiếp nối cái kia, càng gần với điện Kremlin càng bớt bê tông hóa. Các khu vực sát mép nước sẽ hình thành các công viên mới, khi đó bờ kè sẽ tạo ra không gian cho các hoạt động văn hóa, giải trí, thể thao và hài hòa với thiên nhiên.





Khu vực xí nghiệp nằm gần sông cũng sẽ điều chỉnh nhiều. Dọc theo bờ Bắc bố trí trạm xử lý nước, được che phủ bằng những đảo cây xanh trông rất tự nhiên. Bề mặt kè của kênh Vodootvodny có một lối đi rộng và đệm cỏ bao phủ mặt nước. Khu phức hợp nghị viện theo quy hoạch ở Mnevniki sẽ có các khu vườn gồm mười công viên, dự kiến trở thành điểm thu hút khách du lịch mới. Một khu vực công cộng hoành tráng với một bãi đậu xe ngầm và một tuyến tàu điện ngầm bên dưới. ZIL sẽ có ba khu vực dành cho người đi bộ tụ đến rìa bán đảo.





Trục đầu tiên sẽ dành cho văn hóa và thương mại với các hình thức kiến trúc tích cực. Trục thứ hai là thung lũng Silicon của Moscow, sẽ là nơi dành cho các văn phòng của các công ty lớn và các công ty khởi nghiệp. Trục thứ ba là một khu vực có nhiều quán cà phê, nhà hàng, cơ sở giải trí và ở phía bên kia là khu dân cư với những ngôi nhà nhô ra mặt nước. Vùng lũ Stroginskaya sẽ có được sáu khu vực thể thao và giải trí, nằm cách xa nhau trên bờ hồ Sportivnoe. Một khu vực khác sẽ được tiếp cận bằng đường thủy. Mỗi khu vực sẽ có khu chức năng, dịch vụ riêng và các công trình kiến trúc "xanh" độc đáo. Đồng thời, đại lộ dành cho người đi bộ kết nối hồ với công viên thể thao ở Strogino.

Như vậy, dự án kè sông Moscow không chỉ góp phần cải thiện hạ tầng kỹ thuật thành phố (cải thiện bờ kè và môi trường nước) giống kênh Nhiêu Lộc – Thị Nghè mà còn tạo ra nhiều không gian công cộng ven sông với rất nhiều công viên khác nhau.

3.2 Dự án Kè sông ở thành phố Vũ Hán, Trung Quốc [2]:

Vũ Hán là thủ phủ của tỉnh Hồ Bắc, Trung Quốc và là thành phố đông dân nhất ở miền trung Trung Quốc. Đây là một trung tâm giao thông chính, với hàng chục tuyến đường sắt, đường bộ và đường cao tốc đi qua thành phố và kết nối với các thành phố lớn khác. Do vai trò chính của nó trong vận tải nội địa, đôi khi Vũ Hán được gọi là người Chicago của Trung Quốc. Yangtze (Dương Tử) là con sông dài nhất châu Á, được tôn sùng là dòng sông mẹ của người Hồi giáo, nó đã nuôi dưỡng lịch sử, văn hóa và kinh tế của Trung Quốc kể từ buổi bình minh của nền văn minh. Tất cả các thành phố lớn trên sông Dương Tử ngày càng phải chịu thiệt hại do lũ lụt.

Hàng thế kỷ lũ lụt đã tạo ra vùng đất màu mỡ cho những người định cư đầu tiên và vùng cao bảo vệ thành phố. Khi Vũ Hán nổi lên như một trong những điểm nóng của Trung Quốc về công nghệ, giáo dục và đổi mới, giá đất đã tăng vọt và thành phố phải đối mặt với xung đột gia tăng giữa áp lực phát triển và nhu cầu công cộng về không gian mở. Đó là tìm kiếm phương cách mới để nắm lấy dòng sông sau gần một thế kỷ khai thác công nghiệp. Công viên bờ sông Yangtze của Vũ Hán tận dụng phù sa của lũ lụt để nuôi dưỡng một hệ sinh thái phong phú, củng cố giá trị truyền thống đậm bản sắc và tạo ra trải nghiệm giải trí năng động, phù hợp với sự lên xuống theo mùa của vùng biển của Dương Tử.

Năm 2016, thành phố Vũ Hán đã trải qua trận mưa tồi tệ nhất trong 18 năm qua, lên tới 1.087,2mm ở một số quận, ảnh hưởng tới 1,7 triệu người và gây thiệt hại gần 4 tỷ USD. Lượng mưa vượt quá tiêu chuẩn 100 năm 344mm và mức lũ đạt cao hơn 1m so với mức cảnh báo trung bình. Thành phố hiện đang tháo dỡ các tuyến đê cũ trước kia dùng bảo vệ các khu dân cư ven sông vì nó không còn tác dụng và thay vào đó là các kè mềm tự nhiên của thảm thực vật. Bằng cách sửa đổi bờ kè với độ dốc thoai thoải, khu vực này giờ đây đã trở thành Công viên sông Dương Tử. Công viên mới dài hơn 7km và có 700.000m2 diện tích công viên xanh, bao gồm 45.000 cây xanh và vườn mưa, lọc nước tự nhiên và bảo vệ Vũ Hán tránh khỏi các trận bão dữ dội. Mười lăm (15) km đường giao thông không sử dụng động cơ (xe đạp và xe điện), 7 bể bơi và 15 sân bóng đá phục vụ cho 3,2 triệu người cho đến nay. Theo kế hoạch 5 năm lần thứ 13 của Trung Quốc, công viên sẽ trở thành công viên ven sông đô thị lớn nhất thế giới với 10 triệu m2, kỳ vọng mang lại lợi ích sau:

- Lợi ích về môi trường: đã trồng được 325.000m2 cây bụi và 387.000m2 cỏ, cải thiện vi khí hậu khu vực và hạ thấp hiệu ứng đảo nhiệt đô thị, với nhiệt độ giảm ba độ.

- Lợi ích kinh tế: kể từ khi hoàn thành giai đoạn xây dựng đầu tiên, giá trị đất tại các khu vực xung quanh công viên đã tăng từ 631 USD/m2 lên 1.471 USD/m2.

Các bãi bồi sông sông tiếp tục đóng một vai trò quan trọng trong việc hỗ trợ đa dạng sinh học và cung cấp các dịch vụ hệ sinh thái. Địa hình phức tạp, cùng với sự biến động mực nước thường xuyên của sông, cho phép các cộng đồng thực vật phức tạp phát triển. Ý tưởng thiết kế tạo ra một kênh phụ làm hành lang an toàn cho chèo thuyền kayak. Chiến lược này tạo ra một trải nghiệm yên tĩnh giữa những thảm cỏ cao, ngay cả khi nước sông Dương Tử gầm rú. Trong những tháng mùa khô, dòng kênh này trở thành con đường để du khách khám phá.





Lịch sử công nghiệp phong phú của Vũ Hán cũng được tái hiện lại với các địa danh lịch sử nổi bật trong công viên bờ sông. Mặc dù phần lớn bị bỏ hoang, nhưng các địa điểm chính với vết tích là các cần cẩu tháp và bến phà được tái hiện mạnh mẽ. Cơ sở hạ tầng công nghiệp nặng này trở thành điểm đến hấp dẫn cho du khách để hồi tưởng và có những trải nghiệm thân *thiện* hơn với dòng sông bằng kết nối các các xà lan cũ để tạo thành lối đi dạo nổi trên mặt sông. Thiết kế tái sử dụng các di tích công nghiệp của công viên ven sông này như là trung tâm văn hóa và giải trí sống động mới, bao gồm quảng trường nổi, nhà hàng, phòng trưng bày và thậm chí là một khu vườn cộng đồng. Bảo tàng Dương Tử mọc lên từ những con đê và cung cấp một bức tranh toàn cảnh không bị gián đoạn của bờ sông Vũ Hán và đường chân trời đang phát triển, hết sức hấp dẫn và thu hút.



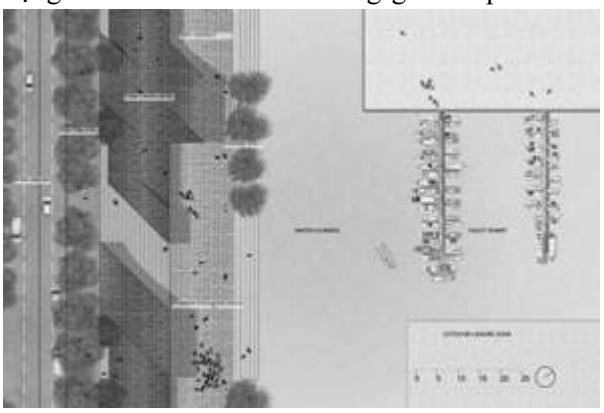
Trong suốt quá trình thiết kế, công ty Sasaki (Mỹ) đã nhận hơn 65.000 ý kiến góp ý của công chúng. Các cư dân địa phương cũng đã tổ chức hàng loạt các cuộc họp cộng đồng và tham quan thực địa để giám sát việc khai thác cảnh quan công cộng ven sông. Thanh niên địa phương cũng được mời để mô tả mong đợi (tầm nhìn) của họ cho công viên ven sông. Được xây dựng dựa trên sự đồng thuận mạnh mẽ của công chúng, quy hoạch tổng thể công viên ven sông Vũ Hán Yangtze đã tạo ra một bờ sông mang tính xã hội và có ý nghĩa sinh thái với bản sắc văn hóa mạnh mẽ bao trùm triết lý độc đáo của Vũ Hán có nguồn gốc từ nhiều thế kỷ nay.

Triết lý thiết kế của Sasaki trong dự án này đã được áp dụng tương tự như đề xuất dự án khu 45ha cảng Sài Gòn vào năm 2018 bằng thủ pháp tái lập hình ảnh sầm uất của các hoạt động bốc dỡ hàng hóa trên bến cảng cũ thông qua việc bảo tồn các cần cẩu tháp và nhà kho tiền chế cỡ lớn. Kè sông được thay đổi dưới nhiều hình thức khác nhau (kè mềm, kè cứng, kè kết hợp) để tạo ra các không gian công cộng xuất sắc cùng với các dịch vụ giải trí, văn hóa sống động, thu hút. Chúng ta có thể vận dụng ý tưởng này đối với dòng sông Sài Gòn: chia thành nhiều phân đoạn để có giải pháp thiết kế cảnh quan khác nhau, mang đặc trưng riêng của phân đoạn đó.

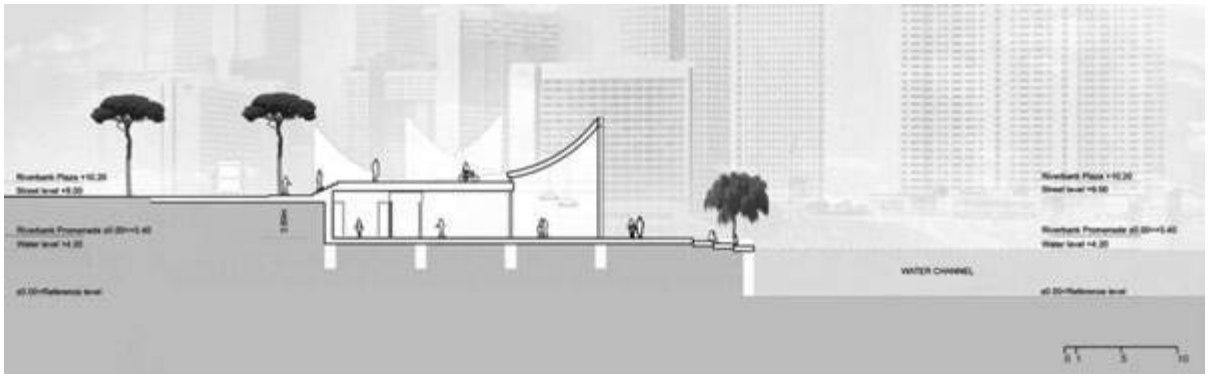


3.3 Dự án Kè sông ở thành phố HangZhou (Hàn Châu), Trung Quốc [3]:

Làng thể thao Châu Á – Asiad 2022 nằm dọc theo bờ biển phía Đông sông Hàng Châu Qiantang, gần khu trung tâm thành phố Qianjiang Century. Quy hoạch bao gồm 296ha, cách Trung tâm Thể thao Olympic Hàng Châu (khu vực sân vận động chính của Asian Games) 3km. Làng vận động viên sẽ chứa tất cả những gì liên quan đến Đại hội thể thao Châu Á; từ các vận động viên biểu diễn, đến các trọng tài và nhân viên truyền thông. Mục đích trong tương lai là kết hợp ngôi làng vào Khu thương mại trung tâm Hàng Châu Hàng Châu bằng cách tạo không gian thương mại cho các doanh nghiệp và bán lẻ. Dân số quy hoạch khoảng 60.000 người.







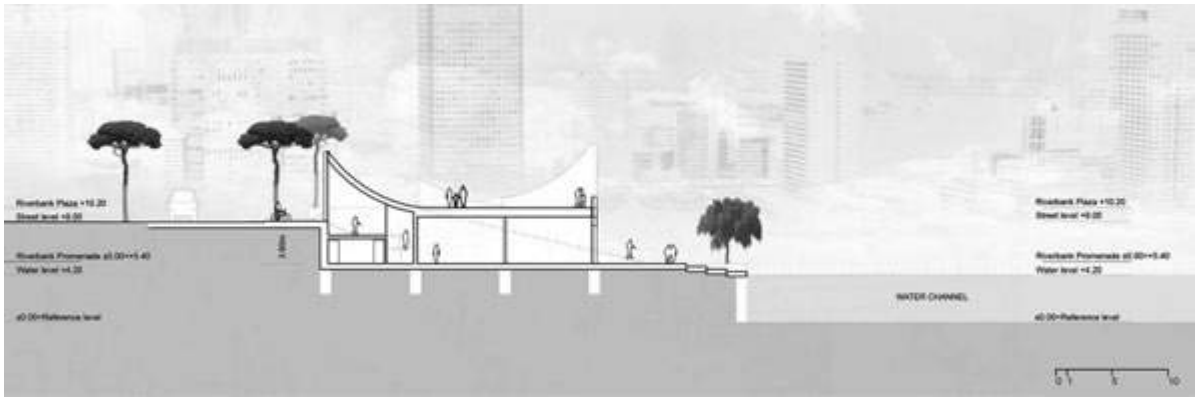
Một vành đai xanh 55ha dọc theo đường sắt Zhegang và công viên Bờ sông Qiantang 30ha. Quy hoạch của khu vực này gần với sân vận động chính cho Đại hội thể thao Châu Á. Lấy cảm hứng từ khu phố cổ Hàng Châu, bờ sông sẽ bao quanh công viên nước. Trục xanh này sẽ khuyến khích hoạt động tích cực trong làng thể thao. Kênh nước mới là trục chính liên kết tất cả các hoạt động và chức năng chính. Chức năng sau Asian Games 2022 của nó là một khu giải trí chính cho cư dân của thành phố Hàng Châu. Kè sông sẽ cung cấp cho khu Water Town không khí sạch và dòng nước trong.

Trung tâm giáo dục, canh tác đô thị, hệ thống thanh lọc môi trường là những công trình hỗ trợ cho giáo dục và nghiên cứu về sinh thái. Quy hoạch khu thương mại đối với khu vui chơi Châu Á dọc theo kênh cho phép người dân và du khách có cơ hội gặp nhau. Khu thương mại khác nằm ở bờ phía Nam của công viên nước. Phố Hàng Châu Riverbank có khu giải trí và mua sắm, giải trí, ẩm thực 15.000m^2 ở trong nhà. Dọc trục thương mại được xen vào các sân trong và một số chỗ ngồi, chỗ nằm trên bờ sông và trên mái nhà. Các du khách có thể tiếp cận khu thương mại từ đường phố hoặc từ lối đi dạo bên sông.

Dự án này đã xây dựng nhiều công trình thấp tầng ven sông ra đến sát mép nước, điều mà tại thành phố Hồ Chí Minh chúng ta vẫn còn "e dè" bởi hành lang cách ly bờ sông. Chúng ta chưa mạnh dạn khuyến khích xây dựng các công trình phục vụ cho mục đích công cộng trong hàng lang ven sông, thậm chí có kinh doanh như nhà hàng, quán cà phê, cửa hàng bán lẻ, showroom trưng bày, nhà vệ sinh công cộng… mà điều đó đã làm giảm đi sự tiện nghi cho du khách.







IV. GỢI Ý QUY HOẠCH KHÔNG GIAN CÔNG CỘNG VEN SÔNG SÀI GÒN

Với khoảng cách 100÷ 200m tính từ mép bờ cao trở vào trong, dọc theo chiều dài khoảng 80km, nếu lập quy hoạch hai bên bờ sông Sài Gòn thì diện tích cần khoảng 3.100ha ÷ 5.000ha, trong đó diện tích mặt sông khoảng 2.000ha. Như vậy diện tích phần đất thuộc hai bên kè sông tương đương với diện tích của quận Tân Phú hoặc quận 7, đảm bảo đủ để quy hoạch bất kỳ một chức năng sử dụng nào. Nếu tỷ lệ diện tích dành cho công viên cây xanh khoảng 60% quỹ đất trên thì thành phố có thêm 1.800ha÷3.000ha, tương ứng với chỉ tiêu cây xanh 0,6÷1,8m2/người (tính với quy mô dân số khoảng 10 triệu dân), cao hơn chỉ tiêu đất công viên cây xanh của nhóm ở theo quy chuẩn xây dựng QCVN 01:2008 và cao hơn gấp 1,22÷3,67 lần so với chỉ tiêu cây xanh thực tế hiện nay của thành phố (0,49m2/ng).

Với diện tích còn lại dành khoảng 20% cho giao thông và 20% cho các dịch vụ, không gian mở công cộng, chúng ta sẽ có 220ha÷600ha để xây dựng các công trình bảo tàng, khu ẩm thực, câu lạc bộ, sân TDTT, khu vui chơi trẻ em, nhà văn hóa, cửa hàng bán lẻ, triển lãm ngoài trời, trung tâm du khách, biểu diễn, sinh hoạt lễ hội…, đó là chưa kể các không gian ngầm dưới kè bờ sông có thể tận dụng cho các công trình hạ tầng kỹ thuật, vui chơi giải trí sôi động (bar, karaoke, beer club..) và đậu xe.

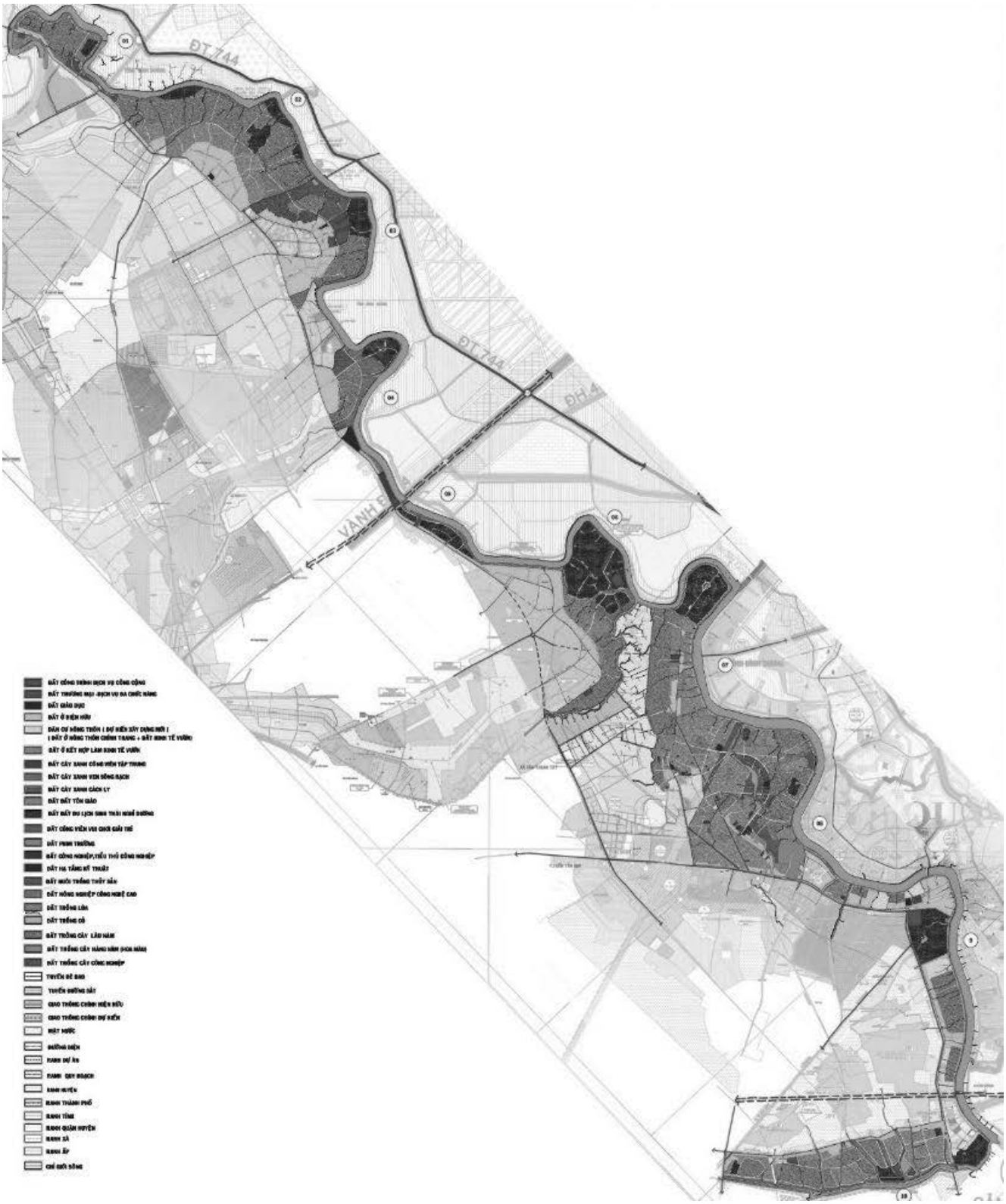
Chúng ta có thể chia sông Sài Gòn thành các phân đoạn khác nhau như sau:

- Đoạn 1 là từ ranh giới phía Bắc TP.HCM đi qua huyện Củ Chi, huyện Hóc Môn, quận 12 và một phần quận Bình Thạnh (ở phía bờ Tây), một phần quận Thủ Đức (phía bờ Đông) đến cầu Bình Triệu (dài khoảng 60 km). Đoạn 1 được chia làm hai đoạn nhỏ.

+ Đoạn 1a: Từ ranh giới phía Bắc thành phố thuộc địa bàn huyện Củ Chi đến cầu Bình Phước trên Quốc lộ 1 thuộc địa bàn quận 12 (dài khoảng 54 km), chỉ có một bên bờ thuộc TP.HCM. Không gian dọc bờ sông rộng khoảng 30m sẽ quy hoạch chức năng cây xanh, đường giao thông và các công trình hạ tầng kỹ thuật. Năm 2012 Viện Quy hoạch Xây dựng đã lập 10 quy hoạch phân khu với diện tích tổng cộng 4.793ha đến kênh Xáng (Củ Chi) định hướng phát triển khu vực bên trong kè sông với chức năng khu nông nghiệp kết hợp du lịch sinh thái và dân cư nhà vườn, hiện đang tiến hành mời gọi đầu tư, phát triển du lịch đường sông. Khuyến khích sử dụng kè mềm kết hợp kiến tạo cảnh quan sinh thái khác biệt: từ đình Bến Dược đến gần Nghĩa trang Liệt sĩ huyện Củ Chi có cảnh quan tự nhiên với những cánh đồng rộng lớn; tiếp theo đến bến đò Cá Lăng có cảnh quan vườn cây ăn trái và điểm du lịch cộng đồng; từ bến đò Cá Lăng đến cầu Phú Cường mang sắc thái du lịch nghỉ dưỡng, cao cấp; từ cầu Phú Cường đến kênh Xáng gợi hình ảnh khu dân cư nông thôn kết hợp du lịch làng nghề [4].

+ Đoạn 1b: Từ cầu Bình Phước trên Quốc lộ 1 đến cầu Bình Triệu trên Quốc lộ 13, đi qua quận 12, quận Bình Thạnh ở bờ phía Tây và quận Thủ Đức (dài khoảng 6 km). Đây là khu vực đã và đang trong quá trình đô thị hóa nhanh, có nhiều dự án đầu tư xây dựng nhà ở. Trên không gian dọc bờ sông rộng khoảng 30m, quy hoạch chức năng cây xanh, đường giao thông và các công trình hạ tầng kỹ thuật. Định hướng quy hoạch các khu vực tiếp giáp với hành lang bảo vệ bờ sông chủ yếu là khu dân cư. Có thể tổ chức kết nối dải cây xanh ven sông với các công viên khu ở phía trong để lôi kéo người dân ra bờ sông. Xây dựng kết hợp kè cứng (đối với khu dân cư) và kè mềm (đối với khu công viên).

- Đoạn 2 là từ cầu Bình Triệu đến cầu Tân Thuận, đi qua quận Bình Thạnh, quận 1, quận 4 ở bờ phía Tây và một phần quận Thủ Đức, quận 2 ở bờ phía Đông (dài khoảng 15 km). Không gian dọc bờ sông rộng khoảng 50m sẽ quy hoạch chức năng cây xanh, đường giao thông, các công trình hạ tầng kỹ thuật và không gian văn hóa, ẩm thực. Khuyến khích xây dựng kè cứng chủ đạo kết hợp mở rộng thêm không gian bên trong để tăng không gian cho các hoạt động công cộng và nên tái hiện hình ảnh lịch sử của Sài Gòn xưa.


ĐT.744
ĐT.744
ĐH.4
VÀNH
01
02
03
04
05
06
07
08
09
10

- Đoạn 3 là từ cầu Tân Thuận đến hết sông Sài Gòn tại khu vực mũi Đèn Đỏ, quận 7 ở bờ phía Tây và quận 2 ở bờ phía Đông (dài khoảng 6 km). Khu vực này đã hình thành một số đoạn đường giao thông ven sông theo quy hoạch nhưng chưa tạo thành tuyến giao thông kết nối thông suốt. Không gian dọc bờ sông rộng khoảng 50m sẽ quy hoạch chức năng cây xanh, đường giao thông và các công trình hạ tầng kỹ thuật. Định hướng quy hoạch các khu vực tiếp giáp với hành lang bảo vệ bờ sông là khu dân cư, công nghiệp, kho bãi hàng hóa gắn với cảng sông và khu công viên văn hóa giải trí tại khu vực mũi Đèn Đỏ. Xây dựng kè cứng kết hợp với giải pháp phủ cây xanh để tạo cảnh quan nhân tạo.

Cần lưu ý một số điểm sau đây khi thiết kế, quy hoạch:

- Luôn luôn hình dung không gian bờ sông được ưu tiên dành cho cộng đồng với các không gian công cộng nối tiếp nhau trong bán kính đi bộ và xe đạp để có giải pháp thiết kế phù hợp. Các công trình ven sông được xây dựng với mục đích tôn tạo, bổ sung dịch vụ, chức năng sử dụng cho du khách đến thưởng ngoạn bờ sông.

- Xây dựng được các đặc trưng riêng của từng khu vực bờ sông khác nhau dựa trên việc tìm kiếm các giá trị lịch sử lâu đời, văn hóa lối sống của cư dân địa phương.

- Phát triển được tối thiểu mười (10) điểm đến có giá trị, thu hút được người dân đến xem, đủ cho một hành trình trải nghiệm đối với mỗi phân đoạn.

- Đảm bảo an ninh, an toàn và tạo sự thoải mái cho mọi người đến sinh hoạt, vui chơi tại khu vực ven sông

- Tối đa hóa khả năng tiếp cận: trên bến dưới thuyền. Tiếp cận cũng có nghĩa là mọi người thực sự có thể tương tác với nước theo nhiều cách: từ bơi lội và câu cá, đến đi dã ngoại và cho vịt ăn. Nếu không thể thực sự nhúng tay vào nước, cũng nên tổ chức để họ có thể tiếp cận vào một loại nước khác gần đó (như đài phun nước, khu vui chơi dưới nước hoặc bể bơi nổi bên cạnh bờ).

- Khai thác cân bằng giữa nhu cầu của con người với môi trường. Các nhà sinh vật học ngày nay thúc đẩy việc phục hồi các bờ sông tự nhiên, ưu tiên việc thay thế các bờ taluy cứng (bê tông) bằng các bờ mềm (thảm thực vật tự nhiên) để hạn chế can thiệp thô bạo vào thiên nhiên, giúp cải thiện chất lượng nước và hồi sinh môi trường sống của cá và động vật hoang dã. Nhưng để tạo điều kiện cho sự phục hồi tự nhiên này chúng ta cũng không nên hạn chế việc sử dụng của con người bằng cách bố trí các lối đi bộ kiểu cầu cạn được thiết kế bằng loại cây chịu được nước và tác động của thời tiết ngoài trời.

- Khi lập kế hoạch phát triển bờ sông, hãy dẫn dắt suy nghĩ bằng hàng loạt các nguyên tắc sau: tạo đặc trưng cho mặt tiền sông; tái hiện lịch sử dòng sông (nếu có); kích hoạt bờ sông bằng cách bổ sung các tiện nghi và dịch vụ tiện ích; không hạn chế việc kết nối với bờ sông; tổ chức các hoạt động lấy nước làm trung tâm; cố gắng "kéo" liền mạch không gian bờ sông với các khu vực phía trong, vào các khu phố; đảm bảo an ninh, an toàn, ngăn ngừa ngập lụt và kết hợp với việc cải thiện môi trường; sử dụng vật liệu xây dựng thân thiện môi trường và có độ bền cao, kết hợp với trang thiết bị hiện đại để có thể kéo dài tuổi thọ, tiết kiệm chi phí duy tu, bảo trì..v..v..

IV. KẾT LUẬN, KIẾN NGHỊ

Giá trị lịch sử xa xưa về giao thương phát triển kinh tế của dòng sông Sài Gòn không những không thay đổi mà còn được nâng cao hơn trong thời đại ngày nay, khi chúng ta đã nhận ra và không quay lưng lại với bờ sông như trước kia. Cùng với giải quyết bài toán về chống ngập úng và thoát nước cho thành phố, quy hoạch kè bờ sông Sài Gòn nói riêng và kênh rạch nội thành nói chung còn phải kết hợp tổ chức không gian công cộng sau bờ kè có kiến trúc cảnh quan hấp dẫn để thu hút người dân đến sinh hoạt, vui chơi. Muốn vậy, tôi kiến nghị Thành phố xem xét các công việc sau:

- Rà soát, đánh giá tình trạng quy hoạch, sử dụng khai thác hai bờ sông Sài Gòn, trong phạm vi 100÷200m tính từ mép bờ cao vào phía trong, chú ý những trường hợp xây dựng sai phép lấn chiếm sông rạch, khu vực có nguy cơ sạt lở, ô nhiễm và những quỹ đất trống có thể hình thành các không gian công cộng cho đô thị;

- Tổ chức lập quy hoạch kè bờ ven sông Sài Gòn với từng phân đoạn khác nhau nhằm tôn tạo đặc trưng riêng, đề xuất các chức năng sử dụng phù hợp với đặc điểm, điều kiện tự nhiên – xã hội của khu vực đó trên tinh thần khai thác có hiệu quả quỹ đất trống ven sông tạo điều kiện thuận lợi cho phát triển du lịch. Về lâu dài, cần lập quy hoạch khu vực ven sông cho toàn bộ sông, kênh chính thuộc khu vực nội thành;

- Đề xuất nguyên tắc và cơ chế - chính sách khuyến khích mời gọi đầu tư để thu hút nhiều nguồn vốn xã hội hóa, phân kỳ cụ thể để thực thi sau khi quy hoạch được duyệt, phấn đấu đến năm 2025 cơ bản hoàn thành;

- Vận động người dân, doanh nghiệp tuân thủ hành lang bảo vệ bờ sông theo quy định, có hình thức xử phạt nghiêm các trường hợp cố tình lấn chiếm bờ sông sử dụng sai mục đích, sở hữu riêng đi ngược lại lợi ích cộng đồng./.

Tài liệu tham khảo

[1] – Rory Stott, Project Meganom, Arch Daily magazine, December 11, 2014

[2] – Sasaki, Project Wuhan Yangtze Riverfront Park, 2018

[3] – AdricAarchitektur, Hangzhou riverbank leisure and shopping promenade, The Plan magazine, 2019

[4] – Ngô Anh Vũ, Trích đồ án Quy hoạch 10 phân khu ven sông Sài Gòn, 2013

[5] - Khang Minh. Phỏng vấn KTS Nguyễn Trọng Huấn. (Ashui 14/8/2010).

[6] - Minh Huy. Quy hoạch bờ sông Sài Gòn phải đảm bảo cảnh quan (Báo SGGP ngày 8/10/2018)

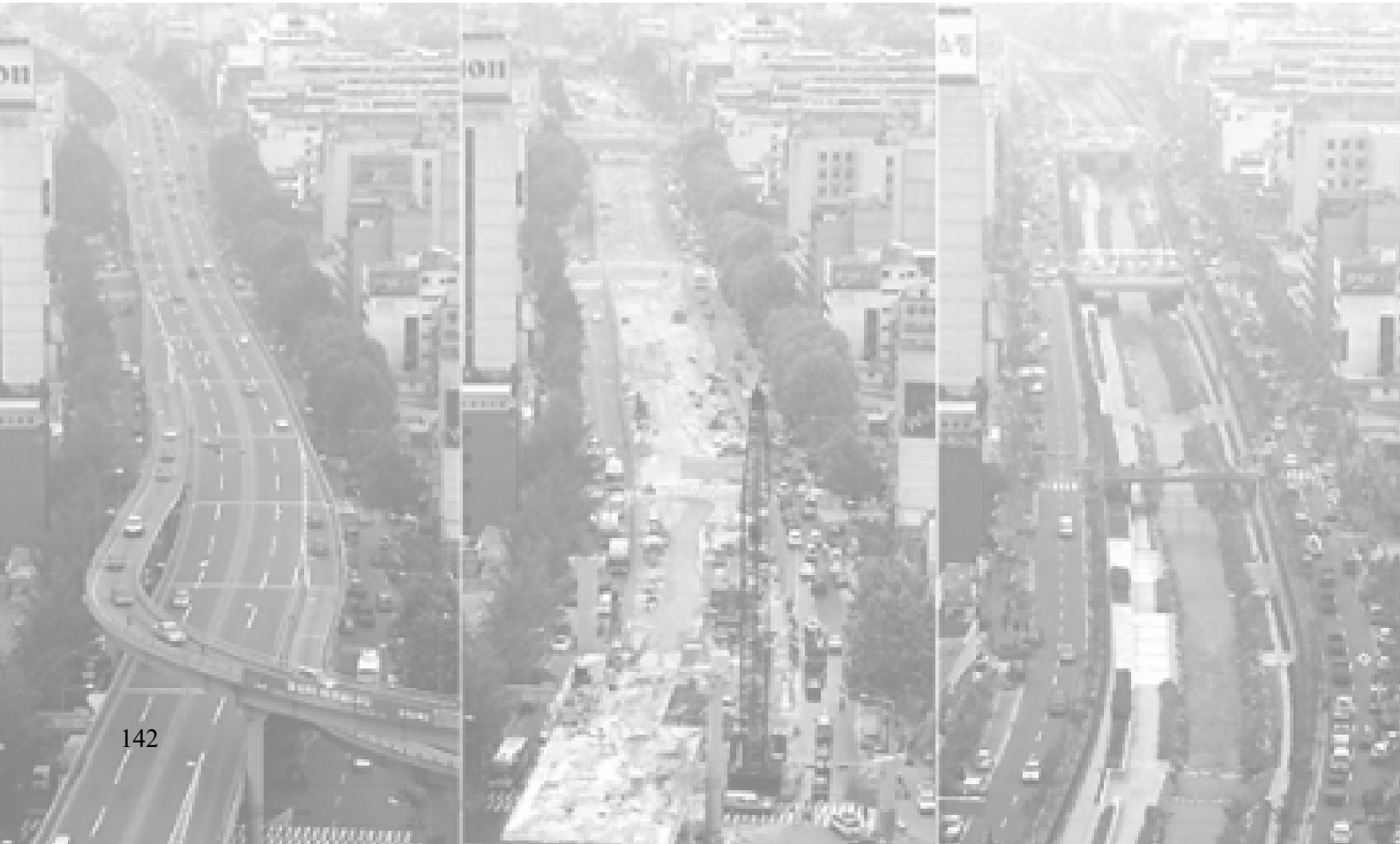
DỰ ÁN KHÔI PHỤC KÊNH CHEONGGYECHEON (SEOUL) BÀI HỌC KINH NGHIỆM VỀ TỔ CHỨC KHÔNG GIAN CẢNH QUAN DỌC KÊNH RẠCH NỘI THÀNH

Phạm Trần Hải, Vương Đình Huy và Nguyễn Dương Minh Hoàng
Viện nghiên cứu phát triển

Tóm tắt

Sau khi Chiến tranh Triều Tiên (1950-1953) kết thúc, Seoul – thủ đô và là thành phố lớn nhất của Hàn Quốc – bắt đầu công cuộc tái thiết để khắc phục hậu quả chiến tranh. Từ năm 1953, quá trình phát triển đô thị của Seoul được chia thành bốn giai đoạn chính: giai đoạn khôi phục và tăng trưởng (1953-1979) - nhanh chóng khôi phục sau chiến tranh và xây dựng hệ thống kết cấu hạ tầng cơ bản nhằm thúc đẩy tăng trưởng kinh tế; giai đoạn bùng nổ (1979-1987) – khẩn trương nâng cấp thành phố để chuẩn bị cho việc đăng cai Thế vận hội Olympic 1988; giai đoạn quá độ (1987-2002) – bắt đầu chuyển dịch mô hình phát triển của Seoul từ phát triển nhanh sang phát triển bền vững; giai đoạn chuyển đổi (từ 2002 đến nay) – tập trung vào các mục tiêu phát triển bền vững nhằm nâng cao chất lượng sống đô thị. Dự án Khôi phục kênh Cheonggyecheon tại khu vực trung tâm Seoul là một trường hợp tiêu biểu cho việc tái phát triển hạ tầng đô thị bền vững: từ dòng kênh bị ô nhiễm nặng trở thành đường phố (1942-1958) và đường trên cao (từ 1977-2003), và cuối cùng là dòng suối cảnh quan với đường phố và tuyến phố đi bộ (từ năm 2005 đến nay). Đây là bài học có giá trị về tổ chức không gian cảnh quan dọc kênh rạch nội thành cho Thành phố Hồ Chí Minh.

Từ khóa*: Seoul, kênh Cheonggyecheon, không gian cảnh quan, kênh rạch nội thành.*



1. QUÁ TRÌNH PHÁT TRIỂN ĐÔ THỊ CỦA SEOUL

Trong suốt Chiến tranh Hàn Quốc (1950-1953), Seoul là một chiến trường chính giữa các lực lượng Bắc Triều Tiên (do Liên Xô và Trung Quốc hỗ trợ) và lực lượng Nam Triều Tiên (do Mỹ hậu thuẫn). Vì vậy, thành phố này bị chiến tranh tàn phá nặng nề với tổng thiệt hại lên đến 191,000 công trình cao tầng, 55.000 nhà dân và 1.000 nhà máy. Tuy nhiên sau chiến tranh, Seoul – Thủ đô của Hàn Quốc – đã dần bắt đầu được xây dựng lại và trở thành đô thị lớn nhất của đất nước này [1].

Định hướng phát triển đô thị của Seoul từ năm 1953 đến nay có thể được chia thành bốn giai đoạn (Phạm Trần Hải, 2015), bao gồm:

- Giai đoạn khôi phục và tăng trưởng (1953-1979);
- Giai đoạn bùng nổ (1979-1987);
- Giai đoạn quá độ (1987-2002);
- Giai đoạn chuyển đổi (từ năm 2002 đến nay).

Ở giai đoạn đầu (1953-1979), định hướng phát triển đô thị của Seoul là nhanh chóng phục hồi sau chiến tranh và xây dựng hệ thống kết cấu hạ tầng cơ bản để thúc đẩy tăng trưởng kinh tế. Trong giai đoạn này, Chính quyền Thủ đô Seoul (Seoul Metropolitan Government – SMG) đã huy động hầu hết các nguồn lực của mình để đầu tư các dự án công có quy mô lớn (cầu, đường bộ, hệ thống tàu điện ngầm, khu phức hợp,...). Trong đó, có thể kể đến một số dự án quan trọng: dự án Cao tốc Gyeong-bu, dự án Phát triển Yeodo (1967), dự án Đường hầm Namsan (những năm thập niên 70), dự án Tàu điện ngầm số 1 (1971 – 1974), dự án Phát triển công nghiệp Thị trấn Banwol (Ansan), …

Bước vào giai đoạn bùng nổ (1979-1987), định hướng phát triển đô thị của Seoul là khẩn trương tập trung nâng cấp thành phố để phục vụ cho việc đăng cai Thế vận hội Olympic 1988 với những dự án trọng yếu: dự án Phát triển Sông Hàn (1983 – 1988), dự án Đường Olympic (1986),… đã góp phần làm GDP bình quân đầu người của Hàn Quốc tăng nhanh chóng: GDP bình quân đầu người năm 1990 so với năm 1980 đã tăng lên gấp khoảng 4 lần. Song hành cùng với tăng trưởng kinh tế, diện tích đất xây dựng đô thị được mở rộng đáng kể và lưu lượng giao thông tại Seoul tăng lên nhanh chóng. Sự bùng nổ trong phát triển đô thị đã dẫn đến nhiều hậu quả gây ảnh hưởng tiêu cực đến đời sống của hàng triệu dân: xung đột xã hội, tình trạng mất bản sắc dân tộc, sự yếu kém trong bảo tồn di sản văn hóa – lịch sử, sự thoái hóa môi trường, các mối đe dọa từ ngành công nghiệp,… (SI, 2014).

Để giải quyết với những vấn đề nêu trên, trong giai đoạn (1987-2002), SMG bắt đầu thực hiện chiến lược dịch chuyển mô hình phát triển đô thị từ phát triển nhanh sang phát triển bền vững. Có thể nói, SMG bắt đầu tạo ra một nền tảng cơ bản cho phát triển đô thị bền vững cũng như thiết lập các chương trình cải thiện đô thị (cải tạo sông, giao thông công cộng,...) (Phạm Trần Hải, 2015).

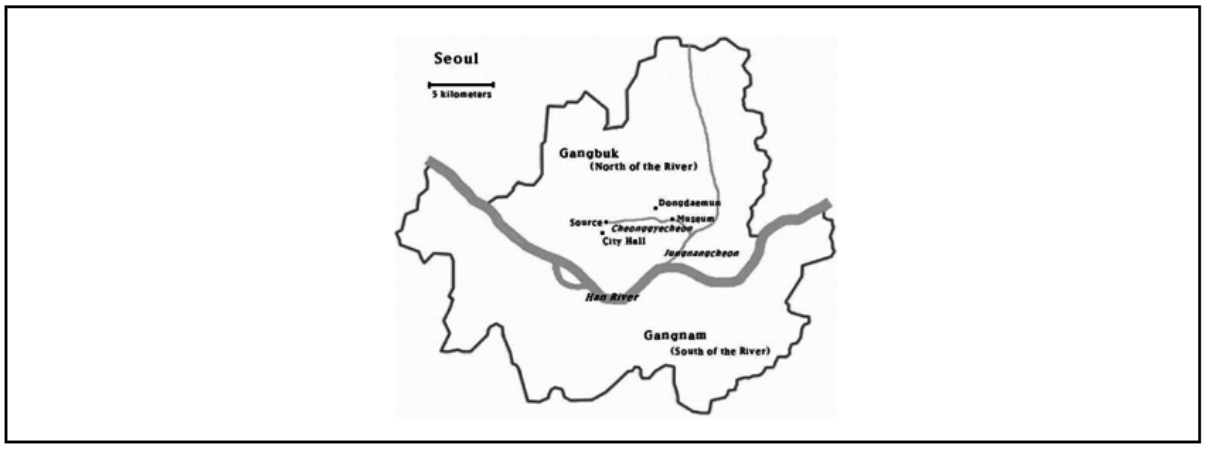
Trong giai đoạn từ năm 2002 trở đi, định hướng phát triển chính của Seoul đã hướng vào mục tiêu phát triển bền vững: cạnh tranh quốc tế, bảo tồn văn hóa và lịch sử, phục hồi môi trường tự nhiên, giải quyết các mâu thuẫn xã hội,… SMG lần lượt triển khai các dự án nghiên cứu về kích thích phát triển đô thị, chiến lược thành lập đô thị thông minh nhằm cải tạo chất lượng cuộc sống thông qua kết nối quốc tế, giải quyết các vấn đề liên quan đến phát triển bền vững. Trong đó, dự án Khôi phục kênh Cheonggyecheon được khởi nguồn từ giai đoạn chuyển tiếp đã trở thành một biểu tượng điển hình cho giai đoạn thay đổi này.

[1] https://en.wikipedia.org/wiki/Seoul

2. DỰ ÁN KHÔI PHỤC KÊNH CHEONGGYECHEON

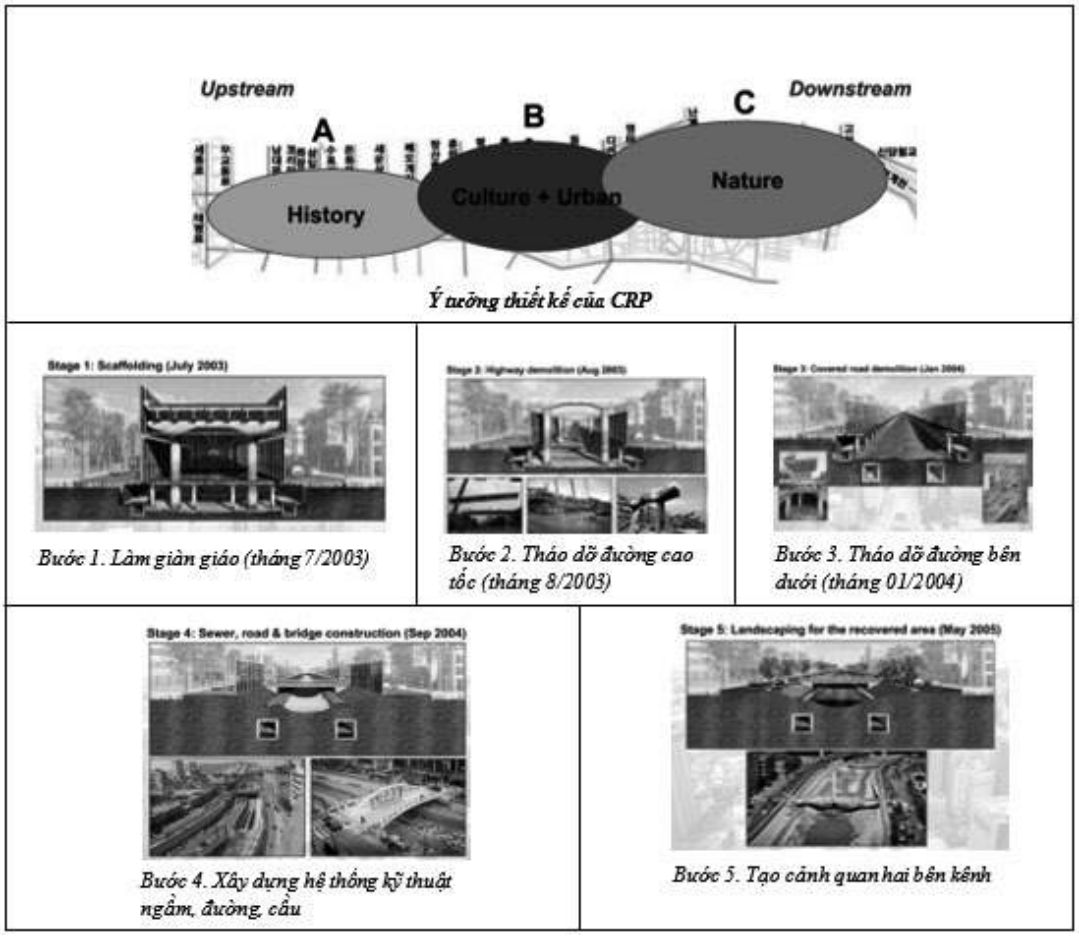
Kênh Cheonggyecheon dài 5,8 km chảy qua khu vực trung tâm Seoul, đổ vào sông Jungnangcheon (Hình 1). Đầu những năm 1900, dòng kênh này được cải tạo với mục đích quân sự, vệ sinh và kiểm soát lũ lụt. Trong giai đoạn 1937-1942, kênh Cheonggyecheon bị san lấp một phần (đoạn từ Gwanghwamun đến cầu Gwanggyo) để làm đường (đường Cheonggye); giai đoạn 1958-1977, chính phủ đã san lấp toàn bộ kênh Cheonggyecheon và hoàn thành việc xây dựng thêm đường trên cao với lưu lượng khoảng 168.000 xe/ngày. Khu vực dọc theo đường Cheonggye trở thành khu vực thương mại với đầy đủ các cơ sở công nghiệp và cửa hàng nhỏ; tuy nhiên, qua thời gian, khu vực này dần xuống cấp với các tòa nhà cũ kỹ, đường phố chật hẹp, điều kiện giao thông tồi tệ và tình trạng buôn bán bất hợp pháp trên đường phố.

Ý tưởng khôi phục kênh Cheonggyecheon đầu tiên được khởi xướng vào khoảng cuối thập niên 1990. Khi nhận thức ý tưởng này mang tính khả thi và cấp thiết, nhà văn nổi tiếng Park Kyung-ri đã quyết định ủng hộ dự án và lập diễn đàn "Nghiên cứu khôi phục kênh Cheonggyecheon". Ý tưởng này ngày càng được thảo luận mở rộng và dần trở thành đề tài nghiêm túc trong các hội thảo, hội nghị chuyên đề. Trong quá trình tranh cử chức Thị trưởng Seoul, ứng viên Lee Myung-bak lúc bấy giờ đã quyết định gắn ý tưởng này với chiến dịch tranh cử của mình và chính thức tuyên bố rằng sẽ phục hồi kênh Cheonggyecheon nếu thắng cử. Ngay sau khi ông Lee Myung-bak đắc cử Thị trưởng, dự án được tiến hành nghiên cứu kỹ lưỡng với sự tham gia của cộng đồng và vào năm 2002, Dự án Khôi phục kênh Cheonggyecheon (Cheonggyecheon Restoration Project – CRP) được phê duyệt. Ông Lee Myung-bak tin rằng, việc khôi phục dòng kênh này sẽ mang lại lợi ích cho Seoul về nhiều mặt: mở rộng cơ hội phát triển, vực dậy các hoạt động kinh tế ở khu vực trung tâm và bảo vệ môi trường, cảnh quan đô thị, ...; đây cũng được coi là cột mốc quan trọng trong quá trình phát triển đô thị của Seoul, từ phát triển nhanh sang phát triển bền vững. Đa số người dân phần lớn ủng hộ dự án này với hy vọng vấn đề môi trường và cảnh quan đô thị sẽ được giải quyết, trong khi phần còn lại phản đối với lý do e ngại về vấn đề giao thông khi không còn đường cao tốc trên cao, chi phí cao và các bất tiện trong các hoạt động sinh hoạt, kinh doanh trong quá trình thực hiện dự án (tham khảo Bảng 1 và Bảng 2).

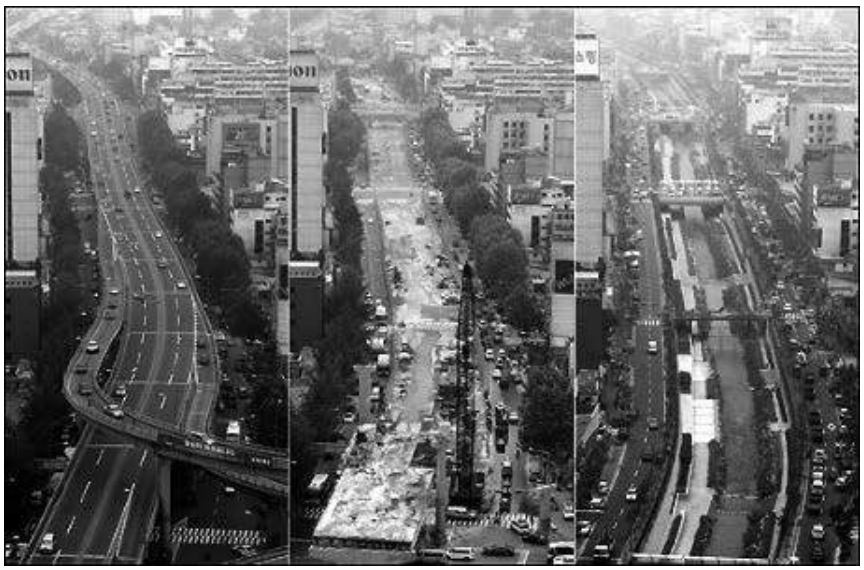


Hình 1. Vị trí của Cheonggyecheon tại Khu trung tâm của Seoul – nguồn: Lee & Anderson (2013)

Sau khi xem xét các yếu tố chính trị một cách thận trọng và thực hiện các nghiên cứu đa lĩnh vực, SMG chính thức triển khai xây dựng CRP từ năm 2003 với các bước được mô tả trong Hình 2.



Hình 2. Ý tưởng thiết kế và các bước xây dựng của CRP – nguồn: Keun (2006)



(a) *(b)* *(c)*

Hình 3. (a) Trước khi thực hiện CRP; (b) Trong quá trình triển khai CRP; (c) Hoàn thành CRP – nguồn: https://urbandesignmilitia.wordpress.com/2015/03/; truy cập ngày 04/08/2016.

Bảng 1. Thái độ của người dân đối với CRP – nguồn: SMG (2005:24)

Ủng hộ			**Phản đối**		
Hoàn toàn đồng ý	*Đồng ý*	*Tổng cộng*	*Hoàn toàn không đồng ý*	*Không đồng ý*	*Tổng cộng*
146 (29.2%)	227 (45.4%)	373 (74.6%)	88 (17.6%)	29 (5.8%)	117 (23.4%)

Bảng 1. Nguyên nhân dẫn đến thái độ của người dân về CRP – nguồn: SMG (2005:24)

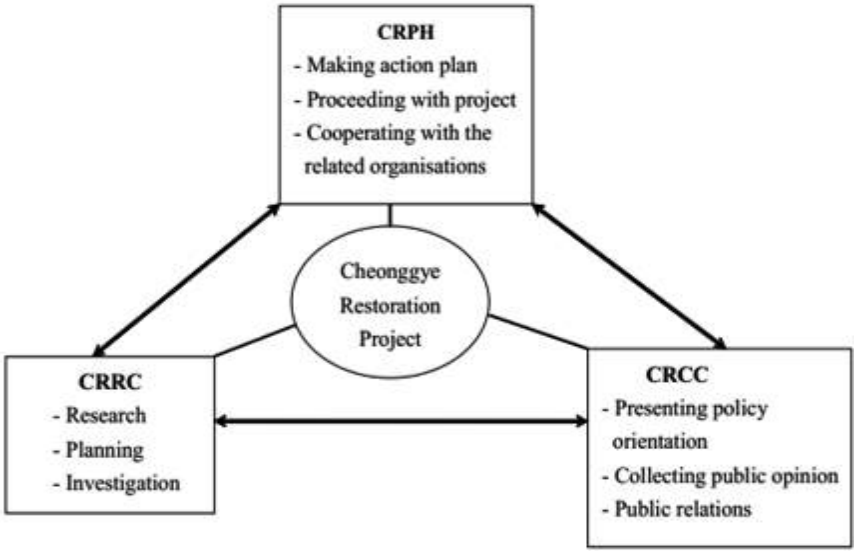
Ủng hộ		**Phản đối**	
Môi trường và mỹ quan	233 (46.6%)	*Liên quan đến giao thông*	147 (29.3%)
Cải thiện ô nhiễm nước	141 (28.2%)	*Chi phí cao*	147 (29.3%)
Khôi phục cảnh quan cũ	75 (15.0%)	*Các bất tiện trong quá trình cải tạo*	141 (28.2%)

Việc triển khai CRP sẽ khó trở thành hiện thực nếu không có mạng lưới tam giác quản trị được liên kết chặt chẽ và thống nhất (Seo & Chung, 2012), bao gồm ba thành phần:

Thành phần thứ nhất là Ban quản lý Dự án Khôi phục Kênh Cheonggyecheon (Cheonggyecheon Restoration Project Headquarters – CRPH). Đây là nguồn lực chính thực hiện dự án, bao gồm 28 quan chức và 15 trợ lý hành chính có năng lực từ các bộ phận khách nhau của SMG.

Thành phần thứ hai là Công ty tư vấn Nghiên cứu khôi phục Kênh Cheonggyecheon (Cheonggyecheon Restoration Research Corporation – CRRC) quy tụ nhiều nhà nghiên cứu và chuyên gia, chủ yếu đến từ Viện Phát triển Seoul [2] (Seoul Development Institute - SDI) thuộc các lĩnh vực quan trọng trong quá trình triển khai thực hiện dự án: kiến trúc, sinh thái, thủy văn, quy hoạch đô thị, kỹ thuật xây dựng, kinh tế, xã hội học và hành chính công. CRRC không chỉ xây dựng các bản quy hoạch tổng thể, mà còn nghiên cứu cân nhắc tính hiệu quả của dự án, tính toán chi phí lợi ích, các rủi ro tiềm ẩn (kể cả nguy cơ xung đột lợi ích liên quan đến người dân, doanh nghiệp).

Thành phần cuối cùng là Ban đại diện nhân dân về Khôi phục Kênh Cheonggyecheon (Cheonggyecheon Restoration Citizen's Committee – CRCC). Tổ chức này đóng vai trò quan trọng trong việc thúc đẩy sự trao đổi ý tưởng và giữ nhiệm vụ liên kết giữa người dân với chính quyền. Ban đại diện có 127 thành viên, được chia thành 6 tiểu ban. Mỗi tiểu ban tập trung vào một lĩnh vực cụ thể: lịch sử - văn hóa, môi trường tự nhiên, an toàn xây dựng, giao thông, quy hoạch đô thị, và quan hệ công chúng. Tiểu ban quan hệ công chúng sẽ giải quyết các mâu thuẫn liên quan đến dự án bằng cách giám sát và xử lý các vấn đề liên quan đến dư luận xã hội.



Hình 4. Mạng lưới tam giác quản trị của CRP (Seo & Chung, 2012)

[2] Là tiền thân của Viện Seoul

3. THẢO LUẬN

Thành công của CRP

CRP đã đạt được những thành tựu chính như sau:

Thứ nhất, CRP đã giúp lưu thông trong khu vực thông thoáng hơn, dù diện tích dành cho giao thông bị cắt giảm. Thực tế cho thấy, khi CRP đi vào hoạt động, lưu lượng phương tiện cá nhân vào khu trung tâm giảm rõ rệt (giảm 2,3%) (Youl & David, 2013). CRP cũng đã giúp tăng số người sử dụng các phương tiện giao thông công cộng: năng suất hoạt động của xe buýt và tàu điện ngầm tăng lên lần lượt là 1,4% và 4,3%, trung bình 430.000 người tham gia sử dụng phương tiện công cộng mỗi ngày (Cevero & Kang, 2011).

Thứ hai, CRP đã giúp tái sinh lại môi trường cho khu vực Cheonggyecheon vốn trước đây bị ô nhiễm trầm trọng. Việc giảm phương tiện giao thông cá nhân đã tác động tích cực đến chất lượng không khí của khu vực. Theo kết quả ghi nhận tại 5 điểm khảo sát khác nhau trong khu vực lân cận, các tác nhân gây ô nhiễm không khí đã giảm đáng kể. Bên cạnh đó, nhiệt độ trung bình của khu vực cũng thấp hơn; trước khi thực hiện dự án, nhiệt độ trung bình của khu vực Cheonggyecheon thường cao hơn khoảng 5°C so với nhiệt độ trung bình của Seoul (SMG, 2005). Việc đối lưu không khí tự nhiên và mật độ giao thông được cải thiện đã góp phần làm tăng tốc độ gió trong khu vực (từ 2,2% lên 7,8%), điều này đã góp phần làm giảm nhiệt độ trung bình tại khu vực từ 30,0°C xuống còn 26,6°C, tạo cho khu vực một môi trường sống dễ chịu và lành mạnh.

Thứ ba, CRP là một trường hợp thành công điển hình khi áp dụng mô hình "Mạng lưới tam giác quản trị" trong việc cải tạo và nâng cấp đô thị của Seoul. Mô hình này khuyến khích sự tham gia và hỗ trợ của các thành phần xã hội nhằm nâng cao hiệu quả, đảm bảo tiến độ và sự linh hoạt cho dự án; về thực chất, đây là một mô hình đối tác công - tư. Trong mô hình này, các thành phần đã liên kết chặt chẽ và thống nhất với nhau tạo sự thành công cho CRP; cụ thể:

- CRPH đóng vai trò cánh tay thực hiện chính;
- CRRC phục vụ như một bộ não;
- CRCC là "tai" và "mắt" để quan sát và nhìn nhận vấn đề liên quan đến cộng đồng dân cư và các tiểu thương.

Thứ tư, thành tựu lớn nhất mà CRP đạt được không chỉ là sự cải thiện điều kiện giao thông và môi trường, mà là cách CRP đã minh chứng cho sự thành công mô hình dự án phát triển đô thị nhân văn, lấy cộng đồng dân cư làm trung tâm. Cộng đồng dân cư và tiểu thương địa phương đã tham gia tích cực vào quá trình lập dự án. Tuy trong giai đoạn chuẩn bị dự án, có những nghi ngờ về tính khả thi và hiệu quả của CRP, tuy nhiên, sau dự án hoàn thành và đi vào hoạt động, kênh Cheonggyecheon đã được nhìn nhận là niềm tự hào và biểu tượng mới của Seoul. Thông qua các phương tiện truyền thông đại chúng, câu chuyện về CRP đã đến gần hơn với công chúng, nhờ đó, người dân có thể hiểu được vai trò của CRP đối với cuộc sống của họ, và quan trọng hơn, người dân tin tưởng hơn vào SMG và tự tin rằng, chính bản thân họ, bằng những suy nghĩ đổi mới và tiến bộ thay thế lối tư duy theo nếp cũ, có thể xây dựng Seoul trở thành một đô thị nhân văn.

Câu chuyện về CRP đã được đăng tải trên nhiều phương tiện truyền thông nổi tiếng trên thế giới (The International Herald Tribune, The Asian Wall Street Journal, BBC News, The Financial Times, CNBC, Asahi Shimbun, The Sankei, The Yomiuri…) và đạt một số giải thưởng quốc tế có uy tín (của Biennale di Venezia và Tổ chức Y tế Thế giới). Sự thành công của CRP đã kích thích việc triển khai các dự án phát triển đô thị khác của Seoul: hình thành các tuyến phố đi bộ mới, định hướng thương mại mật độ cao kết hợp phát triển giao thông công cộng, tháo dỡ các tuyến đường cao tốc không hiệu quả, triển khai nghiên cứu khôi phục những dòng kênh khác tại Seoul… Hơn thế nữa, có hơn 11 thành phố khác của Hàn Quốc cũng học tập mô hình CRP và đang xem xét triển khai những dự án phát triển đô thị tương tự.

Hạn chế của CRP

Bên cạnh những thành công, CRP cũng có những hạn chế diễn ra trong các giai đoạn tiền dự án, giai đoạn triển khai dự án và giai đoạn đi vào hoạt động (Lee & Anderson, 2013), bao gồm:

- Tồn tại sự đối lập giữa chính quyền với các tiểu thương địa phương, các tổ chức môi trường;

- Tồn tại nghi vấn về vai trò thực chất và tính dân chủ trong hoạt động của CRCC.

Liên quan đến hạn chế thứ nhất, sự phản đối của dự án chủ yếu đến từ các tiểu thương kinh doanh tại khu vực lân cận do sự di dời cơ sở kinh doanh cùng với nguy cơ ảnh hưởng đến việc kinh doanh. Kết quả khảo sát trên 3.265 hộ kinh doanh, tiểu thương, doanh nghiệp cho thấy có 95,75% số người được hỏi ý kiến đã phản đối CRP. Trong đó, Hiệp hội Bảo vệ khu vực kinh doanh Cheonggyecheon (Cheonggyecheon Business Area Defenders United - CBADU) và Hiệp hội Cửa hàng quần áo (The Clothes Stores Association - CSA) là hai nhóm có sự phản kháng mạnh nhất. Các nhóm phản đối yêu cầu được bồi thường trực tiếp; ngoài ra, họ cũng yêu cầu được nói chuyện trực tiếp với Thị trưởng, tập hợp các kiến nghị gửi đến Hội đồng thành phố, các đảng chính trị, các phương tiện truyền thông đại chúng. Đây được xem là một thách thức lớn trong quá trình đàm phán để triển khia thực hiện CRP.

Bên cạnh đó, các quan điểm phản đối còn đến từ các tổ chức môi trường. Theo các nhà bảo vệ môi trường, dự án CRP như một sự xung đột giữa quản lý môi trường và hệ sinh thái, vì việc triển khai dự án sẽ làm cho môi trường không được nguyên vẹn thay vì là hệ sinh thái tự nhiên như trước, làm phát sinh các khoản kinh phí bảo trì đáng kể.

Điểm hạn chế thứ hai liên quan đến sự nghi ngờ về vai trò thực chất và tính dân chủ trong hoạt động của CRCC. Trên thực tế, như đã nêu, CRCC đóng vai trò quan trọng trong việc thúc đẩy các cuộc họp giữa SMG với các bên liên quan. Có hai nguyên nhân dẫn đến sự nghi ngờ trên:

- Một số thành viên của CRCC từ chức sau đưa ra đề xuất (được cho là có thể gây trì hoãn dự án) và các đề xuất này bị bác bỏ; điều này tạo ra sự nghi ngờ về việc CRCC bị kiểm soát và không có tiếng nói phản biện.

- Các cư dân địa phương, các tiểu thương, các tổ chức phi chính phủ liên quan không có vị trí trong CRCC; do đó, câu hỏi về giá trị dân chủ của CRCC được đặt ra và nhiều ý kiến cho rằng, CRCC này không thực sự đại diện cho người dân.

4. BÀI HỌC KINH NGHIỆM

Thành phố Hồ Chí Minh có một hệ thống kênh rạch nội thành dày đặc, có tính kết nối; hệ thống kênh rạch này đóng vai trò quan trọng về giao thông, môi trường, cảnh quan xuyên suốt các giai đoạn lịch sử của đô thị Sài Gòn – Chợ Lớn – Gia Định. Gần đây, trong quá trình phát triển đô thị, nhiều kênh rạch đã bị san lấp để nhường chỗ cho các dự án phát triển đô thị, đặc biệt là ở các quận nội thành phát triển (Quận 2, Quận 4, Quận 7, Quận 9, Quận Thủ Đức, …). Việc san lấp kênh rạch có những tác động tiêu cực:

- Chức năng thoát nước của kênh rạch không được hệ thống cống hộp thay thế một cách tương xứng;

- Chức năng chứa nước tạm thời của kênh rạch khi có mưa lớn hoặc triều cường mất đi;

- Chức năng tạo cảnh quan, môi trường và điều tiết vi khí hậu của kênh rạch cũng không còn nữa.

Trong thời gian gần đây, Thành phố Hồ Chí Minh đã phải hứng chịu hậu quả của việc san lấp kênh rạch, đó là tình trạng ngập lụt, ô nhiễm môi trường, chất lượng sống kém, giảm tính hấp dẫn đối với các nhà đầu tư – nhất là trong lĩnh vực bất động sản, … Vì vậy, việc tổ chức không gian cảnh quan dọc kênh rạch nội thành là một giải pháp quan trọng trong định hướng phát triển đô thị bền vững của Thành phố Hồ Chí Minh.

Thông qua việc phân tích về trường hợp CRP, có thể rút ra các bài học có tính tham khảo phục vụ cho công tác quản lý phát triển đô thị của Thành phố Hồ Chí Minh như sau:

- Một là, CRP là dự án có tính biểu tượng, mang thông điệp của chính quyền về sự thay đổi định hướng phát triển đô thị, từ phát triển nhanh sang phát triển bền vững; thể hiện tầm vai trò và quan trọng của các nhà lãnh đạo chính trị trong việc nâng cao chất lượng sống đô thị.

- Hai là, "mạng lưới tam giác quản trị" của CRP, bao gồm đại diện chính quyền (CRPH), doanh nghiệp (CRRC), đại diện người dân

(CRCC) đã tạo sự đồng thuận và hỗ trợ từ các thành phần xã hội, mang lại hiệu quả khi triển khai các dự án phát triển đô thị có quy mô lớn và liên quan đến nhiều thành phần xã hội.

- Ba là, sự thành công của CRP đã minh chứng rằng, phát triển đô thị bền vững, bên cạnh việc mang lại những hiệu quả về môi trường và xã hội, đã tạo ra giá trị gia tăng cho thị trường bất động sản, kích thích các hoạt động thương mại, dịch vụ, du lịch; có nghĩa là, phát triển đô thị bền vững không mâu thuẫn và cản trở tăng trưởng kinh tế.

Hy vọng rằng, bài học từ trường hợp CRP sẽ tạo cảm hứng, động lực và niềm tin cho Thành phố Hồ Chí Minh trong việc tổ chức không gian cảnh quan dọc kênh rạch nội thành, hướng tới phát triển đô thị bền vững./.

Tài Liệu Tham Khảo

1. Mariarinaldi B., 2007. Landscapes of Metropolitan Hedonism The Cheonggyecheon Linear Park in Seoul, Journal of Landscape Architecture, 2(2), 60-73.

2. Cervero R. & Kang C. D., 2011. Bus Rapid Transit Impacts on Land Uses and Land Values in Seoul, Korea, Transport Policy, 18(1), 102-116.

3. Gon H. S. & Ho H. J., 2008. Estimate of The Heat Island and Building Cooling Load Changes Due to The Restored Stream in Seoul, Korea, International Journal of Urban Science, 12(2), 129-145.

4. Youl L. J. & David A. C., 2013. The Restored Cheonggyecheon and The Quality of Life in Seoul, Journal of Urban Technology, 20(5), 3-22.

5. Keun L. I., 2006. Cheong Gye Cheon Restoration Project: A Revolution in Seoul. Available online at http://worldcongress2006.iclei.org/uploads/media/K_LEEInKeun_Seoul_-_River_Project.pdf.

6. Wook S. J. & Soyoon C., 2012. Impact of Entrepreneurship in The Public Sector: Cheonggye Stream Restoration Project in The Seoul Metropolitan, Asia Pacific Journal of Public Administration, 34(1), 71-93.

7. Pham Tran Hai, 2015. Redirect Urban Development in Ho Chi Minh City: Lessons Learnt from Seoul City after

8. Korean War, paper presented at International Conference on Modeling The Future of Ho Chi Minh City Metropolitan Area organized in 25th September 2015 in Binh Duong Province, Viet Nam, 68-75.

9. Seoul Institute - SI, 2014. A Historic City's Downtown Plan, paper presented at International Conference on Experience in Urban Planning and Development of Ho Chi Minh City and Seoul City organized in 28th March 2014, Ho Chi Minh City, Vietnam.

10. Seoul Metropolitan Government - SMG, 2005. The Cheonggyecheon White Paper for The Citizens.

MỘT SỐ Ý KIẾN ĐÓNG GÓP VỀ TIÊU CHÍ, CÁCH THỨC ĐIỀU CHỈNH QUY HOẠCH PHÂN KHU NHẰM PHỤC VỤ CÁC DỰ ÁN CHỈNH TRANG ĐÔ THỊ KHU VỰC DỌC SÔNG, KÊNH, RẠCH TRÊN ĐỊA BÀN TP.HCM

Lý Thế Dân

P. QLQHKV2 Sở Quy hoạch - Kiến trúc

Với bề dày lịch sử trên 300 năm, đô thị Sài Gòn-Thành phố Hồ Chí Minh hình thành và phát triển trên vùng địa hình sông nước kênh rạch chằng chịt. Cộng đồng cư dân Thành phố, trong quá trình vừa thích nghi vừa chế ngự điều kiện tự nhiên, đã tương tác và kiến thiết nên phần cơ sở hạ tầng và công trình xây dựng của Thành phố, đồng thời hình thành ra các nguyên tắc, quy định cho quá trình quy hoạch và xây dựng trên môi trường sông nước, kênh rạch. Nối tiếp truyền thống đẹp này, Sở Quy hoạch-Kiến trúc Thành phố Hồ Chí Minh đã có những đóng góp nhất định trong quá trình tạo lập các nguyên tắc ứng xử và quản lý quy hoạch xây dựng trên địa bàn Thành phố, cụ thể là đối với các dự án chỉnh trang ven và trên kênh rạch như dự án chỉnh trang kênh Nhiêu Lộc-Thị Nghè hay kênh Tân Hóa-Lò Gốm...

Căn cứ từ đồ án quy hoạch chung xây dựng Thành phố và các quy hoạch phân khu, Sở Quy hoạch-Kiến trúc Thành phố Hồ Chí Minh đã tham gia phối hợp chặt chẽ trong quá trình triển khai thực hiện các dự án chỉnh trang kênh Nhiêu Lộc-Thị Nghè, kênh Tân Hóa-Lò Gốm, kênh Đôi-kênh Tẻ v.v. bao gồm: triển khai rà soát, tổ chức thực hiện điều chỉnh quy hoạch nhằm chuẩn bị hành lang pháp lý về quy hoạch với nhiều cấp độ khác nhau (điều chỉnh Quy hoạch chung xây dựng Thành phố, điều chỉnh các đồ án quy hoạch phân khu, triển khai tổ chức lập và công bố Quy chế quản lý quy hoạch, kiến trúc đô thị; Thiết kế đô thị; Quy hoạch chi tiết tỷ lệ 1/500 tại các khu vực động lực phát triển, khu vực thực hiện dự án chỉnh trang và phát triển đô thị) làm cơ sở để quản lý không gian kiến trúc, quản lý hoạt động xây dựng, tạo điều kiện thực hiện các chương trình nêu trên.

Từ thực tế quá trình quản lý quy hoạch-kiến trúc nêu trên, Sở Quy hoạch - Kiến trúc có đúc kết một số kinh nghiệm như sau:

1. Các khó khăn trong quá trình nghiên cứu dự án khu vực chỉnh trang dọc kênh, sông nội thành:

Trong các đồ án quy hoạch phân khu đã duyệt trước đây, dãy đất dọc các sông, kênh, rạch (tính từ mép bờ cao tới lộ giới) thường được quy hoạch chức năng đất cây xanh và khoảng cách ly bảo vệ sông, rạch. Số hộ dân hiện trạng sống ven và trên kênh, rạch khá lớn với mật độ cư trú cao, khiến kinh phí đền bù giải tỏa khá lớn, dẫn tới thực tế khó có khả năng thực hiện theo đồ án quy hoạch. Do vậy, để giảm chi phí ngân sách, việc kêu gọi nhà đầu tư tham gia dự án chỉnh trang khu vực dọc sông, kênh, rạch là cần thiết. Tuy nhiên, việc này gặp nhiều khó khăn, vướng mắc như sau:

- Nhằm đảm bảo lợi ích kinh tế khi thực hiện dự án, nhà đầu tư thường đề xuất chỉ tiêu quy hoạch - kiến trúc trên quỹ đất dọc sông, kênh, rạch (sau khi đền bù giải tỏa) quá cao với nội dung của QHPK 1/2000 và các quy định hiện hành. Quy mô dân số theo các phương án đề xuất của nhà đầu tư luôn vượt mức quy định so với các đồ án quy hoạch phân khu tỷ lệ 1/2000 đã được phê duyệt. Việc tăng dân số cũng ảnh hưởng đến hệ thống hạ tầng kỹ thuật và hạ tầng xã hội của khu vực xung quanh các quỹ đất hai bên sông kênh rạch nội thành Thành phố (như trường hợp đề xuất của nhà đầu tư đối với quỹ đất bờ Nam kênh Đôi, Quận 8).

- Kinh phí đền bù giải tỏa khá lớn, quá trình thực hiện kéo dài ảnh hưởng đến tiến độ thực hiện và thủ tục, quy trình của dự án. Thường xuất hiện mâu thuẫn giữa các yêu cầu dự án (tổng mức đầu tư, hình thức đầu tư, quy trình thủ tục "đấu giá hay mời thầu", thời gian thực hiện v.v.) với trình tự thủ tục về điều chỉnh phê duyệt quy hoạch PK 1/2000 và phê duyệt QHCT 1/500.

- Một số trường hợp như dự án khai thác rạch Xuyên Tâm, phương án đề xuất xây dựng công trình trên hành lang cây xanh cách ly sông rạch, không đảm bảo theo khoảng cách ly hành lang sông, rạch tại Quyết định số 22/2017/QĐ-UBND ngày 18/4/2017 của UBND TP.

Như vậy, vai trò của Sở Quy hoạch-Kiến trúc là phải phối hợp rà soát đồ án QHPK 1/2000 để cùng chính quyền quận-huyện, nhà đầu tư và các đơn vị liên quan tìm kiếm giải pháp **điều chỉnh quy hoạch đô thị** vừa đáp ứng các quy định của Quy chuẩn, Tiêu chuẩn hiện hành, vừa đáp ứng bài toán kinh tế cho nhà đầu tư, vừa phù hợp công tác quản lý của địa phương và các đơn vị khác liên quan. Tuy nhiên, tại bước này Sở Quy hoạch-Kiến trúc thường gặp trở ngại chính do **hình thể các quỹ đất dọc sông, kênh, rạch có đặc thù là kéo khá dài** (Rạch Xuyên Tâm chiều dài gần 8km; bờ Nam kênh Đôi dài gần 10km) **nhưng chiều ngang (tính từ mép bờ cao) rất hẹp** (thông thường khoảng dưới 50m, có đoạn chỉ rộng vài mét). Với những khu đất có chiều ngang hẹp, khả năng bố trí công trình cao tầng mật độ cao hoặc công trình dịch vụ có yêu cầu kỹ thuật về khoảng lùi xây dựng là rất khó khăn do các nguyên nhân: không đủ điều kiện kỹ thuật để tổ chức giải pháp cấp điện, cấp thoát nước, giao thông; bị hạn chế bởi các quy định về khoảng cách ly an toàn sông, kênh, rạch; và các quy định về giao thông (đường, cầu, bến thủy v.v.).

2. Đề xuất định hướng chung để xây dựng giải pháp hài hòa giữa các quy định hiện hành với lợi ích nhà đầu tư nhằm tăng tính khả thi cho dự án chỉnh trang:

2.1. Tiêu chí của việc điều chỉnh quy hoạch:

Theo Kế hoạch thực hiện Chương trình hành động số 15-CTrHĐ-TU ngày 27/10/2016 của Thành ủy về Chỉnh trang và phát triển đô thị trên địa bàn Thành phố Hồ Chí Minh giai đoạn 2016-2020 được ban hành kèm theo Quyết định số 5928/QĐ-UBND ngày 11/11/2016 của UBND Thành phố Hồ Chí Minh, mục tiêu của các dự án chỉnh trang ven và trên sông, kênh, rạch trên địa bàn Thành phố Hồ Chí Minh cần đảm bảo *Tập trung chỉnh trang và phát triển đô thị, phấn đấu hoàn thành việc di dời toàn bộ nhà ở trên và ven kênh rạch, tổ chức lại cuộc sống dân cư tốt hơn, cải thiện điều kiện sống, tăng mức độ tiếp cận của nhân dân với các dịch vụ công; tăng diện tích mảng xanh và cây xanh, tạo môi trường sống tốt hơn, hợp lý, hài hòa với không gian kiến trúc, cảnh quan xung quanh; phù hợp với sự phát triển chung của đô thị đặc biệt, xây dựng kết cấu hạ tầng đồng bộ, phát triển đô thị bền vững và thích ứng với biến đổi khí hậu góp phần xây dựng Thành phố Hồ Chí Minh có chất lượng sống tốt, văn minh, hiện đại, nghĩa tình*.

Đồng thời, dự án chỉnh trang cũng cần đảm bảo tính khả thi, có sức hấp dẫn về mặt lợi ích kinh tế để mời gọi xã hội hóa. Do đó cần có giải pháp hài hòa giữa các quy định hiện hành với lợi ích nhà đầu tư nhằm tăng tính khả thi cho dự án chỉnh trang.

2.2. Định hướng chung cho việc điều chỉnh quy hoạch:

Để đáp ứng được tiêu chí tổ chức lại cuộc sống dân cư tốt hơn, cải thiện điều kiện sống, tăng mức độ tiếp cận của nhân dân với các dịch vụ công, tôi đề nghị:

- Chỉ điều chỉnh cục bộ tại các khu đất đủ lớn, có thể tổ chức được các tiện ích công cộng (cây xanh, giáo dục) và đảm bảo khoảng lùi xây dựng và các quy định về an toàn giao thông, PCCC.

- Chỉ bố trí quỹ nhà ở dọc kênh khi tổ chức được chiều rộng khu đất ven kênh (tính từ mép bờ cao tới lộ giới đường giao thông) đủ lớn nhằm đảm bảo môi trường tự nhiên và môi trường cảnh quan.

Để đáp ứng được tiêu chí đảm bảo tính khả thi, có sức hấp dẫn về mặt lợi ích kinh tế để mời gọi xã hội hóa, đề nghị:

- Áp dụng tối đa chỉ tiêu quy hoạch-kiến trúc trên phần đất còn lại của dự án sau khi trừ đi lộ giới và khoảng cách ly an toàn sông, rạch theo Quyết định số 22/2017/QĐ-UBND ngày 18/4/2017 của UBND Thành phố.

- Áp dụng mức tối thiểu chỉ tiêu theo quy định về dịch vụ đô thị (giáo dục, cây xanh, y tế) trên phần đất còn lại của dự án sau khi trừ đi lộ giới và khoảng cách ly an toàn sông, rạch theo Quyết định số 22/2017/QĐ-UBND ngày 18/4/2017 của UBND Thành phố.

- Cần nghiên cứu phạm vi chỉ giới xây dựng có biên độ rộng để các nhà đầu tư và đơn vị tư vấn thuận lợi trong việc nghiên cứu giải pháp, phương án kiến trúc sinh động, thẩm mỹ, hấp dẫn, đồng thời vẫn đảm bảo không che chắn cảnh quan, đảm bảo sự thông gió, chiếu sáng cho khu vực kế cận, đảm bảo tuân thủ các Quy chuẩn, Tiêu chuẩn kỹ thuật hiện hành; bảo đảm yêu cầu về lưu lượng giao thông toàn tuyến phù hợp theo quy hoạch được duyệt. Việc tăng phạm vi chỉ giới xây dựng này tạo điều kiện cho các nhà đầu tư có thể bố trí các dãy công trình cao tầng so le hoặc có chiều rộng khối đế lớn, tạo ra không gian rộng cho các hoạt động dịch vụ- thương mại-giải trí đa dạng có tương tác mật thiết với không gian cảnh quan dọc sông kênh rạch, tránh sự hình thành các dãy cao tầng khô khan dày đặc cản trở cảnh quan khu vực.

3. Giải pháp tăng cường:

Xây dựng cơ chế về QH-KT để thu hút đầu tư cho các quỹ đất lớn dọc sông (hành lang khoảng 100m hai bờ sông). Tiêu chí là chỉnh trang đô thị theo hướng hiện đại nhưng phải hài hòa cảnh quan đô thị, tránh tạo các bức tường bê tông dọc bờ sông, và phải thu hút cộng đồng hai bờ sông ra sinh hoạt giải trí ở bờ sông. Có thể tham khảo kinh nghiệm đề xuất tại văn bản số 4125/SQHKT-QHKV1 ngày 13/09/2016 và văn bản số 4666/SQHKT-QHKV1 ngày 11/10/2016 của Sở Quy hoạch – Kiến trúc về báo cáo tiến độ điều chỉnh cục bộ quy hoạch phân khu tỷ lệ 1/2000 phục vụ cho công tác chỉnh trang đô thị, di dời và tái định cư, cải thiện điều kiện sống cho các hộ dân sống trên và ven kênh Đôi trên địa bàn Quận 8 như sau:

Cơ chế 1: Cơ chế ưu đãi (+) so với hệ số sử dụng đất cơ bản (V) trong các trường hợp sau:

STT	Các yếu tố thuận lợi cộng thêm	Tăng (+) HSSDĐ so với V
1	Khu đất có vị trí cách nhà ga metro trong bán kính ≤ 400m	$1,0^{+}$
2	Khu đất có bố trí bến thủy nội địa được Sở Giao thông Vận tải chấp thuận vị trí và quy mô	$1,0^{+}$
3	Có thiết kế thân thiện môi trường, công trình kiến trúc xanh	$0,5^{+}$

Cơ chế 2: Để ưu tiên phát triển công trình cao tầng với mật độ xây dựng thấp, hạn chế xây dựng tầng hầm nhằm bảo đảm thoát nước mặt cho khu vực, gia tăng hiệu quả chống ngập nước (giảm thiểu diện tích bê tông hóa bề mặt, giúp đô thị phát triển bền vững hài hòa) và giảm chi phí xây dựng cho nhà đầu tư khi triển khai thực hiện công trình, các công trình bố trí tầng để xe trên cao và không xây dựng tầng hầm thì diện tích tầng kỹ thuật để xe trên cao không phải tính vào hệ số sử dụng đất của dự án.

Cơ chế 3: Nhằm tạo sự thông thoáng và hài hòa với không gian kiến trúc cảnh quan khu vực, tạo sự kết nối cho người dân khu vực phía Nam đường Phạm Thế Hiển có thể tiếp cận với công viên dọc bờ Nam kênh Đôi: đối với các dự án đề xuất của nhà đầu tư tại đây có thiết kế để trống tầng trệt công trình (tối thiểu 50% diện tích xây dựng công trình và chiều cao thông thủy ≥ 7m), Sở Quy hoạch-Kiến trúc kiến nghị UBND Thành phố cho phép nhà đầu tư được tính diện tích mảng xanh, sân chơi tại tầng trệt vào chỉ tiêu bình quân đất cây xanh của dự án.

Ghi chú: nhà đầu tư có thể áp dụng đồng thời 3 cơ chế nêu trên cho các lô đất theo phương án điều chỉnh quy hoạch.

Trên đây là một số kinh nghiệm cũng như đề xuất được đúc kết từ thực tế quá trình quản lý quy hoạch- kiến trúc tại Sở Quy hoạch-Kiến trúc. Như vậy, được sự quan tâm chỉ đạo của Thành ủy và UBND Thành phố, vai trò tham mưu của Sở Quy hoạch - Kiến trúc ngày càng gia tăng trong các chương trình chỉnh trang đô thị, góp phần cho Thành phố Hồ Chí Minh phát triển đa dạng mạnh mẽ trong các mặt văn hóa, kinh tế, xã hội, ngày càng thêm hiện đại, văn minh, đậm đà bản sắc./.

KHÔNG GIAN CÔNG CỘNG, KHÔNG GIAN BÁN CÔNG CỘNG KHU VỰC KÊNH ĐÔI, QUẬN 8, THÀNH PHỐ HỒ CHÍ MINH

Ths.KTS Phan Văn Tuấn
Ths.KTS Lê Cao Đàm
Sở Quy hoạch-Kiến trúc TP.HCM

1. Đặt vấn đề

Sông rạch gắn liền với Sài Gòn - Thành phố Hồ Chí Minh từ buổi sơ khai với mạng lưới sông rạch chằng chịt, trong đó dòng Kênh Đôi, Quận 8 là một phần không thể tách rời và gắn bó cùng quá trình hình thành và phát triển của thành phố này. Tìm hiểu lịch sử hình thành và phát triển của tuyến kênh để thấy được vai trò và giá trị của tuyến kênh đối với Thành phố Hồ Chí Minh, nhằm tìm ra những đặc trưng của khu vực nghiên cứu góp phần vào việc nghiên cứu tổ chức không gian kiến trúc cảnh quan cho tuyến kênh này.

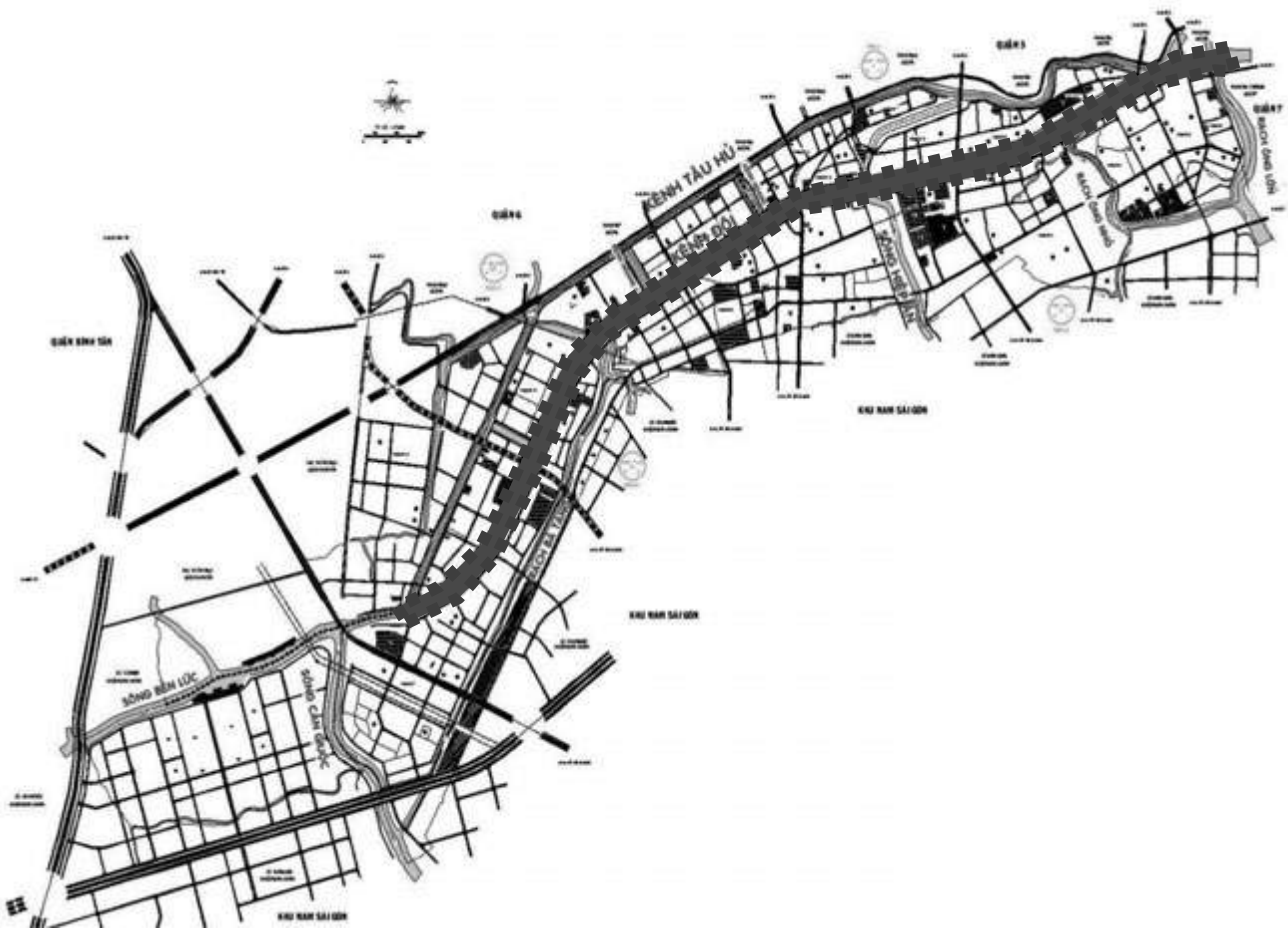
Trong thời gian qua, đặc biệt là qua thập niên đầu tiên của thế kỷ 21, Thành phố Hồ Chí Minh đã trải qua một sự tăng trưởng kinh tế mạnh mẽ và ổn định, vượt qua những thời điểm khó khăn chung của kinh tế thế giới và trong nước. Kinh tế phát triển cùng những biến đổi sâu sắc trong xã hội và những chuyển động nhiều chiều của kiến trúc đô thị. Nhiều không gian công cộng được quan tâm đúng mức. Tại các khu vực nội thành, nhiều khu nhà lụp xụp, kém chất lượng đã được cải tạo, xây mới đưa tổng khối lượng xây lắp mỗi năm gấp nhiều lần những năm trước đây. Cùng với sự phát triển mạnh mẽ của hoạt động xây dựng, công tác cải tạo không gian công cộng đô thị cũng đã đạt được những bước tiến nhất định. Sự thay đổi này không chỉ góp phần đáp ứng nhu cầu sinh hoạt và cải thiện môi trường sống cho nhân dân mà còn tạo ra một diện mạo mới cho không gian đô thị.



Việc cải tạo không gian ven sông, rạch nhằm tạo ra không gian công cộng, không gian bán công cộng sống động, an toàn và lành mạnh cho người dân thời gian qua đã thể hiện những dấu hiệu tích cực; bên cạnh đó vẫn còn một số vấn đề bất cập cần được xem xét, giải quyết. Do đó đề tài "**Không gian công cộng, không gian bán công cộng khu vực Kênh Đôi, Quận 8, thành phố Hồ Chí Minh"** sẽ đóng góp một số nội dung để giải quyết những bất cập hiện nay. Thông qua việc đánh giá thực trạng và tình hình tổ chức không gian công cộng đô thị tại khu vực nghiên cứu để nhìn nhận một số yếu tố trong vấn đề tổ chức, quản lý và sử dụng không gian công cộng, không gian bán công cộng hướng đến phát triển bền vững trong thời gian tới.

Không gian công cộng, không gian bán công cộng kết hợp yếu tố mảng xanh, mặt nước là những không gian mở thân thiện, gần gũi với mọi người. Đó là nơi mà mọi người có thể trò chuyện với nhau, cùng vui chơi, cùng nhau thi thố tài năng. Đó cũng là nơi mà mọi người có thể mua sắm, ngồi nhâm nhi tách cà phê và đắm mình vào cảnh vật xung quanh. Thậm chí đơn giản hơn, không gian thân thiện có thể xuất hiện lúc mọi người trò chuyện trong khi chờ đợi việc gì đó. Với tính chất mở và thân thiện, không gian công cộng đã trở thành những nơi chốn quen thuộc của mọi người, ngoài ngôi nhà của họ.

Không gian công cộng, không gian bán công cộng kết hợp yếu tố mảng xanh, mặt nước đóng vai trò quan trọng đối với chất lượng sống của người dân và sự thịnh vượng của đô thị. Nó nâng cao hình ảnh của đô thị, thu hút khách du lịch và tạo ra những hoạt động kinh tế quan trọng, tăng sự hấp dẫn và khả năng cạnh tranh. Điều này góp phần không nhỏ trong việc tạo dựng cho cuộc sống đô thị sinh động, tươi mới và giàu bản sắc hơn.



2. Hiện trạng của khu vực.

Hiện nay dự án cải tạo vệ sinh môi trường nước tại khu vực đang tiến hành, song tiến độ còn rất chậm người dân vẫn sống trong khu ổ chuột, nhà lụp xụp, tiếp cận một cách hạn chế với dịch vụ và tiện ích xã hội.





- Thực trạng sử dụng đất

Hiện tại quy hoạch sử dụng đất khu vực nghiên cứu còn nhiều bất cập. Khi các dự án cải tạo môi trường đang triển khai, các tuyến đường trong khu vực hình thành làm tăng giá trị quỹ đất, nhu cầu phát triển kinh tế cũng tăng theo đã gây áp lực lớn về xây dựng các không gian kiến trúc cảnh quan dọc tuyến kênh, rạch.

Một số đất sản xuất (chủ yếu nhà máy say xát) nhà kho, dọc đường Phạm Thế Hiển, đa phần là dân cư. Tuy nhiên đến nay vẫn chưa được chuyển mục đích sử dụng đất, nhiều nhà ở kết hợp thương mại tại hầu hết mặt tiền đường giao thông, phần nhiều là khu dân cư lụp xụp, nhiều kinh đào và còn một khu đất trống mang đậm hình ảnh nông thôn (có khu di tích Lò Gốm), được quy hoạch thành khu công viên sinh thái (khu rạch Ruột Ngựa). Ngoài ra khu vực này có một số nhà kho cũ có giá trị lịch sử, cảnh quan kênh rạch nơi đây còn nhộn nhịp giữ được nét đặc trưng sinh hoạt trên bến dưới thuyền cần bảo tồn và phát huy giữ gìn cái hồn cho đô thị.

Thực tế về sử dụng đất cho thấy, trong khu vực nghiên cứu có mật độ xây dựng cao, khoảng xanh còn thiếu, người dân khu vực thiếu các không gian dành cho các hoạt động ngoài trời, nhưng để phát triển thêm thì không đơn giản vì quỹ đất có giới hạn. Vì vậy cần phải tính toán hiệu quả về sử dụng đất.

- Thực trạng về tổ chức cảnh quan.



Nhìn chung các công trình kiến trúc chưa phù hợp với không gian chung, còn khập khiễng chưa tạo thành những quần thể chung. Với mật độ xây dựng cao, khoảng lùi chưa thích hợp để tổ chức không gian mở và giao thông tiếp cận. Nếu các dự án tạo được khoảng lùi lớn để tổ chức không gian công cộng, không gian bán công cộng, mặt nước sẽ hài hòa với không gian dòng kênh tạo ra không gian thoáng đãng cho khu vực, để tuyến kênh hội đủ điều kiện khai thác du lịch thì kiến trúc đô thị ven kênh trở thành bộ mặt của toàn thành phố.

- Hiện trạng cây xanh – mặt nước

Cây xanh: khu vực chưa có mảng xanh. Thực tế không gian vỉa hè dọc tuyến đường ven kênh hiện nay không có khả năng tổ chức trồng cây to có tính mỹ quan.Thực trạng cho thấy khu vực này còn thiếu các không gian dành cho các hoạt động ngoài trời, các tiện ích phục vụ công cộng, các khoảng xanh, không gian mở.

Mặt nước: Khu vực nghiên cứu có mạng lưới kênh rạch chằng chịt, những kênh rạch này liên thông với nhau rất thuận lợi trong việc tổ chức giao thông đường thủy và khai thác du lịch sông nước... Nhưng nhìn chung môi trường nước tại khu vực nghiên cứu tương còn ô nhiễm chưa được giải quyết triệt để do việc giải quyết môi trương nước chưa hoàn tất và đồng bộ. Cần khai thác đặc trưng sông nước cải tạo chất lượng không gian đô thị.

Cùng với sự đa dạng về hạ tầng xã hội như trường học, thể dục thể thao, thương mại dịch vụ và sự đa dạng hoạt động của người dân đã hình thành một khu vực mang tính đa dạng về kinh tế, văn hóa, xã hội.

Có thể nhận xét rằng: Đây là một khu vực dân cư khá khó khăn trong việc tiếp cận bằng các tuyến đường chính của các quận nội thành , do đó mật độ giao thông ở đây sẽ thông thoáng hơn trong các giờ cao điểm.

3. Giải pháp cho khu vực nghiên cứu.

3.1. Mục tiêu

+ Tạo ra không gian công cộng, không gian bán công cộng sống động, an toàn và lành mạnh cho người dân.

+ Tổ chức không gian công cộng và bán công cộng theo tính chất gần gũi, thân thiện, thúc đẩy giao tiếp, quan tâm nhau trong cộng đồng, làm giảm sự lệ thuộc vào thiết bị điện tử.

3.2. Cấu trúc không gian công công và không gian bán công cộng

+ Không gian, cảnh quan xung quanh tổ hợp công trình được tái thiết.

+ Không gian công cộng, không gian bán công cộng.

+ Không gian cây xanh, mặt nước.

Các thành phần này có quan hệ hữu cơ, liên kết chặt chẽ với nhau theo quy luật nhất định, tạo nên tổng thể thống nhất, vừa phản ánh, vừa bị chi phối bởi điều kiện và đặc điểm chính trị, kinh tế, xã hội và kỹ thuật tại một thời điểm cụ thể nhất định.

Các thành phần này luôn biến đổi để phát triển, nhưng với tốc độ khác nhau, tạo nên những đặc điểm và giá trị khác nhau của tổng thể không gian đô thị. Do đó việc khảo sát và nghiên cứu quá trình chuyển hoá hình thái không gian cụng cộng, không gian bán công cộng trong đô thị là rất quan trọng.

3.3. Một số giải pháp tổ chức không gian công cộng, không gian bán công cộng *[1]*.

Kênh Đôi có chiều dài tổng cộng gần 9,5 km, là tuyến kênh kết nối từ sông Sài Gòn và sông Vàm Cỏ Đông qua các kênh Bến Nghé – Kênh Đôi – sông Chợ Đệm – sông Bến Lức, là một không gian lớn, việc chia đoạn không gian theo chức năng và đặc điểm địa phương sẽ làm tăng khả năng giao tiếp với con người, người dân năng động hơn, thúc đẩy các hoạt động như đi bộ, tập thể dục, phát triển thương mại, môi trường sống thân thiện hơn.

Những cuộc gặp gỡ sôi nổi và nồng hậu diễn ra trong một không gian hẹp, không gian nhỏ và cự ly gần tạo ra không gian đô thị gần gũi, thân thiện, hoạt động phong phú để mọi người trải nghiệm, hình thành khung cảnh của sự ấm áp. Công trình lớn, không gian công trình khổng lồ trong đô thị tạo ra sự vô cảm, kiểu cách và không thân thiện [1].

Cuộc sống diễn ra trong đô thị là một quá trình bồi đắp. Những sự việc diễn ra là hệ quả của nhiều sự việc khác. Khi một nhóm đứa trẻ chơi trò chơi, chúng sẽ hấp dẫn đứa trẻ khác cùng chơi. Quy trình này tương tự hoạt động ở người trưởng thành. Con người sẽ tìm đến nơi chốn có nhau.

Không gian có chất lượng tùy thuộc vào số lượng người tham gia nhất định, kết hợp với tập quán tốt và thoái quen sinh hoạt hằng ngày, là những điều kiện tiên quyết cho sự phát triển, khiến những sự kiện dù nhỏ bé cũng trở nên có ý nghĩa. Một chu trình được vận hành, nó sẽ tạo ra một vòng xoáy năng lượng tích cực, thu hút nhiều điều tốt đẹp khác. Một cộng một nhanh chống lớn hơn ba. Chúng ta nhìn thấy sự trái ngược ở những không gian đô thị trống trải, không ranh giới, với hình ảnh rải rác vài người trên khu vực rộng lớn hay lác đác mấy đứa trẻ trong tổ dân phố. Trong tình huống này, khi chưa có biện pháp phát triển tích cực, người ta không có thói quen làm điều khác mọi người xung quanh [1].

Sự tập trung đông và hiệu quả. Đây là một nguyên tắc của tổ chức sự kiện. Khi tổ chức sự kiện có giới hạn, tổ chức cùng tầng và chia ra nhiều nhóm nhỏ sẽ có hiệu quả tốt. Trường hợp nếu chúng ta cố chia ra thành không gian nhiều tầng sẽ không ai ghi nhớ hay ấn tượng điều gì cả. Nguyên tắc nền tảng cho tổ chức sự kiện có thể áp dụng được trong quy hoạch đô thị hiện đại. Ở đây, việc cần làm là tập trung mọi người và hoạt động trong không gian có kích thước phù hợp. Vấn đề hiện nay là đô thị có nhiều phố xá, đường, ngõ, đại lộ, được quy hoạch một cách dư thừa nhưng không liên kết lại với nhau được và không phát huy được sự gắn kết giữa các không gian này, không khai thác hết hiệu quả của không gian này, dẫn đến thừa thải nhiều không gian, nhưng luôn luôn tạo cảm giác thiếu- thiếu chỗ giao tiếp, thiếu chỗ đậu xe, thiếu đường đi, thiếu không gian sinh hoạt...cái gì cũng thiếu. Như vậy, sắp xếp trật tự không gian công cộng, không gian bán công công có chủ đích ngay từ đầu sẽ tạo ra vòng tròn tích cực của đời sống đô thị [1].

Mật độ cao và không gian đô thị hấp dẫn: Thời gian sử dụng không gian đô thị của người dân, giao thông chậm hơn là thành phố sôi động hơn. Các hoạt động trong không gian đi bộ và dành cho xe đạp càng nhiều thì giao thông càng chậm rãi. Đây chính là không gian phố phường. Trái ngược lại là không gian trống, không gian không buôn bán là không gian thiếu sức sống. Vậy thì hoạt động ghe thuyền, buôn bán gắn liền với hoạt động trên bến dưới thuyền là hoạt động tốt, hoạt động tích cực thúc đẩy người dân tụ tập,

buôn bán, ăn uống, giao lưu, mua sắm làm cho không gian đô thị sôi động, có sức sống. Để đạt được hiểu quả như mong đợi, việc xác định, tổ chức không gian công cộng, không gian bán công cộng an toàn trong đô thị và vệ sinh ngay từ đầu sẽ là nền tảng tạo ra vòng tròn tích cực của đời sống đô thị. Tái tạo không gian đô thị tại kênh Đôi không nằm ngoài mục đích như trên [1].

Như vậy, trong mục tiêu hướng tới của việc cải tạo không gian đô thị tại kênh Đôi cần ban hành chính sách về hoạt động tầng trệt và mặt tiền công trình. Không gian tầng trệt năng động, có sức sống nhưng không bề bộn, nhếch nhác có được không? Vấn đề là quy định tạo ra không gian đó như thế nào. Bài toán quy hoạch thật cần trọng, không đơn thuần là tạo ra một nơi ở mới thì sẽ nhưng không bề bộn, nhếch nhác. Hơn hết là cảm giác an toàn trong đô thị, một tác nhân đối nghịch với đời sống đô thị.

- **Giải pháp quy hoạch sử dụng đất**

Đề xuất giữ lại một vài điểm khu dân cư hiện hữu thấp tầng có cơ sở hạ tầng tốt để phát triển các hoạt động thương mại truyền thống của người dân.

Nâng cao hiệu quả sử dụng đất trên cơ sở rà soát đối chiếu với quy hoạch và dự án dang triển khai nhằm thu hút, kêu gọi đầu tư đảm bảo tính khả thi cao.

Cần có định hướng khu bảo tồn các công trình kiến trúc và khu làng nghề truyền thống, các khu dân cư xây dựng cao tầng và khu xây dựng thấp tầng tăng cường mảng xanh tạo không gian thoáng đãng cho khu vực.

Khuyến khích những dự án đưa cây xanh mặt nước vào công trình.

- **Tổ chức không gian công cộng, không gian bán công cộng**

Công viên cây xanh khu vực này cần nghiên cứu giải pháp mở rộng diện tích mặt nước đưa vào công trình, kết hợp với nhiều hoạt động giải trí đa dạng như chợ nổi trên sông, các lễ hội văn hóa truyền thống, kết hợp phát triển du lịch tại khu di tích Lò Gốm, bên cạnh đó, cần bố trí thêm hệ thống cây xanh liên hoàn kết hợp với các công viên cây xanh.

Hệ thống kè xây dựng theo hình thức kè bê tông nhằm đưa không gian mặt nước vào gần bờ, cần có giải pháp cải tạo cho hài hòa với cảnh quan tự nhiên và thuận tiện cho người sử dụng. Đề xuất quy hoạch mở bến tàu tại vị trí thích hợp để đưa khách lên bờ tham quan khu phố cổ và đặc trưng văn hóa. Đây là thành một phần của cảnh quan tuyến đường, đem lại nét đặc trưng cho khu vực.

Kiến trúc cầu đi bộ khu vực này cần cải tạo lại, mô phỏng hình ảnh các cây cầu sắt bắt qua kênh trong giai đoạn hình thành, kết hợp cây xanh mặt nước làm nên một tổng thể hài hòa.

Đề xuất giải pháp chợ nổi trên kênh tại khu vực ngả 5 (nơi giao nhau của các tuyến kênh), sử dụng hình ảnh chiếc xà lang lớn kết hợp các ghe thuyền hiện tại tạo thành một khu chơ nổi. Không cố định có thể di chuyển và không lấn chiếm không gian mặt nước và lòng kênh.

- **Hình thức kiến trúc**

Cuộc sống không gian công cộng đô thị ảnh hưởng từ việc hình thành không gian không gian do chúng ta tạo ra, trường hợp không gian có nhiều yếu tố không tốt sẽ tạo ra không gian không tốt. Kết quả là hình thành thói quen không tốt. Hãy tạo ra không gian chuyển tiếp (bán công cộng) để tạo ra hoạt động cho đô thị nhộn nhịp và phát triển có trật tự nhất định, trong đó có hoạt động dịch vụ và thương mại tích cực đi kèm. Đó gọi là đời sống của đô thị. Đời sống tại các không gian công cộng, không gian bán công cộng đô thị chính là chìa khóa cho sự hấp dẫn của đô thị. Câu hỏi đặt ra là có cần thiết biến nhà thấp tầng thành cao tầng hay không. Trong trường hợp làm nhà cao tầng, tuy nhiên vẫn duy trì hoạt động không gian công cộng sôi động, tấp nập, không gian để mọi người giao tiếp nhiều hơn có được không?

Đề xuất một số khu vực ven kênh mô phỏng lại các ngôi nhà cao cẳng từng được xây dựng dọc kênh nhằm giới thiệu với du khách quá trình hình thành và phát triển của khu vực.

Giữ lại các công trình có giá trị lịch sử, làm điểm tham quan. Phong cách kiến trúc mang âm hưởng kiến trúc Nam Bộ, màu sắc hài hòa với cảnh quan chung.

Tổ hợp công trình: với hình ảnh kiến trúc tổng thể hiện đại mang âm hưởng Nam Bộ.

- **Giao thông.**

Hạn chế xe cơ giới lưu thông để tổ chức các hoạt động văn hóa, chợ đêm thu hút khách du lịch.

Tổ chức tuyến giao thông công cộng đường thủy dọc kênh. Bố trí bãi đậu xe và bến thuyền tại các nút tiếp cận để kết nối đường thủy với đường bộ.

Khôi phục lại tuyến giao thông thủy dọc kênh và ưu tiên cho phát triển giao thông công cộng.

- **Bảng chỉ dẫn, bảng quảng cáo, biển hiệu.**

Đặt tại các vị trí dễ nhìn thấy tại các đầu mối giao thông quan trọng, tại vị trí các trạm metro, các trạm xe buýt nhanh BRT.

Hình thức và nội dung cần được cần được quan tâm thiết kế nhằm giới thiệu đến khách du lịch những nét đặc trưng của khu vực Bến Bình Đông

- **Nhà chờ xe buýt công cộng.**

Đặt tại các trục giao thông chính, các giao thông thu hút nhiều khách du lịch, tại những vị trí thuận tiện cho người đi bộ tiếp cận.

Hình thức kiến trúc cho khu vực này phải hiện đại, sử dụng vật liệu thân thiện với môi trường. Mô phỏng hình ảnh đặc trưng Nam Bộ

- **Đèn đường, đèn trang trí – chiếu sáng.**

Đèn đường, đèn trang trí đặt tại tất cả các trục giao thông, nơi công cộng đảm bảo yếu tố an toàn cho người sử dụng, phải thấy rõ đường giao thông, đường dạo bộ, thấy rõ chướng ngại vật, bậc tam cấp, hành lang an toàn bờ kênh.

Đèn trang trí cần nghiên cứu theo văn hóa truyền thống của Nam Bộ

- **Thùng đựng rác.**

Sử dụng thùng rác có thiết kế thân thiện gần gũi với môi trường, nội dung tuyên truyền bảo vệ môi trường.

- **Nhà vệ sinh công cộng.**

Đặt tại các trục giao thông khuyến khích đi bộ, các tuyến giao thông thu hút nhiều khách du lịch, kết hợp cây xanh phù hợp với cảnh quan chung của khu vực.

Nhà vệ sinh công cộng cần quan tâm đến thiết kế. Khuyến khích sử dụng nhà vệ sinh công cộng thân thiện với môi trường.

- **Các vật dụng phục vụ nghỉ ngơi: ghế ngồi, bàn, xích đu…**

Đặt các trục giao thông khuyến khích đi bộ và trong công viên. Sử dụng vật liệu địa phương phù hợp với cảnh quan chung của khu vực

- **Tổ chức không gian công cộng, không gian bán công cộng gắn kết với hoạt động đô thị, tích hợp với hệ thống hạ tầng xã hội đô thị:**

- Hình thái công trình được thiết kế và xây dựng như thế nào đi chăng nữa thì yếu tố phục vụ con người cần được xem là một yêu cầu mang tính phổ biến. Cụ thể là phát triển không gian dành cho hoạt động đi dạo, đứng, ngồi, lắng nghe, trò chuyện, hoạt động thương mại, hoạt động văn hóa. Tương tác đến công trình và từ công trình.

- Tổ chức không gian công cộng, không gian bán công cộng tuân thủ theo trật tự: cuộc sống, không gian, công trình. Tỷ lệ con người bị lãng quên dẫn đến trật tự bị đảo ngược: công trình, không gian, cuộc sống..

- Tổ chức các bãi đậu xe ngầm dưới một số công viên trong khu vực, kết hợp giải quyết giao thông tĩnh ngầm phía dưới và hoạt động nghỉ ngơi, giải trí của người dân trên mặt đất.

4. Đề xuất bước đầu một số nguyên tắc trong quản lý, tổ chức không gian công cộng, không gian bán công cộng tại khu vực hướng đến mục tiêu phát triển bền vững:

Ở khía cạnh môi trường, đó là nguyên tắc quản lý, tổ chức không gian công cộng, không gian bán công cộng theo hướng tôn trọng và thân thiện với thiên nhiên, tận dụng tối đa lợi ích và hạn chế những tác động bất lợi từ môi trường thiên nhiên: đặc biệt bảo vệ và tận dụng mạng lưới sông rạch đặc trưng ở thành phố, sử dụng hiệu quả ánh sáng mặt trời, gió tự nhiên…

Trong quy hoạch không gian công cộng, không gian bán công cộng, nên nghiên cứu tích hợp các giải pháp quy hoạch - kiến trúc với giải pháp kỹ thuật hạ tầng đô thị; chẳng hạn như giải quyết kết hợp cảnh quan và thoát nước đô thị bằng hệ thống hồ cảnh quan vận hành như hồ điều tiết, mảng xanh thấm nước mưa, bổ sung nước ngầm….

Ở khía cạnh văn hóa - xã hội, cần tạo lập bản sắc không gian công cộng, không gian bán công cộng qua việc xác định và phát huy các giá trị đặc thù như: mặt nước (sông Sài Gòn, hệ thống kênh rạch), các khu lõi đô thị cũ với những không gian công cộng mang giá trị lịch sử - văn hóa. Chẳng hạn như, ngoài việc khai thác mặt nước, không gian đi bộ hai bên dòng sông là con đường thể dục buổi sáng của cư dân, là nơi gặp gỡ giao lưu của các thế hệ. Trong những ngày lễ hội, không gian bờ sông trở thành không gian lễ hội, là nơi bắn pháo hoa, là chỗ tổ chức các trò chơi và tổ chức các sân khấu gắn liền với nước. Bố trí cầu để nối liền không gian hai bên bờ không chỉ là phương tiện giao thông mà còn là phương tiện để thể hiện thẩm mỹ đô thị với kiến trúc riêng của nó.

Cần có chiến lược gìn giữ và phát huy các giá trị văn hóa đặc trưng của đô thị như bảo vệ và khai thác có hiệu quả những không gian công

cộng, mảng xanh đô thị có trước đây; tạo lập những không gian đường phố thân thiện, gần gũi với tập quán sinh hoạt của người dân thành phố (dãy phố, vỉa hè, cây xanh…); thúc đẩy không gian công cộng gắn kết với các hoạt động người dân đô thị (các công viên, vườn hoa…).

Ở khía cạnh kinh tế, việc quy hoạch quản lý, tổ chức không gian công cộng, không gian bán công cộng tập trung khai thác hợp lý các quỹ đất theo hướng tập trung, tránh dàn trải, khai thác tối ưu hệ thống hạ tầng kỹ thuật và xã hội đô thị (ưu tiên mật độ nén cao); từ đó dành quỹ đất tự nhiên (chưa khai thác) để dành cho môi trường đô thị và dự trữ cho khả năng phát triển đô thị trong tương lai.

5. Phương hướng quản lý, tổ chức không gian công cộng, không gian bán công cộng tại theo mục tiêu phát triển bền vững:

Thực hiện mục tiêu này, quản lý tổ chức không gian công cộng, không gian bán công cộng cần được phát triển theo định hướng sau:

- Phát triển và hình thành tổng thể không gian công cộng, không gian bán công cộng trên cơ sở phân bố và phát triển các khu vực theo mô hình phù hợp, nhằm đến mục tiêu phát triển bền vững của thành phố, đặc biệt trong bối cảnh biến đổi khí hậu toàn cầu.

- Tổng thể không gian công cộng, không gian bán công cộng của mỗi khu vực phải có bản sắc riêng, phù hợp với điều kiện kinh tế, tự nhiên, đặc điểm xã hội, truyền thống văn hóa lịch sử. Việc hình thành tổng thể kiến trúc phải căn cứ vào các đồ án quy hoạch đô thị được phê duyệt, trong đó phải coi trọng nội dung thiết kế đô thị nhằm mục tiêu gắn kết các công trình kiến trúc và cảnh quan thiên nhiên tạo thành một hình ảnh đô thị đặc trưng, mang tính đa dạng một cách thống nhất.

- Phát triển tổng không gian công cộng, không gian bán công cộng theo hướng hòa nhập giữa quá khứ, hiện tại với tương lai bao gồm việc cải tạo, nâng cấp giá trị các khu vực đô thị hiện có, đồng thời phát triển các công trình và khu đô thị mới, hiện đại, có cơ sở hạ tầng đồng bộ, kết hợp hài hòa giữa cải tạo và tạo lập mới nhằm đảm bảo bộ mặt không gian công cộng, không gian bán công cộng truyền thống được từng bước đổi mới, song vẫn không mất đi tính kế thừa và bản sắc của riêng mình.

- Trong tổng không gian công cộng, không gian bán công cộng của từng khu vực, mỗi một không gian là một bộ phận cấu thành không gian tiêu biểu của đô thị. Do đó, việc tạo lập và hình thành các không gian công cộng, không gian bán công cộng trong mỗi khu vực phải tuân thủ nguyên tắc kết hợp chung với riêng, cá nhân với cộng đồng. Việc tạo lập không gian công cộng, không gian bán công cộng phải tuân thủ các quy tắc quản lý quy hoạch và thiết kế đô thị một cách chặt chẽ tạo nên một trật tự không gian phù hợp

6. Thách thức đối với công tác quản lý không gian công cộng, không gian bán công cộng:

Hiện nay, thực tế công tác quản lý không gian công cộng, không gian bán công cộng trên địa bàn Thành phố Hồ Chí Minh gặp không ít khó khăn thách thức từ đặc thù hiện trạng phát triển của thành phố như:

- Tốc độ phát triển đô thị nhanh, sự phân hóa về mặt xã hội gia tăng cùng với sự phát triển dẫn đến sự cách biệt giữa các khu vực trong đô thị, giữa vùng phát triển và đang phát triển còn lớn.

- Cơ cấu hạ tầng nối kết nhìn chung còn thiếu, không đảm bảo tiêu chuẩn tiện nghi của một đô thị trong điều kiện công nghiệp hóa, hiện đại hóa; quá trình đô thị hóa chưa được kiểm soát một cách triệt để.

- Tình trạng các không gian công cộng, không gian bán công cộng với quy mô khác nhau có sự chuyển đổi sử dụng cho nhiều chức năng, xen cài trên nền đô thị hiện hữu vốn chưa được tổ chức các hệ thống hạ tầng xã hội phù hợp tính chất sử dụng.

- Các văn bản pháp lý còn chồng chéo, thay đổi liên tục gây khó khăn cho việc thực hiện và quản lý do khung pháp luật chưa đồng bộ, thiếu các văn bản quy phạm pháp luật hướng dẫn chi tiết việc quản lý không gian công cộng, không gian bán công cộng, thiếu cơ chế khuyến khích, tạo điều kiện phát triển không gian công cộng, không gian bán công cộng

7. Đề xuất giải pháp

Đề xuất không gian bờ sông ngang tầm mắt.

Khai thác tốt các giá trị vật thể lẫn phi vật thể của khu vực sẽ mang lại nét đặc trưng cho khu vực.

Đề xuất cụ thể vấn đề sử dụng đất, sẽ tạo ra những không gian trống để cấy thêm vào các không gian công cộng và bán công cộng phục vụ cho nhu cầu thiết yếu của cuộc sống hiện nay.

Đề xuất hoàn thiện các dịch vụ tiện ích phục vụ công cộng dựa trên yếu tố đặc trưng của từng khu vực, đề xuất các hoạt động sinh hoạt lễ hội, hoạt động văn hóa lễ hội gắn kết với khu vực, thu hút khách du lịch trong và ngoài nước.

Các đề xuất bảo tồn công trình kiến trúc, các lễ

hội văn hóa sông nước sẽ đem những điểm nhấn cảnh quan dọc tuyến kênh.

Đưa ra một số giải pháp về kinh tế - xã hội, môi trường cảnh quan để đảm bảo cho một đô thị phát triển bền vững…

8. Kiến nghị

Sự phát triển đô thị nhanh chóng của TP.Hồ Chí Minh đại diện cho một tổ hợp phức tạp các vấn đề: nhà ở, việc làm, y tế, giáo dục, giao thông công cộng và các tiện ích đều đang rất bức thiết. Việc tích hợp chức năng đô thị đa dạng, phong phú tạo ra nhiều không gian công cộng gắn liền với người dân. Ô nhiễm và rác thải cần được đẩy lùi, đời sống cần được nâng cao, an toàn được nâng lên.

Tập trung kết nối giao thông hợp lý để đảm bảo gắn kết hai bờ sông, trong thực tế người dân đang bị chia cắt.

Cần tích hợp yếu tố con người trong công tác quy hoạch và phát triển đô thị là quan trọng và tối ưu. Quy hoạch cần đáp ứng đời sống cơ bản của con người, xác lập đối tượng con người trong tương lai.

Khu vực không có ranh giới giữa không gian đô thị (không gian công cộng, không gian bán công cộng) và các công trình để cuộc sống trong nhà và ngoài phố có thể tương tác hòa nhập.

Tuyến kênh nghiên cứu đi qua nhiều địa bàn quận khác nhau, có giá trị văn hóa khác nhau vì vậy rất cần có sự hợp tác, góp ý kiến của từng địa phương và người dân, từ đó định hướng chung tổ chức cảnh quan cho đồng bộ toàn tuyến.

Cần có cơ chế quản lý chuyên nghiệp nhằm khai thác những tiềm năng, đồng thời khắc phục những nhược điểm, khó khăn hiện tại.

Để nghiên cứu được áp vào khu vực rất cần có những nghiên phát triển thêm và cụ thể hơn các vấn đề ứng dụng thực tiễn.

Khai thác được tiềm năng du lịch văn hóa đặc trưng của địa phương. Không gian ven sông, sống động, an toàn và lành mạnh cho người dân

Vấn đề giao tiếp và không gian tương tác giữa con người và công trình, việc công trình thiết kế có không gian chuyển tiếp giữa công trình và không gian bên ngoài làm cho công trình trở nên thân thiện trong giao tiếp.

TÀI LIỆU THAM KHẢO

1. Jan Gehl (2018), *Đô thị vị nhân sinh*, NXB Xây dựng [1].
2. Kỷ yếu Hội thảo khoa học Quản lý quy hoạch – Kiến trúc Thành phố Hồ Chí Minh, tháng 11-2018.
3. Kỷ yếu Hội thảo Phát triển dịch vụ của Thành phố Hồ Chí Minh và định hướng quy hoạch phát triển hạ tầng dịch vụ của thành phố giai đoạn 2020-2030, tháng 7-2019.
4. https://vpub.hochiminhcity.gov.vn/portal/KenhTin/Gioi-thieu-ve-thanh-pho.aspx
5. www.ashui.com

TỔNG HỢP CÁC GIẢI PHÁP ĐÃ THỰC HIỆN XÂY DỰNG CÁC DỰ ÁN KÈ BỜ SÔNG VÀ KÊNH NỘI THÀNH (1995 - 2018)

Sở Xây dựng TP.HCM



1. Về tổng hợp các giải pháp đã thực hiện xây dựng các dự án kè bờ sông và kênh nội thành (1995 - 2018); đánh giá giải pháp đã thực hiện:

Khu vực nội thành thành phố Hồ Chí Minh có 5 tuyến kênh rạch chính với tổng chiều dài khoảng 76 km đảm nhận chức năng tiêu thoát nước cho khu vực nội thành, bao gồm:

- Hệ thống kênh Nhiêu Lộc – Thị Nghè;
- Hệ thống kênh Tân Hoá – Lò Gốm;
- Hệ thống kênh kênh Đôi – kênh Tẻ;
- Hệ thống kênh Tàu Hủ– Bến Nghé;
- Hệ thống kênh Tham Lương – Bến Cát – Vàm Thuật;

1.1. Trong giai đoạn từ năm 1995 - 2018, Thành phố đã triển khai thực hiện được các dự án kè bờ kênh nội thành như sau:

- Dự án Vệ sinh môi trường Thành phố - Giai đoạn 1 (kè bờ kênh Nhiêu Lộc - Thị Nghè):

Kênh Nhiêu Lộc - Thị nghè dài khoảng 10km, lưu vực thoát nước đảm nhận là 3.324ha. Năm 1992, trước khi thực hiện dự án, khoảng 900.000 người dân sống trên địa bàn này, chiếm 25% dân số thành phố. Khi thủy triều lên, nước sông Sài Gòn chỉ vào được khoảng 2,5km dưới hạ lưu làm phần lớn kênh trên thượng lưu thường xuyên có rác, mùi hôi. Gần 70% dân cư ở trên và ven kênh là vãng lai, không có hộ khẩu, thiếu nhà vệ sinh và nước sạch.

- Dự án được chia ra làm 02 giai đoạn:

+ Từ năm 1993-1998: giải phóng mặt bằng, nạo vét kênh và chỉnh trang đô thị dọc kênh;

+ Từ năm 2002-2012: xây dựng hệ thống thu gom nước thải, kè bờ, làm đường, trồng cây xanh hai bên bờ.

Sau khi được Hội đồng nhân dân khóa 5 Thành phố thông qua, đại công trình cải tạo Nhiêu Lộc - Thị Nghè được chuẩn bị thực hiện. Các Quận 1, 3, Phú Nhuận, Bình Thạnh, Tân Bình, Quận 10 và Gò Vấp được giao thực hiện công tác di dời, tái định cư người dân ở trên và hai bên kênh. Dự án có Tổng mức đầu tư: 317 triệu USD tương đương 5.660 tỉ VNĐ (1USD = 17.867 VNĐ). Trong đó, vốn ODA là: 294 triệu USD tương đương 5.252 tỷ VNĐ; vốn đối ứng là: 23 triệu USD tương đương 408 tỷ VNĐ, quy mô chính thực hiện như sau:

STT	Hạng mục công việc	Thực hiện
1	Tuyến cống bao (sử dụng phương pháp kích ống) và thiết bị xả tràn (CSO)	9.051 m (cống D 2,5m và cống D 3m), 36 Shaft, 59 CSO
2	Mở rộng và thay thế cống cấp 2, cấp 3 và Sửa chữa, cải tạo cống hiện hữu bằng phương pháp CCTV trên Lưu vực NL-TN	XD: 58.145 m, Sửa chữa: 5.171m
3	Trạm bơm có lược rác và các thiết bị phụ trợ	Công suất: 64,000m^3/giờ
4	Cải tạo tuyến kênh NLTN	Nạo vét kênh Tường cừ Lan can Cây xanh Chiếu sáng

Riêng đối với kênh Nhiêu Lộc - Thị Nghè, đoạn thượng lưu kênh ở quận Tân Bình (Út Tịch, Lê Bình) được đặt cống hộp để làm đường. Đoạn hạ lưu kênh dài 8,6km được nạo vét, khơi thông, kè bờ kiên cố và làm đường, trồng cây xanh hai bên bờ.

- Dự án Cải thiện môi trường nước - Giai đoạn 1 (kè bờ kênh Tàu Hủ- Bến Nghé):

Kênh Tàu Hủ - Bến Nghé là một trong năm lưu vực kênh, rạch lớn của thành phố Hồ Chí Minh. Kênh dài khoảng 9,3km bắt đầu từ sông Sài Gòn đến kênh Lò Gốm chảy qua quận 1, 4, 5, 6, và 8. Dự án Cải thiện môi trường nước - Giai đoạn 1 được khởi công năm 2001, do Ban Quản lý dự án đại lộ Đông - Tây và Môi trường nước Thành phố làm chủ đầu tư. Tổng mức đầu tư toàn dự án trên 4.000 tỉ đồng, trong đó Cơ quan Hợp tác quốc tế Nhật Bản (JICA) tài trợ hơn 3.000 tỉ đồng, vốn đối ứng ngân sách gần 1.000 tỉ đồng. Các hạng mục trong gói thầu cải tạo kênh như sau:

+ Nạo vét kênh Tàu Hủvà Bến Nghé với chiều dài khoảng 7,3km.

+ San lấp một số đoạn kênh Bến Nghé và hạ lưu kênh Tàu Hũ.

+ Xây dựng khỏang 6,3km kè đá xây dọc theo bờ Nam của kênh Tàu Hủvà Bến Nghé.

+ Xây dựng khoảng 6,3km đường quản lý liền kề bờ kè được cải tạo.

+ Xây dựng cảnh quan dọc theo bờ Nam của kênh Tàu Hủvà Bến Nghé với chiều dài khoảng 6,3km.

- Dự án Thành phần số 4 "Cải tạo kênh và đường dọc kênh Tân Hóa - Lò Gốm" (kè bờ kênh Tân Hóa - Lò Gốm):

Kênh Tân Hóa - Lò Gốm là một trong năm lưu vực kênh, rạch lớn của thành phố Hồ Chí Minh. Với diện tích lưu vực khoảng 19km^2, kênh dài khoảng 6,8km bắt đầu từ khu Bàu Cát - Quận Tân Bình đến kênh Lò Gốm chảy qua Quận 6, 11, Tân Bình, Tân Phú.

Ngân hàng Thế giới đã khởi xướng chương trình nâng cấp đô thị quốc gia là giảm nghèo đô thị thông qua nâng cấp cơ sở hạ tầng theo phương pháp có sự tham gia của cộng đồng hưởng lợi. Tại Thành phố, Ban Quản lý đầu tư xây dựng công trình Nâng cấp đô thị Thành phố được thành lập nhằm triển khai nhiệm vụ quan trọng: Cải thiện các công trình dân sinh và hạ tầng xã hội trên địa bàn các quận thông qua nguồn vốn vay ưu đãi của Ngân hàng Thế giới. Trong đó có dự án Thành phần số 4 "Cải tạo kênh và đường dọc kênh Tân Hóa - Lò Gốm", thực hiện kè bờ kênh Tân Hóa - Lò Gốm. Các hạng mục cải tạo kênh như sau:

+ Lý trình từ Km 0+000 đến Km 4+353,79: xây dựng kênh hở kè đá mái dốc, tường chắn bê tông cốt thép.

+ Lý trình từ Km 4+353,79 đến Km 6+854,36: cống hộp bê tông cốt thép với các kích thước: 2(2x2,5)m, 2(3x2,5)m, 4(2x2,5) m, 4(2,5x 3,0)m.

1.2. Đánh giá giải pháp đã thực hiện:

Với các lợi ích như chống xói lở, bảo vệ bờ, tạo điều kiện phát triển hạ tầng kỹ thuật, cải tạo môi trường nước, chỉnh trang đô thị... việc thực hiện giải pháp xây dựng kè bờ như các dự án nêu trên đã tác động tích cực đến cuộc sống của người dân và bộ mặt đô thị của Thành phố.

Nếu đánh giá về những đổi thay của Thành phố trong hơn 40 năm qua, không thể không nhắc đến những dòng kênh. Từ hàng trăm năm nay, bên những dòng kênh đã xuất hiện những khu nhà tạm bợ nhô ra giữa dòng, được chống đỡ bằng những cọc gỗ, nơi trú ngụ của hàng chục nghìn người dân. Những bất cập trong hệ thống thoát nước, ý thức bảo vệ môi trường kém của nhiều người trong nhiều năm đã làm cho nhiều kênh rạch bị ô nhiễm nặng nề, nước bị nhuộm đen, lềnh bềnh rác, tôm cá bị tận diệt vì ô nhiễm...

Với hệ thống kênh rạch đa dạng, trong đó có 5 kênh rạch nội thị góp phần tạo nên tiềm năng và nội lực phát triển của Thành phố cũng như những đặc thù về cảnh quan, văn hóa đô thị,

việc đầu tư và cải tạo các dự án kênh Nhiêu Lộc – Thị Nghè, Tân Hóa – Lò Gốm, Tàu Hủ- Bến Nghé có ý nghĩa vô cùng quan trọng đối với Thành phố, góp phần cải tạo, chỉnh trang môi trường đô thị.

Một ý nghĩa lớn lao hơn nữa, đó là cả 3 công trình đã làm thay đổi cuộc sống của hàng ngàn hộ dân từng sinh sống dọc những con kênh này và mang lại cuộc sống mới cho bao hộ dân sống ở hai bên tuyến kênh như ngày nay, đồng thời cũng giúp kết nối mạng lưới giao thông, góp phần mang lại diện mạo đô thị mới. Đây là một trong những dấu son trong quá trình phát triển hơn 40 năm của thành phố, mang lại niềm vui, niềm tự hào cho người dân thành phố mang tên Bác.

2. Xây dựng tiêu chí phân loại dự án để kêu gọi đầu tư thực hiện dự án và phân công nhiệm vụ các cơ quan quản lý nhà nước để triển khai và giám sát thực hiện dự án đối với từng nguồn lực (Nhà nước/doanh nghiệp/người dân):

Theo phân công của Ủy ban nhân dân Thành phố, Sở Kế hoạch và Đầu tư là cơ quan đầu mối về kêu gọi đầu tư thực hiện dự án. Do đó, đề nghị Sở Kế hoạch và Đầu tư thực hiện việc Xây dựng tiêu chí phân loại dự án để kêu gọi đầu tư thực hiện dự án và phân công nhiệm vụ các cơ quan quản lý nhà nước để triển khai và giám sát thực hiện dự án đối với từng nguồn lực (Nhà nước/doanh nghiệp/người dân).

Trên đây là nội dung Sở Xây dựng chuyển Sở Quy hoạch - Kiến trúc tổng hợp, giải quyết theo thẩm quyền./.

QUY HOẠCH, PHÁT TRIỂN KÈ, BỜ SÔNG KÊNH RẠCH THÀNH PHỐ - CƠ HỘI VÀ THÁCH THỨC

ThS. Lưu Văn Tấn
PGĐ. TT Quản lý Hạ tầng kỹ thuật Tp.Hồ Chí Minh



Hiện nay trên thế giới có nhiều lý thuyết và quan điểm khác nhau về phát triển đô thị: thành phố sống tốt, thành phố toàn cầu, thành phố phát triển bền vững, thành phố thông minh… và nhiều cách đánh giá khác nhau. Tuy có nhiều điểm khác biệt, nhưng nhìn chung khi nói đến phát triển đô thị người ta đều luôn đề cập đến một sự phát triển hài hòa giữa kinh tế, môi trường và xã hội một cách bền vững với mục tiêu cuối cùng là đời sống cư dân đô thị phải khá giả hơn lên, sống tiện nghi hơn và hạnh phúc hơn. Tất cả những tiêu chí này nên là cơ sở tham khảo để có thể đề ra một triết lý phát triển đô thị sao cho có sự hài hòa phù hợp giữa tiêu chí văn minh hiện đại với đặc điểm văn hóa Việt Nam.

Những năm gần đây quá trình phát triển đô thị ở nước ta diễn ra rất mạnh mẽ, quy mô phát triển của các đô thị thay đổi rất nổi bật. Đây là xu hướng tất yếu của tiến trình công nghiệp hóa, hiện đại hóa đất nước. Trong đó, Thành phố Hồ Chí Minh là một điển hình rõ nét nhất với dân số khoảng 8,993 triệu người (01/4/2019), cư nhân sinh sống, làm việc, học tập thực tế hơn 13 triệu người, tỉ lệ tăng dân số hàng năm trung bình khoảng 2,15% (trung bình 10 năm), vào khoảng 200.000 dân/năm. Kèm theo đó là các áp lực về đảm bảo các điều kiện an sinh xã hội, môi trường, hạ tầng đô thị… đòi hỏi Thành phố phải không ngừng vận động nhằm đảm bảo điều kiện tốt nhất cho người dân và mục tiêu phát triển kinh tế xã hội.

Thành phố Hồ Chí Minh nằm ở đồng bằng hạ lưu sông Đồng Nai – Sài Gòn, giữa khu vực chuyển tiếp từ cực Nam Trung Bộ sang đồng bằng sông Cửu Long có đặc điểm địa hình đồng bằng thấp là chủ yếu, bề mặt tương đối bằng phẳng và bị chia cắt bởi mạng lưới sông ngòi, kênh rạch dày đặc. Với tổng chiều dài hơn 5.000 km kênh rạch, thành phố có nhiều ưu thế nhất định để phát triển một đô thị hiện đại, bền vững và tươi đẹp

Có thể nói Thành phố Hồ Chí Minh là đô thị phát triển, hiện đại hàng đầu của Việt Nam, là bộ mặt, là đại diện cho Việt Nam trong con mắt của bè bạn năm châu. Nhưng chúng ta cũng đều nhìn nhận một thực trạng trước mắt là một đô thị nhếch nhác với một hạ tầng không hoàn thiện, ùn tắt là chuyện hàng ngày, ngập nước thường xuyên; một thành phố với bầu không khí đầy bụi bặm, hơn 80% nước thải chưa xử lý đổ thẳng ra sông kênh rạch; khu vực nội thành mới và ngoại thành không có một công viên đúng nghĩa và ven sông rạch là các ngôi nhà tạm bợ, chênh vênh…



Chúng ta có thật nhiều lý do để đổ lỗi cho các tồn tại trên sau rất nhiều năm vẫn chưa có dấu hiệu đột phá, dù các chương trình trên của Thành phố đã sắp qua 2 nhiệm kỳ. Có thể là ngân sách dành cho đầu tư công thật sự eo hẹp do nguồn thu phải dành phần lớn nộp về trung ương; có thể là các khoản vay đầu tư từ nguồn ODA ngày càng hạn chế, rằng do vấn đề bồi thường giải phóng mặt bằng .v.v… Nhưng chúng ta cũng cần phải lý giải thật rõ ràng rằng chúng ta mất từ 10 – 15 năm cho một dự án đầu tư vốn có thời gian thực tế thi công chỉ từ 2 – 3 năm; ví như một vài dự án kêu gọi đầu tư, có hàng chục nhà đầu tư đề xuất nhưng 07 năm qua chưa có dự án nào được phê duyệt báo cáo đề xuất dự án hay báo cáo nghiên cứu tiền khả thi. Như vậy đâu là câu trả lời cho vấn đề đảm bảo đầu tư phát triển cơ sở hạ tầng đáp ứng được nhu cầu tăng trưởng kinh tế và các vấn đề xã hội, môi trường?

Một số dự án đã hoàn thành đưa vào sử dụng cũng xứng đáng ghi nhận như dự án Vệ sinh môi trường Thành phố - Lưu vực Nhiêu Lộc Thị Nghè (giai đoạn 1); dự án Cải thiện môi trường nước (giai đoạn 1) – Lưu vực Tàu Hủ - Bến Nghé – Kênh Đôi – Kênh Tẻ; dự án Nâng cấp đô thị lưu vực Tân Hóa – Lò Gốm. Với tổng mức đầu tư mỗi dự án vài trăm triệu đô la Mỹ, đời sống nhân dân trong khu vực được nâng lên, nhà cửa, hạ tầng được khang trang hơn, đàng hoàng hơn. Nhưng, vẫn còn lại nhiều vấn đề tranh cãi: Một bộ phận cư dân vốn là các khu nhà ven kênh rạch ô nhiễm được cải tạo nhanh chóng trở thành những khu nhà mặt tiền view đẹp với giá trị bất động sản tăng phi mã, và nhiều ngôi nhà ống với hình thù kỳ dị cũng được xây dựng.

Sắp tới đây, Thành phố sẽ không ngừng đầu tư cải tạo mạng lưới sông kênh rạch nhằm cải thiện vệ sinh môi trường và chỉnh trang đô thị. Để khắc phục những vấn đề tồn tại như trên, cũng như giải quyết sự thiếu hụt nguồn vốn đầu tư, giảm áp lực ngân sách nhà nước, cần thiết phải mạnh dạn xã hội hóa và kêu gọi đầu tư từ thành phần kinh tế tư nhân cả trong và ngoài nước.



Nhà siêu mỏng, siêu méo khu vực dọc kênh Nhiêu Lộc – Thị Nghè



Nhà ống khu vực đường dọc kênh Tân Hóa (quận 11) và đại lộ Võ Văn Kiệt (quận 5)

Một ví dụ cụ thể cho con Rạch Xuyên Tâm, thành phố đã có chủ trương thực hiện đầu tư theo hình thức đối tác công tư (PPP), về cụ thể dự án sẽ hình thành thế nào, chúng ta chưa bàn đến, nhưng nếu có thể chúng ta cố hình dung một hệ thống kênh rạch có vị trí cực đẹp nằm ở khu vực trung tâm thành phố với dòng nước hiền hòa, ven kênh sẽ là một cung đường rợp bóng cây xanh với nhiều không gian vui chơi giải trí; tiếp theo sẽ là những tòa nhà cao tầng hiện đại; những người dân lâu nay sống ven kênh và khu vực lân cận vốn thường xuyên sống chung với bệnh tật, ô nhiễm, ngập nước… sẽ được sinh sống trong những tòa cao ốc ấy với đầy đủ dịch vụ xã hội. Và để được như vậy, việc cải tạo rạch Xuyên tâm phải gắn liền với việc chỉnh trang sâu rộng hệ thống hạ tầng đô thị ven kênh và khu vực lân cận. Các nhà đầu tư phải thực sự có đầy đủ về năng lực, cũng như chính quyền thành phố, người dân phải chấp nhận, đánh đổi, biến cái lạc hậu, bần cùng thành một khu vực hiện đại, phồn vinh ở tương lai với phí tổn thấp nhất.

Đi kèm theo những kết quả đó chính là những nhà đầu tư với năng lực, tâm quyết của mình phải đi kèm với những quyền lợi, lợi ích nhất định. Chính sách phải đảm bảo cho quyền lợi và lợi ích đó đủ lớn để họ vượt qua những chướng ngại, rủi ro đầu tư và mang lại hiệu quả thiết thực cho mình, và đi kèm đó là hiệu quả cho toàn xã hội, đó là nguyên tắc cuộc chơi.

Và để những lợi thế từ mạng lưới sông kênh rạch mang lại cho Thành phố những nguồn lợi từ tiềm năng của mình, cần thiết cần phải có những chủ trương, chính sách và hành lang pháp lý hiệu quả đi kèm; cần có bộ máy làm việc chăm chỉ mà nhanh nhẹn, đơn giản mà hiệu quả, mạnh mẽ mà đúng đắn, tất cả chính là từ quyết sách của chính quyền các cấp từ quy hoạch đô thị:

1. Nghiên cứu, quy hoạch phát triển bờ kè sông kênh rạch thành phố có chiều sâu với không gian mở rộng theo xu hướng tận dụng tối đa lợi thế về tiềm năng và yếu tố tự nhiên, hướng tới mục tiêu "Văn minh, hiện đại, sinh thái và bền vững";

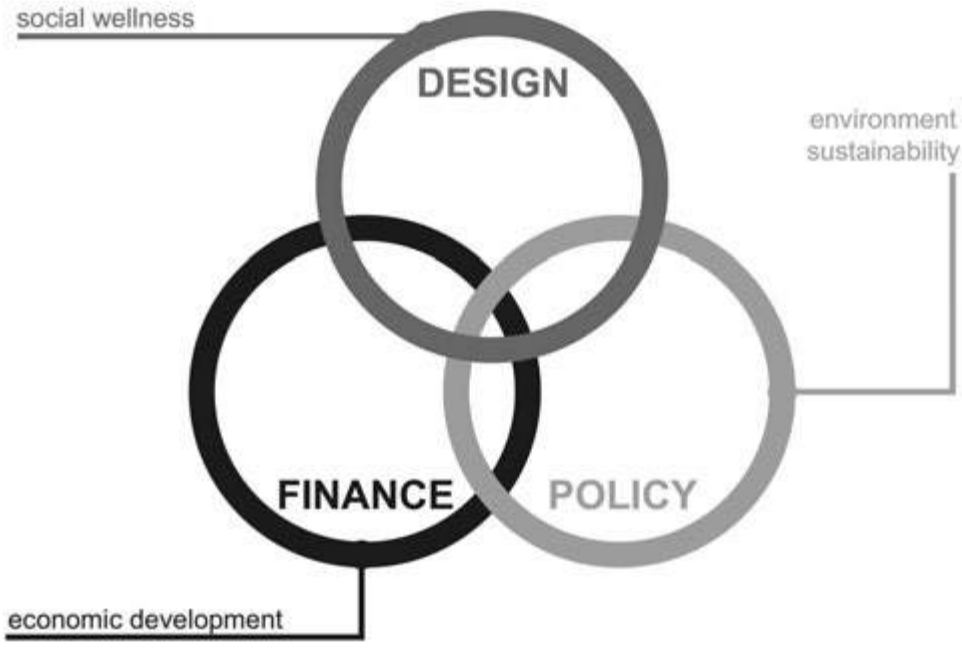
2. Tầm nhìn quy hoạch phải đủ dài, chất lượng quy hoạch đủ cao để không phải liên tục điều chỉnh, xé nát, gây nhiều hệ lụy cho thế hệ đời sau;

Quy hoạch phát triển sẽ thay đổi theo thời gian, nó phụ thuộc vào trình độ hiểu biết của con người và trình độ phát triển của khoa học công nghệ. Vì thế, để công tác quy hoạch đem lại hiệu quả cho thực tiễn phát triển là công việc cần được xem xét thường xuyên và nghiên cứu nghiêm túc. Có thể nói, tầm nhìn, chất lượng quy hoạch và quản lí quy hoạch vừa là nguyên nhân, vừa là bài học sâu sắc, đắt giá cho công tác chỉ đạo, điều hành của chúng ta trong thời gian qua và cả trong tương lai.





Urban Development System



Some preliminary success factors…

…for a sustainable waterfront development.

Design

…a perfect balance of land uses that will bring a mix of people into the area;

Policy

…a successful revitalization takes place with institutions (regulatory infrastructure: ownership framing, land uses allocations / development control, public funds allocation to support growth drivers, etc.;

Finance

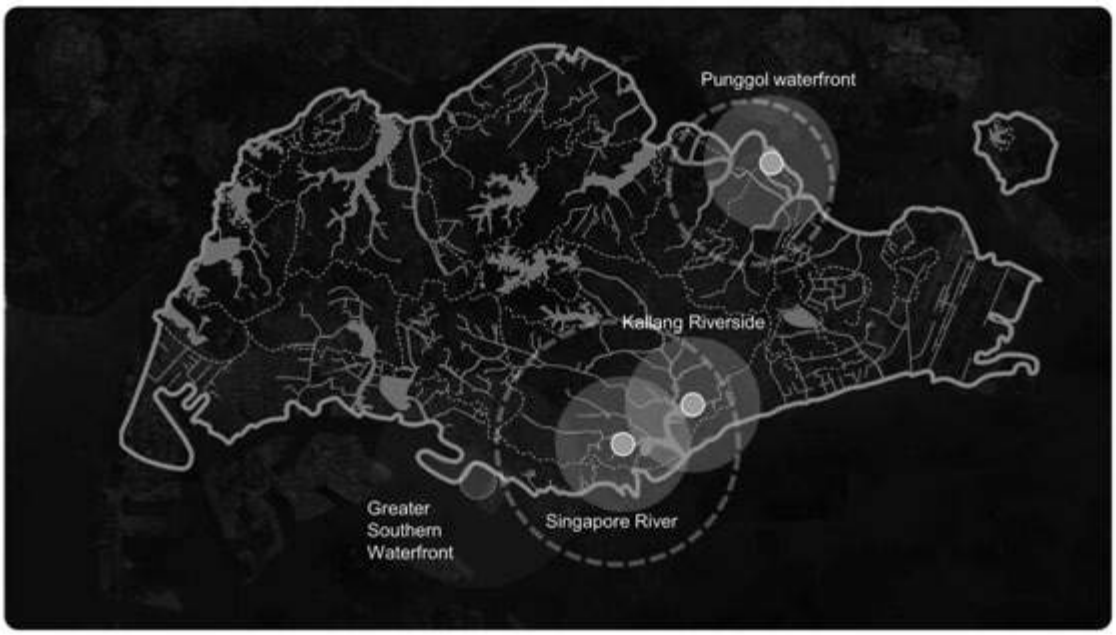
…investment allocated to flexible (temporary uses, activation of underused assets,), strategic plans (complementarity of uses) with key assets (catalysts), led by a wide range of economic and socio-environmental expertise and consistent leadership.

Singapore world class waterfront destination

+ French re-developed waterfront cities



Singapore – an integrated water system



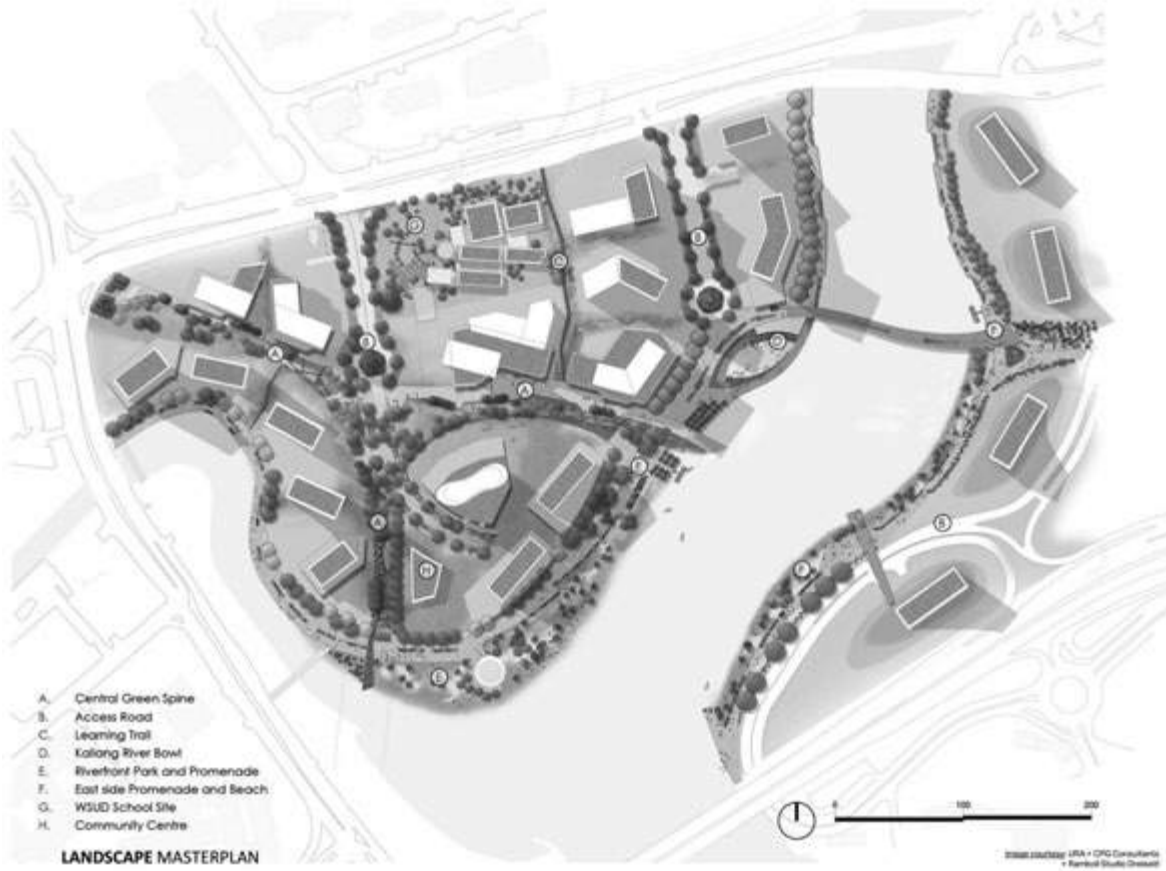
SINGAPORE – CITY + STATE -770 SQ KM – 4.5M INHABITANTS – RANK 1ST SMART CITY IN THE WORLD

Kallang Riverside – create a public realm



SINGAPORE – CITY + STATE -770 SQ KM – 4.5M INHABITANTS – RANK 1ST SMART CITY IN THE WORLD


Kallang Riverside – create a public realm
337 HA – URA LAND DEVELOPER – PUBLIC SPACE – HIGH END RESIDENTIAL –CULTURAL + COMMERCIAL – MIXED USE -

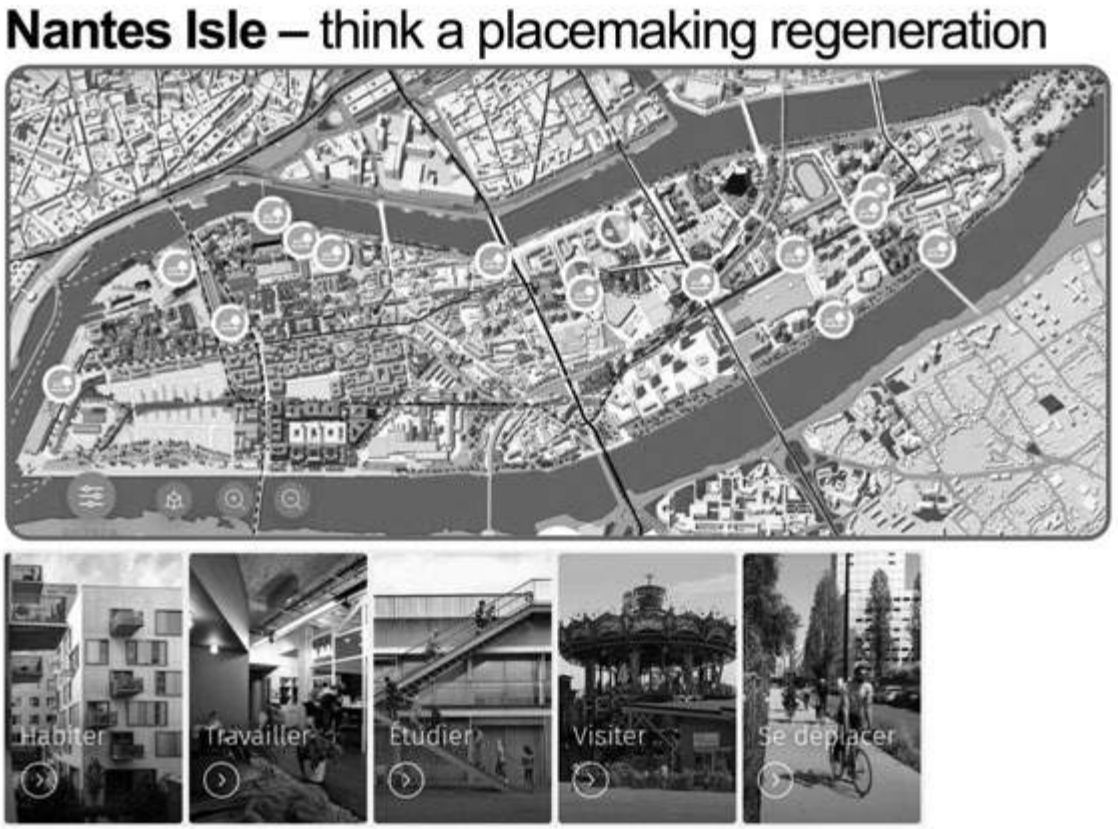

A. Central Green Spine
B. Access Road
C. Learning Trail
D. Kallang River Bowl
E. Riverfront Park and Promenade
F. East side Promenade and Beach
G. WSUD School Site
H. Community Centre
LANDSCAPE MASTERPLAN

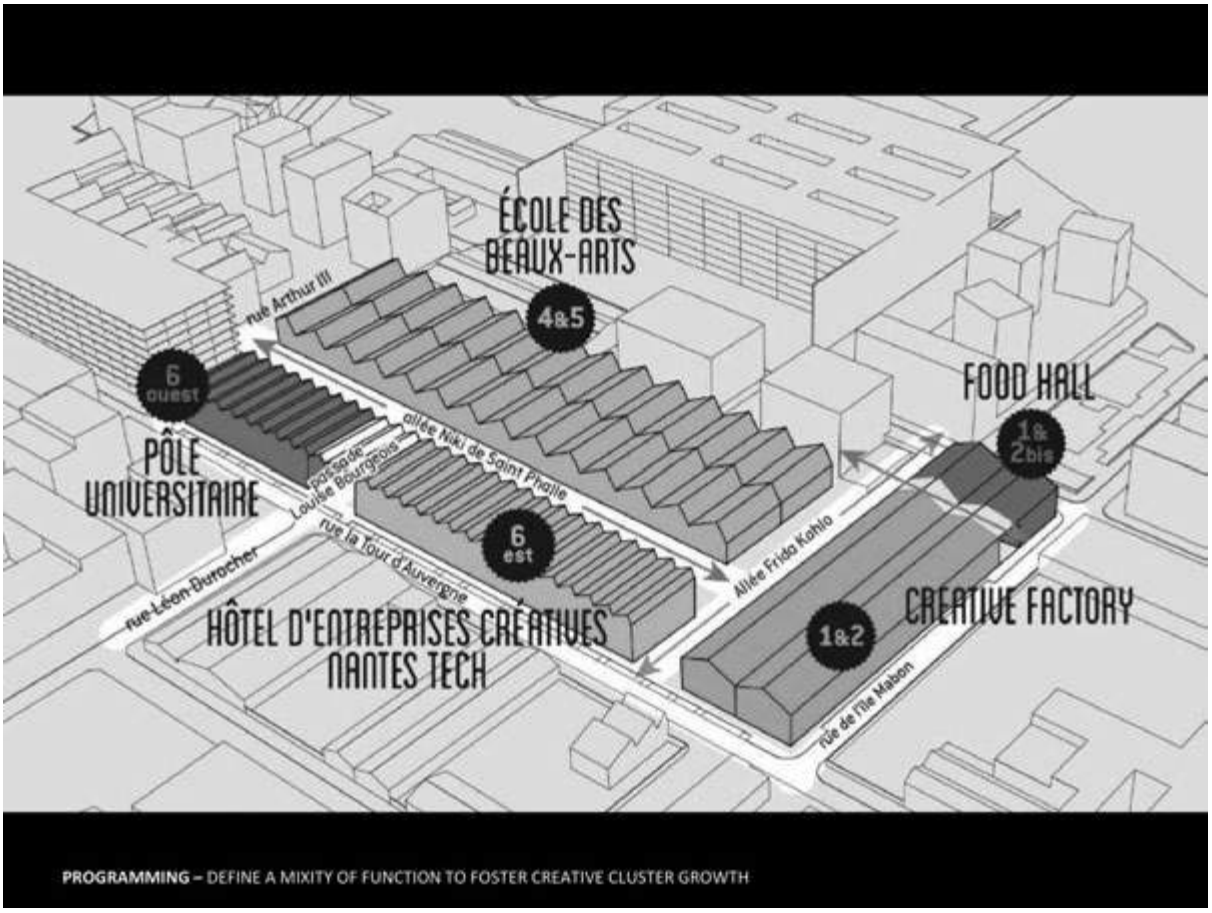


WATER SENSITIVE URBAN DESIGN



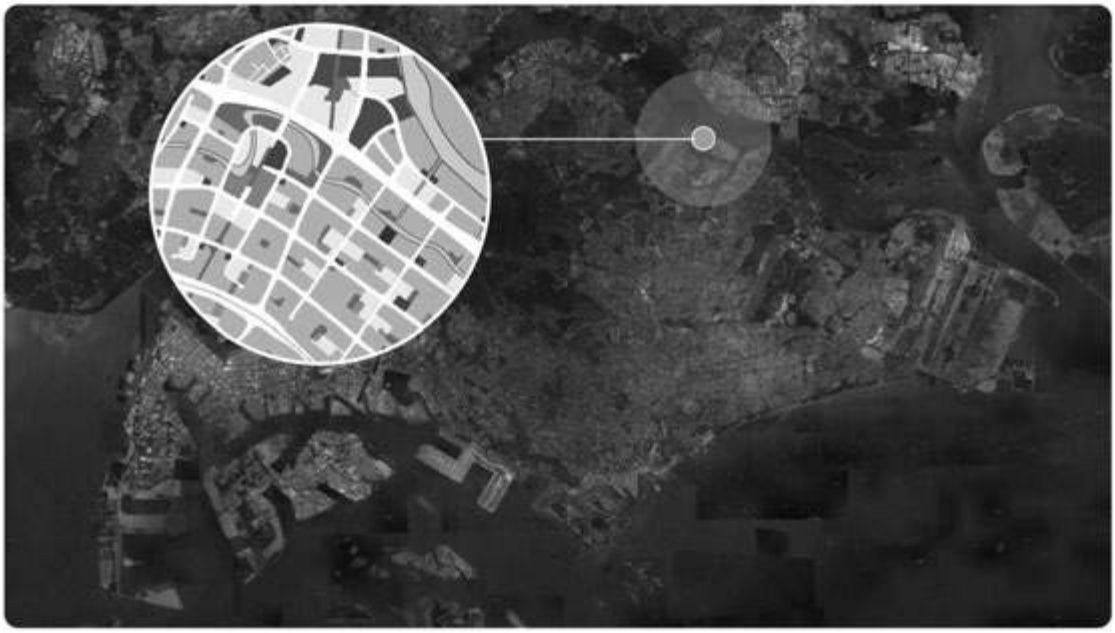
PLACE MAKING


Nantes Isle – think a placemaking regeneration
Habiter
Travailler
Etudier
Visiter
Se déplacer
330,000 SQM – SAMOA MASTER DEVELOPER – INDUSTRIAL HISTORY - CREATIVE CLUSTER – PUBLIC SPACE NETWORK– INNOVATIVE PLACEMAKING

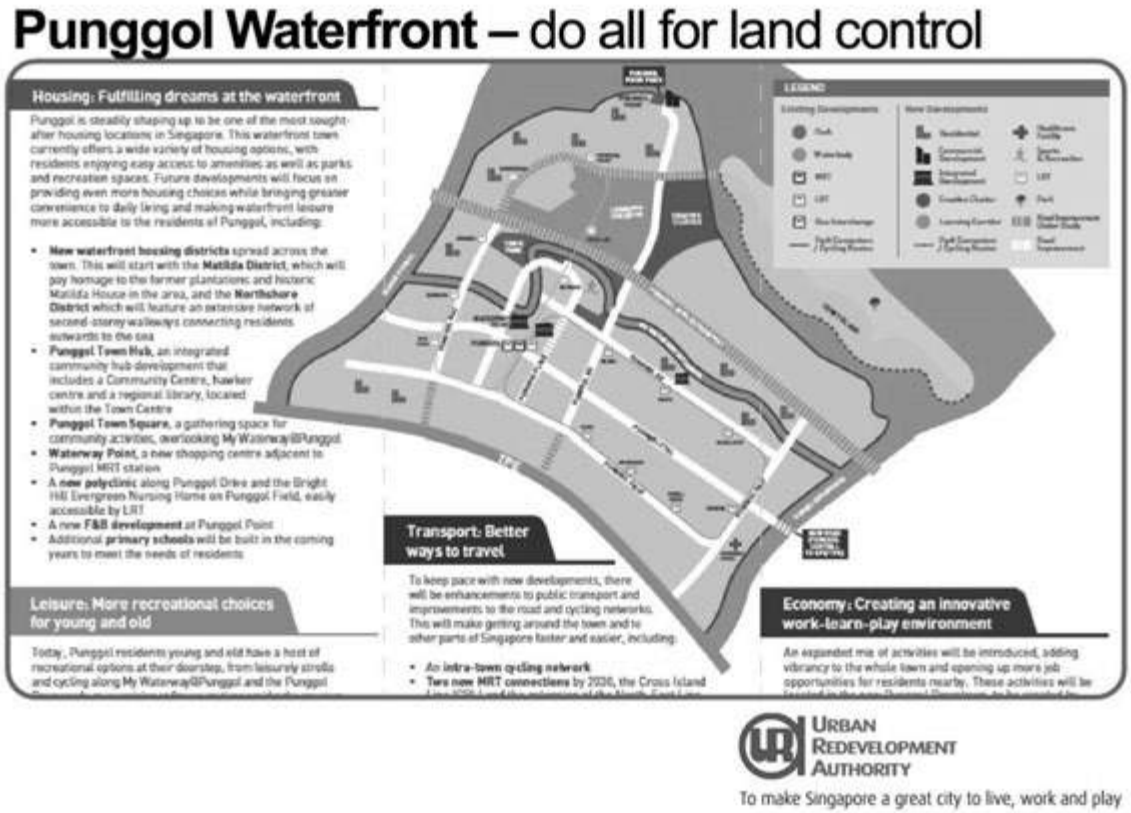

ÉCOLE DES BEAUX-ARTS
4&5
rue Arthur III
6 ouest
PÔLE UNIVERSITAIRE
parvis de Louise Bourgeois
allée Niki de Saint Phalle
rue la Tour d'Auvergne
6 est
rue Léon Durocher
HÔTEL D'ENTREPRISES CRÉATIVES NANTES TECH
FOOD HALL
1& 2bis
Allée Frida Kahlo
1&2
CREATIVE FACTORY
rue de l'île Mabon
PROGRAMMING – DEFINE A MIXITY OF FUNCTION TO FOSTER CREATIVE CLUSTER GROWTH



Punggol Waterfront – do all for land control



SINGAPORE – CITY + STATE -770 SQ KM – 4.5M INHABITANTS – RANK 1ST SMART CITY IN THE WORLD



1,000 HA – **HDB** MASTER DEVELOPER – FIRST ECO-TOWN IN SINGAPORE (135k ppl) – **CATALYST PROJECTS (LIVING LAB)** TO ENHANCE THE WATERFRONT





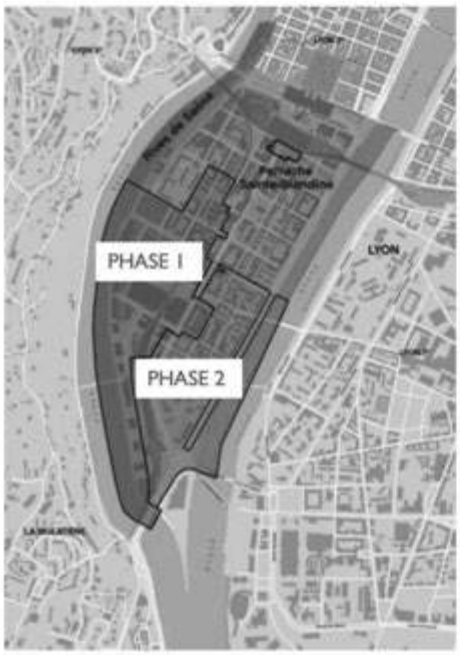
Lyon Confluence – empower the stakeholders



330,000 SQM – **SPL LYON** MASTER DEVELOPER – 89% PUBLIC OWNERSHIP (GREATER LYON = 59 METROPOLITAN AUTHORITIES)

FOCUS ON LYON CONFLUENCE

150 HA ; 1,000,000 SQM REDEVELOPMENT

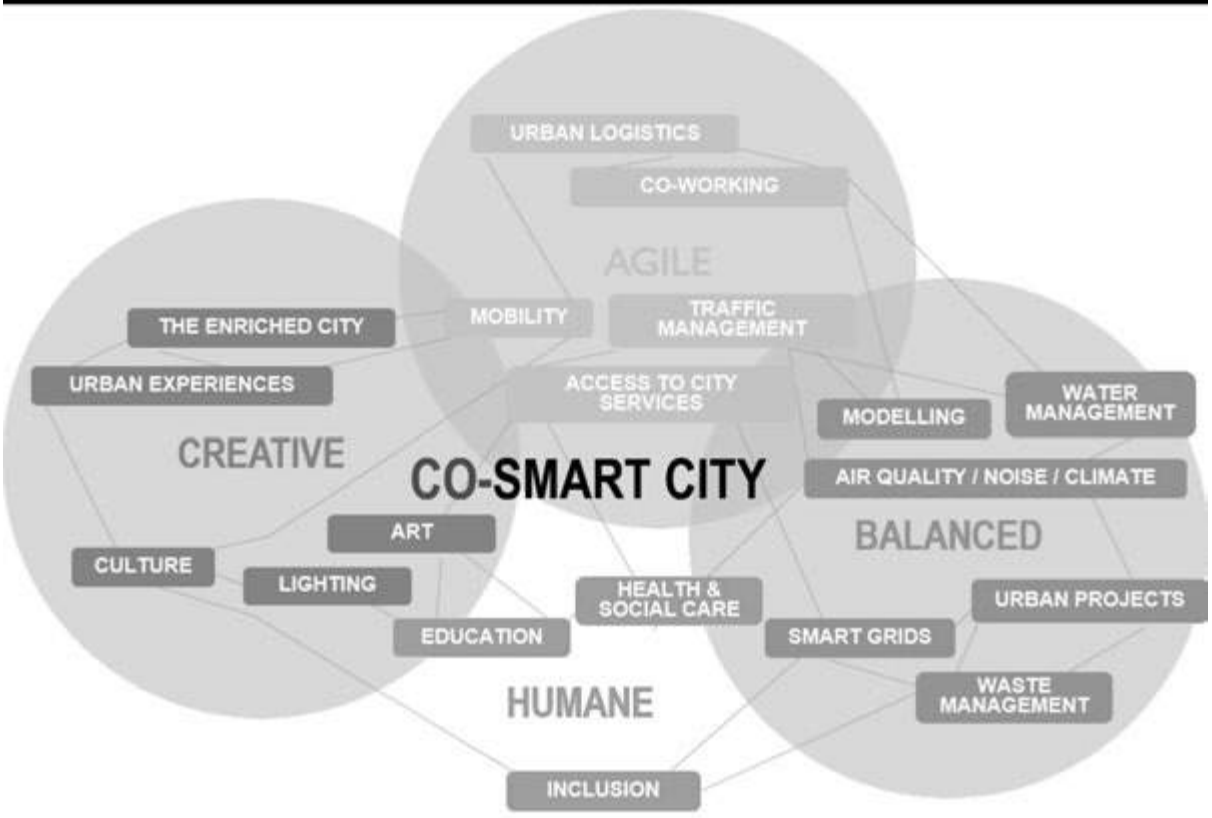


150 ha including / 70 ha of urban renewal
1,000,000 sqm

- Phase 1: 2003 - 2018 *(complete):* 41ha/ 420,000 sq. m including 22.5 for public spaces
- Phase 2: 2012 - 2030:`35 ha / 420,000 sq. m
- Perrache - Ste-Blandine: 5 ha / 130,000 sq. m



RESIDENTS: 16,000 IN LONG TERM / 10,000 CURRENTLY **JOBS**: 25,000 IN LONG TERM / 14,000 CURRENTLY



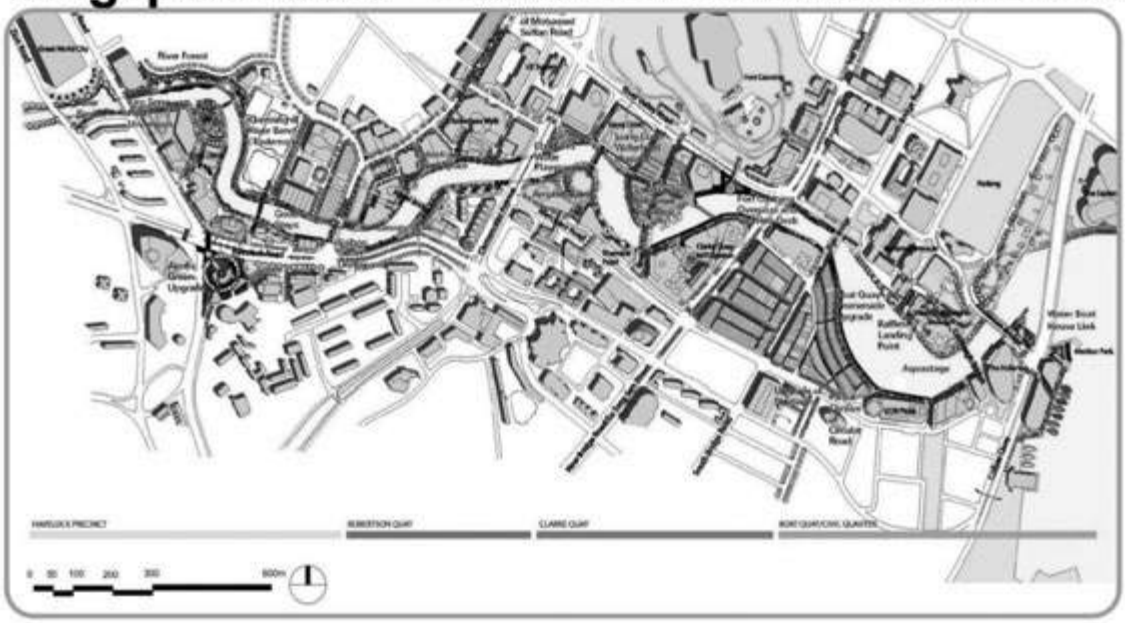
STAKEHOLDERS HOLISTIC ENGAGEMENT

Singapore River– create a world class destination



SINGAPORE – CITY + STATE -770 SQ KM – 4.5M INHABITANTS – RANK 1ST SMART CITY IN THE WORLD

Singapore River– create a world class destination





Singapore River

EDB singapore

Singapore Tourism Board

Urban Redevelopment Authority
To make Singapore a great city to live, work and play

Land Transport Authority
We Keep Your World Moving





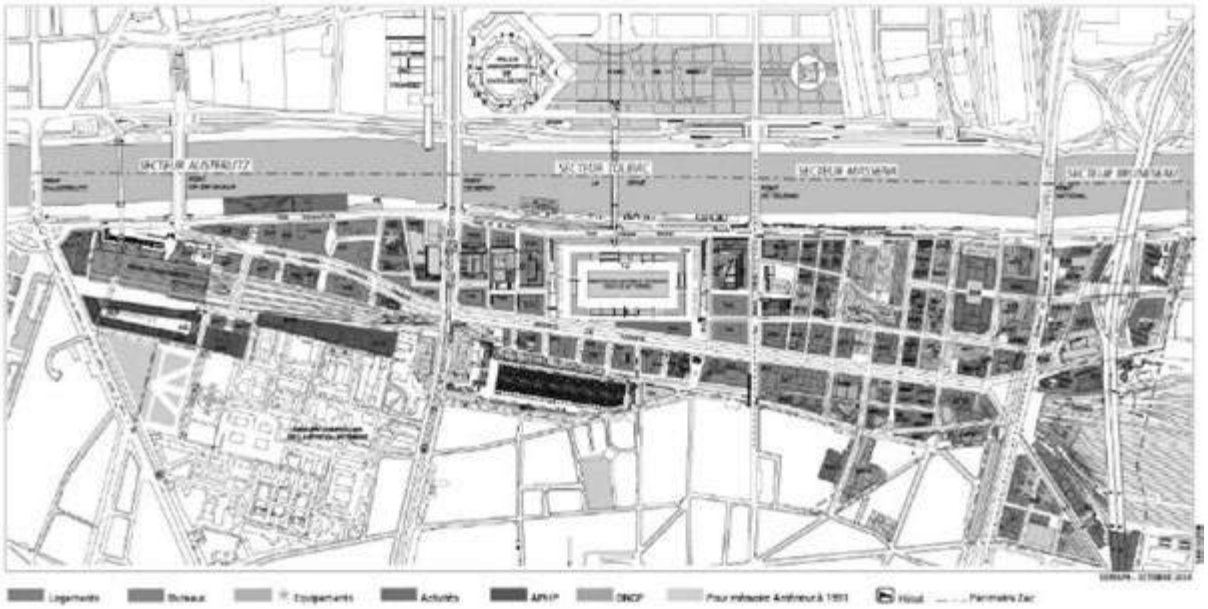
Paris Rive Gauche – revival in the 21st century



Work on the Paris Rive Gauche redevelopment began in the early 1990s and is now halfway through. The aim is to create a mixed-use neighbourhood around landmarks such as the national library and Paris Diderot University.

130 HA – **SEMAPA** MASTER DEVELOPER (BUY + SELL) – CONCERTED DEVELOPMENT ZONE (ZAC 1991) – LANDMARKS - PUBLIC INVOLVEMENT

PARIS RIVE GAUCHE - PLAN DES FONCTIONS



PARIS RIVE GAUCHE LAND USE



CHRISTIAN DE PORTZAMPARC – QUARTIER MASSENA MASTERPLAN 2009

Waterfront development framework – key takeaways

Design

- Seamless public space connectivity to increase the land value and foster communities bonding
- Placemaking as a tool for place identity and attractiveness
- Leverage on the public realm to link the green and blue system

Policy

- Flexible planning tools for sustainable implementation (ZAC, white site)
- Development control via a stand alone master land developer
- "Transactional urbanism": mechanism of associating planning financing instrument with public involvement + negociation

Finance

- Public finance structure to control infrastructure development
- Stakeholders engagement to ensure land value capture and maximum benefits
- Semi private leader agency to control the land sales and maximize revenue + value proposition

BẢO VỆ HÀNH LANG SÔNG KÊNH RẠCH, BẢO VỆ NGUỒN NƯỚC – ĐỊNH HƯỚNG VÀ KẾT QUẢ BƯỚC ĐẦU

Sở Tài Nguyên Và Môi Trường TP.HCM

Thời gian qua, do lịch sử để lại, sự phát triển của Thành phố nóng và chưa đồng bộ, cộng với việc xem nhẹ, buông lỏng quản lý, các tuyến sông, kênh rạch trên địa bàn thành phố đã bị lấn chiếm, dẫn đến việc hình thành nên các khu nhà trên các sông, kênh rạch và các khu dân cư xây dựng mới được cấp phép ở sát bờ sông, rạch thoát nước. Tình trạng này đã dẫn đến nhiều hệ lụy cho Thành phố: lượng rác thải, nước thải sinh hoạt xả trực tiếp từ các khu dân cư gây tắc nghẽn dòng nước, làm cản trở giao thông, ngập úng trên nhiều khu vực của thành phố và làm ô nhiễm môi trường nghiêm trọng, làm ảnh hưởng đến nguồn nước của thành phố.

Nhận thấy điều này, Từ 1995, Thành phố đã triển khai nhiều chương trình chỉnh trang đô thị kết hợp với vệ sinh môi trường trên nhiều tuyến sông kênh rạch như Nhiêu Lộc – Thị Nghè, Tham Lương – Bến Cát… với nội dung giải tỏa các khu nhà sàn ven kênh rạch, xây dựng các công viên, trồng cây tạo cảnh quan đồng thời xây dựng các hệ thống xử lý nước thải sinh hoạt trước khi thải ra dòng nước nhằm bảo vệ môi trường, bảo vệ nguồn nước.

Về lĩnh vực bảo vệ môi trường và bảo vệ tài nguyên nước, Sở Tài nguyên và Môi trường cũng đã triển khai nhiều chương trình, phối hợp với các Sở Ban Ngành khác, cụ thể:

- Đầu tư mở rộng mạng quan trắc chất lượng môi trường (tăng số vị trí, tần suất quan trắc môi trường nước, không khí, chế độ dòng chảy...)

- Tăng cường kiểm tra, xử lý các nguồn xả thải vượt tiêu chuẩn vào môi trường; tăng cường giám sát đối với các khu vực có nguy cơ ô nhiễm môi trường (thông qua kế hoạch thanh kiểm tra, chương trình giám sát ô nhiễm môi trường hàng năm).

- Phối hợp với các địa phương giáp ranh (cụ thể là Sở TNMT các địa phương giáp ranh) để phối hợp xử lý các điểm nóng về môi trường khu vực giáp ranh (Kênh Ba Bò, Kênh Thầy Cai - An Hạ).

Nội dung bảo vệ môi trường kênh rạch đã được lồng ghép và triển khai thực hiện thông qua nhiều Chương trình, Kế hoạch như Quyết định số 187/2007/QĐ-TTg ngày 03/12/2007 của Thủ tướng Chính phủ về việc phê duyệt "Đề án bảo vệ môi trường lưu vực hệ thống sông Đồng Nai đến năm 2020", Quyết định 5927/QĐ-UBND ngày 11/11/2016 về Chương trình giảm ô nhiễm môi trường giai đoạn 2016-2020... Qua thời gian triển khai thực hiện, đến nay đã đạt được một số kết quả:

+ Về kiểm soát nguồn thải

- Đã đi vào hoạt động 02 nhà máy xử lý nước thải đô thị (bao gồm: Nhà máy xử lý nước thải Bình Hưng công suất 141.000 m^3/ngày đêm và hồ sinh học Bình Hưng Hòa công suất 30.000m^3/ngày đêm), tỉ lệ thu gom, xử lý nước thải đô thị hiện nay là 21,2%.

- 90,5% nước thải các cơ sở công nghiệp được xử lý đạt quy chuẩn môi trường đạt, 100% bệnh viện có hệ thống xử lý nước thải.

+ Về công tác tuyên truyền

- Tập huấn về chủ đề bảo vệ kênh rạch: Tổ chức 19 đợt tập huấn dành cho tuyên truyền viên nòng cốt các đoàn thể và quận huyện (tại các quận huyện ven kênh rạch và các xã nông thôn mới); thực hiện 10 đợt truyền thông nhóm nhỏ cho các khu dân cư dọc theo tuyến kênh nhiêu Lộc Thị Nghè (Hội Liên hiệp phụ nữ Thành phố).

- Tổ chức 15 ngày Chủ nhật xanh cấp Thành phố ra quân tổng vệ sinh các tuyến kênh rạch và phát động phong trào trên toàn địa bàn

thành phố; Lồng ghép nội dung tổng vệ sinh kênk rạch trong các kế hoạch hưởng ứng Thánh hành động Vì môi trường và Chiến dịch Làm cho thế giới sạch hơn hàng năm.

- Xây dựng các chuyên đề về bảo vệ kênh rạch trong chương trình phát sóng trên Đài Tiếng nói nhân dân TP.HCM (chương trình Sài Gòn buổi sáng (FM 99,9MHz) 4 lần/tuần vào các ngày thứ 2, 4, 6 và chủ nhật; chuyên mục phát thanh "Môi trường và cuộc sống" trong chương trình "Tri thức và Sáng tạo" trên sóng AM610KHz định kỳ mỗi tuần 1 lần/1 chuyên đề vào thứ 2 và phát lại thứ 5 hàng tuần) và trên các báo (Pháp luật, Tài nguyên – Môi trường, Sài Gòn Giải phóng, Thanh niên...); biên soạn bài phát thanh, bài đọc xe loa về bảo vệ kênh rạch để thực hiện truyền thông tại địa phương.

- Biên soạn và cung cấp 75.000 tờ bướm về Bảo vệ kênh rạch hỗ trợ cho công tác truyền thông tại các địa phương; Lồng ghép các khẩu hiệu bảo vệ kênh rạch trong các băng rôn truyền thông dọc các tuyến đường chính của Thành phố.

- Tổ chức hội thảo về một số giải pháp đẩy mạnh hoạt động bảo vệ kênh rạch của CLB "Phụ nữ tham gia BVMT" tại các xã nông thôn mới trên địa bàn thành phố; Thực hiện 01 triển lãm ảnh tuyên truyền về bảo vệ kênh rạch, tổ chức các hội thi về kiến thức và Tiểu phẩm tuyên truyền về bảo vệ môi trường trong đó có nội dung về bảo vệ kênh rạch.

Các khó khăn và kiến nghị

Tuy nhiên, việc xác định hành lang bảo vệ sông kênh rạch và các chương trình bảo vệ môi trường và bảo vệ tài nguyên nước cũng còn gặp nhiều khó khăn vì các lý do:

- Đến nay, chỉ mới có các tuyến giao thông thủy hoàn thành việc lập và công bố mép bờ cao (đường bờ) dựa trên cơ sở bộ bản đồ địa chính hoàn thành năm 2005, các tuyến sông kênh rạch phục vụ việc thoát nước và tưới tiêu (và cấp nước cho 1 số vùng) chưa được xác định.

- Mép bờ cao (đường bờ) của các tuyến giao thông thủy đã công bố dựa trên cơ sở bộ bản đồ địa chính hoàn thành năm 2005 và đến nay đã bị thay đổi khá nhiều do hiện tượng sạt lở bờ sông do các công trình làm thay đổi dòng chảy, đặc biệt là ở các quận 4, 7, 8...

- Một số tuyến không thể cắm mốc hành lang theo quy định được được vì đã hình thành các khu dân cư, các công trình cao tầng ổn định sát bờ sông.

- Việc xả thải ra các tuyến sông kênh rạch vẫn chưa kiểm soát hoàn toàn.

Vì các lý do nêu trên, Sở Tài nguyên và Môi trường kiến nghị Ủy ban nhân dân Thành phố:

- Có một chương trình thống kê hệ thống kênh kênh rạch, đánh giá hiện trạng về dân cư, mục đích sử dụng để định hướng cho việc quản lý sông kênh rạch trên địa bàn Thành phố.

- Xây dựng một đề án quy hoạch chi tiết cho tuyến sông kênh rạch trên địa bàn thành phố, trên cơ sở quy hoạch này triển khai xây dựng các công trình phục vụ công tác chỉnh trang đô thị, vệ sinh môi trường như công viên cây xanh, các hệ thống quan trắc, xử lý nước thải...

- Đầu tư xây dựng hệ thống bờ kè dọc theo các tuyến sông kênh rạch làm cơ sở đề xác định hành lang bảo vệ, phòng chống sạt lở.

CHỈNH TRANG QUY HOẠCH KIẾN TRÚC CẢNH QUAN KÊNH NHIÊU LỘC - THỊ NGHÈ THÀNH PHỐ HỒ CHÍ MINH

Ngô Viết Nam Sơn (*)



Tổng quan về Tuyến Đô thị

Kênh Nhiêu Lộc – Thị Nghè

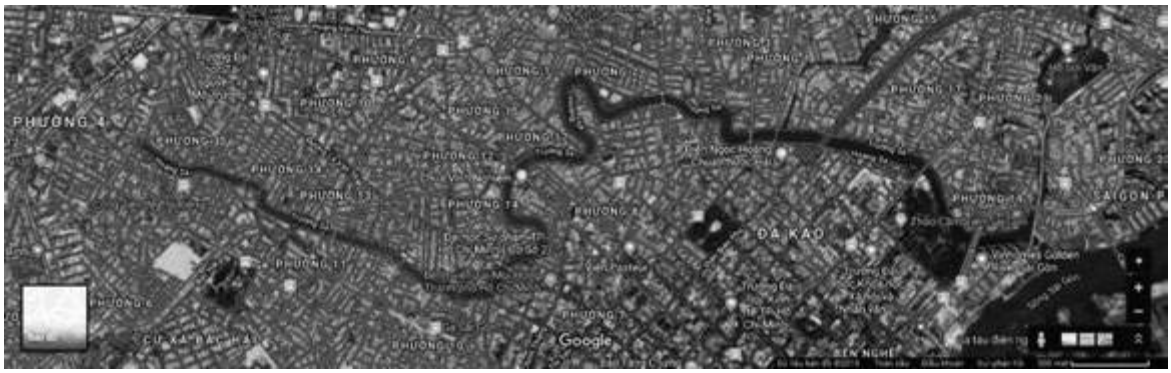
Kênh Nhiêu Lộc - Thị Nghè dài 8,7 km (trước kia dài khoảng 10 km, nhưng ngày nay 1,3 km đoạn kênh phía Tân Bình đã bị ngầm hóa) chảy qua các quận Tân Bình, Phú Nhuận, Quận 3, Quận 1, và Bình Thạnh trước khi đổ ra sông Sài Gòn. Hai con đường ven kênh bờ Bắc mang tên Hoàng Sa, và bờ Nam mang tên Trường Sa.

Dọc theo kênh hiện có 22 cây cầu, chiều dài từ 35m đến 284m, hầu hết có kết cấu bê tông cốt thép.

Thời kỳ trước 1960, kênh Nhiêu Lộc-Thị Nghè trong xanh, khá rộng, đóng vai trò giao thông thủy và chuyên chở hàng hóa đến khu vực ven phía Bắc của Nội thành Sài Gòn.

Từ đầu những năm 1960, làn sóng người dân nhập cư về Sài Gòn ngày càng đông, dần dần chiếm dụng đất để xây dựng nhiều khu nhà tự phát trên kênh và khu vực lân cận, xả thải tự do xuống kênh. Qua thời gian, dòng kênh bị tắc và ô nhiễm trầm trọng. Chính quyền Sài Gòn từng có những kế hoạch giải tỏa khu vực này, nhưng đều thất bại.

Từ đầu những năm 1990 đến 2012, với tiến trình đổi mới trên toàn quốc, một trong những kế hoạch ưu tiên của TP.HCM là giải tỏa và chỉnh trang kênh này theo hai giai đoạn. Tổng mức đầu tư thực hiện dự án giai đoạn 1 là gần 8.600 tỷ đồng, trong đó vốn ODA của Ngân hàng Thế giới khoảng 5.252 tỷ đồng và vốn đối ứng ngân sách là 3.348 tỷ đồng. Trong đó hơn 1.600 tỷ đồng chi phí bồi thường giải tỏa hơn 7.000 hộ dân với gần 50.000 nhân khẩu. Bên cạnh đó, dự án cải tạo đường Hoàng Sa và Trường Sa dọc hai bờ kênh Nhiêu Lộc-Thị Nghè cũng được xây dựng.



Hình 1 – Bản đồ không ảnh Kênh Nhiêu Lộc -Thị Nghè (Nguồn: Google Maps 2019)

Ngày 18/8/2012, Giai đoạn I các dự án kênh Nhiêu Lộc-Thị Nghè, bao gồm việc cải tạo kênh và xây dựng đường Hoàng Sa, Trường Sa, được chính thức khánh thành. Có thể nói, dự án này là một trong những thành tựu lớn nhất về quy hoạch và chỉnh trang đô thị của thời kỳ đổi mới tại Tp Hồ Chí Minh, trong bối cảnh cả nước chuyển từ nền kinh tế tập trung sang nền kinh tế thị trường. Không những chính quyền TP.HCM đã làm được việc giải tỏa các khu ổ chuột trên kênh rạch và trả lại giá trị môi trường xanh và sạch cho kênh Nhiêu Lộc-Thị Nghè, điều mà chính quyền Sài Gòn cũ không giải quyết được, mà đây còn là điển cứu có thể tham khảo cho nhiều đô thị lớn trên thế giới đang có vấn đề tương tự nhưng vẫn chưa có lời giải, như tại Nigeria, Philippinnes, Thái Lan, Ấn Độ, Trung Quốc .v.v...



Hình 2 – Kênh Nhiêu Lộc -Thị Nghè sau khi cải tạo giai đoạn 1

Từ 2012 cho đến nay, thành phố dự kiến tiếp tục dự án giai đoạn 2, mà trọng tâm là dự án cải tạo vệ sinh môi trường lưu vực Nhiêu Lộc-Thị Nghè. Bên cạnh đó, khi chất lượng môi trường con kênh và không gian xanh hai bờ kênh đã ngày càng được cải thiện, ngày càng có nhiều nhà đầu tư nhìn thấy tiềm năng phát triển của khu vực này. Tuy nhiên, hầu hết các dự án về môi trường, về hạ tầng, về đô thị… đều chưa mang tính khả thi cao,

Bài viết này tập trung vào hai ý chính. Thứ nhất, đánh giá lại sơ bộ những dự án quan trọng trong khu vực này từ 2012 cho đến nay. Thứ hai, đề xuất những định hướng chiến lược về bảo

tồn, cải tạo, và phát triển đô thị & kiến trúc cảnh quan cho Tuyến Đô thị Kênh Nhiêu Lộc - Thị Nghè TP.HCM trong thời gian tới.

Đánh giá sơ bộ các dự án trọng điểm dọc theo Kênh Nhiêu Lộc - Thị Nghè từ 2012 đến nay

Tiếp nối các thành tựu đã đạt được của các dự án dọc theo kênh Nhiêu Lộc Thị Nghè, để chuẩn bị cho tương lai phát triển của các giai đoạn kế tiếp, chúng ta cần thẳng thắn đánh giá lại các dự án chính hiện nay với một tầm nhìn mới, và các mục tiêu cao hơn, xa hơn.

Thứ nhất, là Dự án Giai đoạn 2 – Cải thiện Môi trường Kênh Nhiêu Lộc Thị Nghè, với tổng mức đầu tư 524 triệu USD, với mục tiêu xử lý nguồn nước thải sinh hoạt trong lưu vực Nhiêu Lộc-Thị Nghè và quận 2 trước khi thải ra môi trường. Dự án này đang tiến hành rất chậm và đang gặp nhiều vấn đề khó khăn. Mặt khác, việc tập trung đầu mối xử lý nước thải vào một trạm cạnh sông Sài Gòn có thể chưa thực sự hiệu quả, vì đã bỏ qua sự cần thiết của việc tổ chức xử lý nước thải cục bộ trên toàn khu vực, và công tác quản lý giáo dục ý thức của người dân trong khu vực, để giảm thiểu tình trạng vẫn còn tiếp tục xả thải và xả rác ra kênh.

Thứ hai, là Dự án Tuyến đường trên cao dọc kênh Nhiêu Lộc - Thị Nghè, kết nối từ sân bay Tân Sơn Nhất đến đường Nguyễn Hữu Cảnh. Dự án này chưa thực hiện, nhưng đang tiềm ẩn nhiều vấn đề cần phải xem xét lại việc nên điều chỉnh, hay bỏ hẳn dự án này. Về môi trường, việc tạo nên con đường giao thông này sẽ làm khu vực trở lại ô nhiễm không khí, khói bụi, tiếng ồn… làm giảm mạnh ý nghĩa thành tựu của việc trả lại dòng kênh xanh mát như một không gian xanh cho khu vực vốn rất thiếu không gian xanh công cộng. Về kiến trúc cảnh quan, một khối beton trên cao chạy dài dọc bờ kênh sẽ phá hỏng giá trị cảnh quan đã tạo được.

Thứ ba, là Dự án Tuyến du lịch đường thủy dọc kênh Nhiêu Lộc Thị Nghè, gồm hai nhà ga bến thuyền (ga đầu ở chân cầu Thị Nghè và ga cuối gần cầu Lê Văn Sỹ). Dự án này đã được đưa vào sử dụng nhưng tính hiệu quả và thu hút khách chưa cao. Nguyên nhân chính, là do thiếu sự phối hợp hiệu quả công tư và đa ngành, để tạo nên một tuyến kênh thật sự hấp dẫn đối với hoạt động du lịch.

Thứ tư, là Dự án quy hoạch chỉnh trang 110Ha đô thị khu vực dọc bờ kênh Nhiêu Lộc thuộc địa bàn quận 3 **(**một phần các phường 7, 9, 10, 11, 13 và 14). Tổng dân số bị ảnh hưởng dự án khoảng 54.000 người. Khu vực chỉnh trang sẽ hình thành 7 dự án gồm: dự án Khu chung cư trung tâm thương mại Lê Văn Sỹ (phường 13), dự án Khu tái định cư tại khu vực Xí nghiệp đầu máy Sài Gòn (phường 11), khu vực Nhà ga Hòa Hưng và các Khu chỉnh trang đô thị tại các phường 7, phường 9, phường 11, phường 14. Dự án công tư hợp tác PPP này, dự kiến hơn 14.000 tỉ đồng, đang cần phải điều chỉnh và giải quyết nhiều vấn đề chưa khả thi, vì hầu hết đề xuất là xây dựng mới, với vốn đầu tư cho đền bù giải tỏa và xây dựng rất cao. Đề án chỉ chú trọng phần xây dựng dự án địa ốc, mà bỏ quên sự cần thiết của việc xây dựng hạ tầng xã hội công cộng, và phát triển cộng đồng. Ngoài ra, đề án chỉ tập trung theo chủ trương xóa sạch khu vực để phát triển, bỏ qua các giải pháp bảo tồn các giá trị bản sắc địa phương đã có, hài hòa với phát triển mới.

Định hướng chiến lược về bảo tồn, cải tạo, và phát triển đô thị & kiến trúc cảnh quan cho Tuyến Đô thị Kênh Nhiêu Lộc - Thị Nghè TP.HCM

Điều quan trọng hơn hết, là tất cả những dự án nêu trên hiện vẫn chỉ là những dự án đơn ngành, thiết kế để vận hành riêng lẻ, thiếu sự nhất quán của một chiến lược thống nhất, kết nối tất cả các dự án với nhau để tạo sức mạnh cộng hưởng, cùng giúp nhau thành công. Nói cách khác, nên tổ chức lại những dự án môi trường, cải tạo kênh, phát triển giao thông, phát triển xây dựng… để chúng không còn vận hành như những dự án độc lập, mà phải phối hợp hài hòa và nhịp nhàng với nhau, như những thành phần của một dự án tổng thể chỉnh trang và phát triển cho Tuyến Đô thị Kênh Nhiêu Lộc - Thị Nghè TP.HCM, dưới sự hướng dẫn của một chiến lược bảo tồn và phát triển thống nhất cho toàn khu vực. Trong đó bao gồm những định hướng sau:

(1) Phát triển dự án tổng hợp Tuyến đô thị ven kênh, bao gồm định hướng cho các dự án thành phần, theo hướng hợp tác công tư để đem lại lợi ích chung cho tất cả các chủ thể

Thay vì chỉ phát triển các dự án tách rời, việc gắn liền các dự án với nhau trong một tổng thể chung có thể đem lại hiệu quả cộng hưởng và tính khả thi cao hơn nhiều.

Ví dụ, dự án tuyến du lịch đường sông nói trên có thể:

- Phối hợp với quy hoạch bờ kè để tăng số lượng các điểm có thể dừng đậu. Số lượng hai bến thuyền ở đầu và cuối tuyến là quá ít;
- Phối hợp với quy hoạch kiến trúc cảnh quan hai bên kênh, để tổ chức các cụm công trình điểm nhấn, với không gian sinh hoạt và tầm nhìn mở thoáng ra kênh;
- Phối hợp với kế hoạch tổ chức không gian xanh cảnh quan và chiếu sáng mỹ thuật dọc theo tuyến và cho các công trình điểm nhấn, để tạo cảnh quan hấp dẫn cho ngày cũng như đêm;
- Phối hợp với đơn vị chịu trách nhiệm Vệ sinh môi trường để dọn rác, khử mùi hôi, và đuổi muỗi… đảm bảo cảm nhận của du khách được tốt nhất khi các tuyến du lịch giao thông thủy hoạt động.

Những dự án hợp tác công tư như vậy không những giúp nâng cao tính khả thi cho các dự án, mà còn đảm bảo đem lại lợi ích chung cho các chủ thể: Nhà đầu tư thu được lợi ích; Người dân được phục vụ tốt hơn; Nhà nước giảm được áp lực ngân sách dành cho chỉnh trang và phát triển hạ tầng đô thị.



Hình 3 – Thuyền du lịch trên Kênh Nhiêu Lộc -Thị Nghè

(Nguồn: Zing 2017)

Ưu tiên giải quyết vấn đề an cư lạc nghiệp cho cư dân hiện hữu tại địa phương

Trước khi xét đến những dự án đầu tư phục vụ cho dân cư mới, cần xác định chính sách luôn phải ưu tiên giải quyết vấn đề an cư lạc nghiệp cho cư dân hiện hữu tại địa phương. Trong đó:

- Các dự án phải đem lại lợi ích thiết thực về mặt cải thiện, nâng cấp hạ tầng kỹ thuật và hạ tầng xã hội cho người dân địa phương;
- Chương trình tái định cư tại chỗ cho người dân các khu bị giải tỏa phải đưa ra nhiều lựa chọn, phù hợp với nhu cầu sinh sống đa dạng của người dân;
- Khuyến khích tổ chức các chức năng mới có thể tạo nguồn công ăn việc làm tại chỗ cho các cư dân mới và cư dân tái định cư.

(2) Xác định các giá trị di sản và bản sắc địa phương cùng với các Chính sách Ưu tiên Bảo tồn

Tuyến đô thị ven kênh Nhiêu Lộc - Thị Nghè cần quan tâm các định hướng giữ gìn giá trị di sản và bản sắc địa phương như:

- Bảo vệ và nâng cấp Không gian xanh và mặt nước sinh thái của toàn tuyến kênh, như là một trong những thành tựu lớn nhất của Chính sách Đổi mới;
- Quy hoạch lại tuyến cảnh quan xanh kết nối các công trình di sản (như Đền thờ Vua Hùng, Bảo tang Lịch sử Việt Nam, Chùa Vĩnh Nghiêm…) với không gian bến thuyền bờ kênh;
- Khai thác tiềm năng cải tạo các công trình cũ với chức năng văn hóa, để làm tăng giá trị bản sắc cho khu vực. Đáng chú ý có đề xuất của nhà báo Phúc Tiến về việc chỉnh trang ba nhà xưởng vòm cong của khu Xí nghiệp đầu máy xe lửa Sài Gòn (tên thời Pháp là Depot xe lửa Chí Hòa), để làm bảo tàng đường sắt và bảo tàng các phương tiện giao thông truyền thống của Sài Gòn xưa" (như xe thổ mộ, xe kiếng, xe hơi, xe đạp, xe gắn máy, buýt, xe điện...).



Hình 4 – Không gian Kênh rạch tại Guangzhou – Trung Quốc (Nguồn: Karl Fjellstrom)

(3) Lập ra các dự án hấp dẫn hoặc quỹ đất mới giá trị cao để tạo động lực kích thích phát triển toàn tuyến

Những dự án hoặc quỹ đất mới với chức năng phù hợp, không những làm tăng giá trị địa ốc của khu vực để thu hút các nhà đầu tư, mà còn giúp tạo nên những khu vực sinh động, sầm uất, thu hút khách du lịch. Trong đó có thể:

- Chỉnh trang khu vực Ga Hòa Hưng thành một khu trung tâm đô thị đa chức năng, với các vai trò (1) Đầu mối giao thông tích hợp (đường sắt, xe buýt, tuyến đi bộ và xe đạp, tuyến đường thủy ven kênh); (2) Khu dịch vụ, thương mại, khách sạn,… phục vụ khách du lịch đi & đến Tp HCM bằng đường sắt;
- Chỉnh trang khu vực Xí nghiệp Đầu máy Sài Gòn thành một khu trung tâm đô thị đa chức năng với các vai trò (1) Khu văn hóa lịch sử, bao gồm bảo tàng đường sắt, các công trình văn hóa và dịch vụ công cộng; (2) Khu công viên văn hóa với kết nối tuyến giao thông xanh đến công viên Lê Thị Riêng; (3) Khu dân cư hỗn hợp với đầu đủ hạ tầng công cộng, dịch vụ, và thương mại;
- Chỉnh trang một số tuyến chọn lọc ven kênh thành các phố sách, phố đi bộ ven kênh, phố nghệ thuật.
- Giải tỏa và Chỉnh trang lại một số khu dân cư lụp xụp và tạm bợ, thành các khu dân cư cao tầng, với hạ tầng kỹ thuật hiện đại, công viên, trường học, dịch vụ thương mại,… tiện lợi.
- Giải tỏa và chỉnh trang khu vực rạch Cầu Bông và khu vực hai bên, thành một tuyến đô thị ven kênh với một đầu là hồ điều tiết cảnh quan, đầu kia nối vào kênh Nhiêu Lộc – Thị Nghè;
- Chỉnh trang lại quy hoạch Thảo cầm viên theo hướng phát triển các công trình dịch vụ văn hóa và không gian xanh mở thoáng ra kênh, thay vì đưa lưng ra kênh như hiện nay;
- Chỉnh trang lại không gian kiến trúc cảnh quan của khu vực các cầu nối cửa ngõ (tại các đường Nguyễn Hữu Cảnh, Nguyễn Thị Minh Khai, Điện Biên Phủ) dẫn vào khu Trung tâm thành phố;
- Chỉnh trang khu vực cửa ngõ của kênh Nhiêu Lộc – Thị Nghè nối với sông Sài Gòn, để tạo nên không gian kiến trúc cảnh quan hấp dẫn hơn, cho phép giao thông thủy từ sông có thể đi vào kênh;
- Cải tạo lại các cầu nối của con kênh, có thể kết hợp với công trình hai bên, để giao thông thủy và bộ được tiện lợi, và để sao cho mỗi cây cầu trở thành một bài thơ nghệ thuật của câu chuyện dòng kênh;
- Chỉnh trang lại khu vực nút giao kênh Nhiêu Lộc – Thị Nghè với các đường Út Tịch – Lê Bình, và khu vực bùng binh đầu cầu Điện Biên Phủ, để giao thông thuận tiên hơn, và bổ sung thêm các công trình điểm nhấn xung quanh khu vực này.



Hình 5 – Không gian Kênh rạch tại Amsterdam - Hà Lan

(Nguồn: Bram van de Biezen)

(4) Khai thác cơ hội Phát triển không gian xanh và hạ tầng xã hội đi đôi với phát triển nhà cao tầng

Việc đề xuất các khu nhà cao tầng cho khu vực ven kênh cần đảm bảo các nguyên tắc sau, để tránh những xu hướng phát triển không bền vững:

- Các cụm công trình cao tầng phải tạo hiệu ứng định hướng không gian tổng thể cho toàn khu. Không cho phép xây dựng theo hướng tạo nên bức tường nhà cao tầng ven kênh. Công trình nên thấp dần về phía kênh để tạo không gian xanh thoáng;
- Cần có hệ thống xử lý nước thải cục bộ cho các khu nhà cao tầng , để giảm tải cho hệ thống chung;
- Cần đảm bảo chỗ đâu xe phù hợp nhu cầu thực tế, và đảm bảo các không gian khoảng lùi cần thiết, để giảm thiểu nguy cơ kẹt xe;
- Cần xem công tác giải tỏa để phát triển cao tầng là cơ hội để tạo thêm không gian xanh và không gian hạ tầng xã hội công cộng cho khu vực

(5) Chỉnh trang Nâng cấp mạng lưới giao thông kết nối vùng của khu vực

Chỉnh trang nâng cấp mạng lưới giao thông kết nối vùng của khu vực kênh Nhiêu Lộc – Thị Nghè với khu trung tâm TP.HCM, Khu Trung tâm mới Thủ Thiêm, và các khu vực trọng điểm lân cận, thông qua các tuyến đường huyết mạch (như Hoàng Văn Thụ, Cộng Hòa, Quốc lộ 1A, Ba Tháng Hai, Phạm Văn Đồng, Điện Biên Phủ, Nguyện Thị Minh Khai, Nguyễn Hữu Cảnh…), với hạ tầng kỹ thuật được nâng cấp phù hợp với việc gia tăng hệ số sử dụng đất sau này cho tuyến đô thị kênh Nhiêu Lộc – Thị Nghè, và đảm bảo xử lý các tác động môi trường, chống kẹt xe và ngập lụt hiệu quả cao.

(6) Quy hoạch Phát triển dài hạn tuyến đô thị ven kênh Nhiêu Lộc – Thị Nghè theo các tiêu chí quy hoạch bền vững, hiện đại, và thông minh

Chương trình chỉnh trang cần hướng đến việc phát triển dài hạn tuyến đô thị ven kênh Nhiêu Lộc – Thị Nghè, không chỉ là một tuyến giao thông xanh sinh thái, mà còn là một điểm đến mới cho thành phố với bản sắc thế kỷ 21, theo hướng quy hoạch bền vững, hiện đại, và thông minh./.

(*) TSKH.KTS. Ngô Viết Nam Sơn là một chuyên gia về quy hoạch kiến trúc, hiện đang làm việc tại Bắc Mỹ và Việt Nam. Ông đã cùng với KTS Kathrin Moore thiết kế quy hoạch Khu Đô thị Nam Sài Gòn và Khu trung tâm của Tp Thượng Hải hai bên bờ sông Hoàng Phố, và sau đó cùng là đồng Chủ nhiệm đề án nghiên cứu tầm nhìn quy hoạch cho Quy Hoạch Chung Đà Nẵng đến 2030. Ngoài ra, ông còn là chủ nhiệm đồ án của nhiều dự án quy mô như Điều chỉnh Quy hoạch của Khu Đô thị mới An Vân Dương (Huế), Khu Công nghệ Cao Hòa Lạc (Hà Nội)... Ông tốt nghiệp văn bằng Tiến sĩ Khoa học tại Đại Học Washington, và văn bằng Thạc sĩ tại Đại Học California ở Berkeley (Mỹ).



II. KỸ THUẬT XÂY DỰNG
CONSTRUCTION ENGINEERING



ĐỀ XUẤT MỘT SỐ HÌNH DẠNG, KẾT CẤU KÈ BỜ SÔNG, KÊNH, RẠCH TRÊN ĐỊA BÀN THÀNH PHỐ HỒ CHÍ MINH

PGS. TS. Nguyễn Phú Quỳnh

Viện Khoa học Thủy lợi miền Nam

1. ĐẶT VẤN ĐỀ

Trong lịch sử đô thị thế giới, rất nhiều đô thị được hình thành và phát triển bên cạnh những dòng sông. Dòng sông vừa là tiếp cận giao thông, vận tải, vừa là nguồn nước, hay phương tiện giải tỏa nước thải đô thị, hoặc là yếu tố phòng thủ cho thành phố. Nhiều đô thị lớn trên thế giới nổi tiếng được gắn với một dòng sông. Paris nổi tiếng với sông Seine, sông Thames và tháp BigBen gắn liền với lịch sử của London, Leningrad có sông Neva…Sự phát triển của đô thị theo mong muốn chính là khả năng thỏa mãn nhu cầu cảnh quan, phục vụ nghỉ ngơi giải trí và tạo những không gian mở cho cư dân đô thị luôn là những dòng sông và dải đất hai bên bờ sông với cảnh quan được xây dựng là những bờ kè, công viên, mảng xanh, quần thể kiến trúc…

Thành phố Hồ Chí Minh có vị trí địa lý nằng trong vùng hạ du sông Đồng Nai- Sài Gòn là vùng giao thoa giữa đất liền và biển nên có một mạng lưới sông ngòi kênh rạch dày đặc, đặc sắc và phong phú, trong đó nổi bật là sông Sài Gòn, các tuyến kênh đi trong lòng thành phố như kênh Nhiêu Lộc - Thị Nghè; tuyến kênh Tàu Hũ - Bến Nghé, tuyến kênh Đôi - Tẻ, tuyến kênh Tân Hóa - Lò Gốm…

Mặt nước và dải đất ven sông là tài nguyên quý giá, nhưng quỹ đất vàng ven sông tại TP.HCM lâu nay dường như bị bỏ hoang phí, không khai thác hoặc khai thác bất hợp lý. Ở nhiều nơi bị các tổ chức, cá nhân lấn chiếm ra tận lòng sông. Để khai thác bền vững được dải đất ven sông hiệu quả thì công trình kè bảo vệ bờ sông là một hạng mục quan trọng là ranh giới giữa nước và đất, kè có tác dụng ổn định bảo vệ bờ, đồng thời là cảnh quan hay nền cho các cảnh quan khác ven sông. Hiện nay, dọc các bờ sông kênh rạch có rất nhiều loại hình kè bảo vệ được xây dựng, đa dạng về hình dạng, kết cấu, vật liệu xây dựng tuy nhiên do chưa có một quy định hay quy hoạch chung do đó nhiều khu vực cảnh quan không gian ven sông bị phá vỡ và nhiều công trình kè mất an toàn vì không phù hợp với điều kiện tự nhiên địa hình, địa chất, thủy văn.

Trên cơ sở các vấn đề nêu trên với kinh nghiệm thực tế của Viện Khoa học Thủy lợi miền Nam và của bản thân đã nghiên cứu nhiều các loại hình, kết cấu kè bảo vệ bờ sông kênh rạch trên địa bàn Tp. Hồ Chí Minh cũng như khu vực phía Nam trong báo cáo này mong muốn sẽ tổng hợp và đề xuất một số loại hình kè bảo vệ bờ sông kênh rạch phù hợp cho Tp. Hồ Chí Minh.

2. TỔNG QUAN VỀ CÁC CÔNG TRÌNH KÈ BẢO VỆ BỜ TRONG ĐÔ THỊ

2.1. Ví dụ 01 thành phố ở Châu Âu (Saint Petersburg - Nga)

Thành phố Saint-Peterburg là trung tâm thương mại, tài chính và công nghiệp của Nga, được xây dựng từ đầu thế kỷ 18, là thành phố lớn thứ 2 của Nga sau Moscow, xếp thứ nhất về ngành du lịch. Petersburg nằm ven biển biển vịnh Phần Lan, thuộc đồng bằng châu thổ sông Neva, nơi có địa hình thấp trũng với mạng lưới kênh rạch chằng chịt (khá giống Tp.HCM). Toàn bộ hệ thống kênh rạch trong nội thành được kè bảo vệ với cùng một hình dạng kết cấu, đó là kè đứng được xây bằng đá (xem hình); phía ngoại thành là kết cấu kè nghiêng, trong đó phần từ chân kè đến mép nước max được xây đá, phía trên (phần không giáp nước lát mái trồng cỏ).



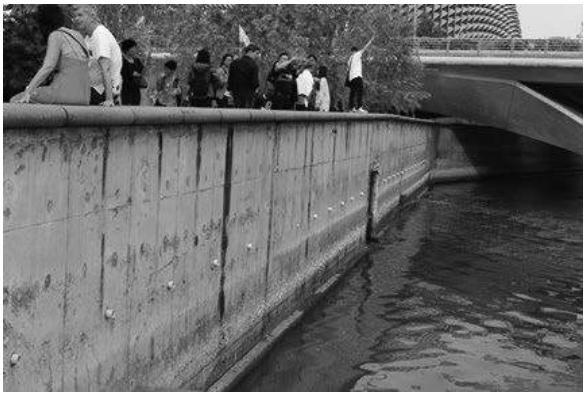
Hình 1: Một số hình ảnh kè bảo vệ bờ sông Tp. Saint Petersburg - Nga

2.2. Ví dụ 01 thành phố ở Châu Á (Singapore)

Singapore nổi tiếng là thành phố xanh, sạch, diện tích cây xanh tính theo đầu người khoảng 30 m2 (Tp.HCM khoảng 1m^2), được mệnh danh là đô thị quy hoạch tỉ mỉ nhất thế giới.

Hệ thống kè bảo vệ bờ sông được xây dựng khá đa dạng, với dạng kè đứng, kè nghiêng đan xen nhau theo từng khối kiến trúc biệt lập đi kèm.

Các kè đứng, thường kết hợp với hệ thống đèn, lan can trang trí khá cầu kỳ và thường kết hợp với cảnh quan du lịch, kết cấu là các tường bê tông. Hệ thống kè nghiêng thường được xây bằng đá, sau thời gian cỏ dại lan trên bề mặt.







Hình 2: Một số hình ảnh kè đứng sông Maria – Singapore



Hình 3: Một số hình ảnh kè mái nghiêng sông Maria – Singapore

3. ĐỀ XUẤT HÌNH DẠNG KẾT CẤU KÈ CHO KHU VỰC TP. HỒ CHÍ MINH

3.1. Điều kiện tự nhiên ảnh hưởng đến hình thức, kết cấu kè

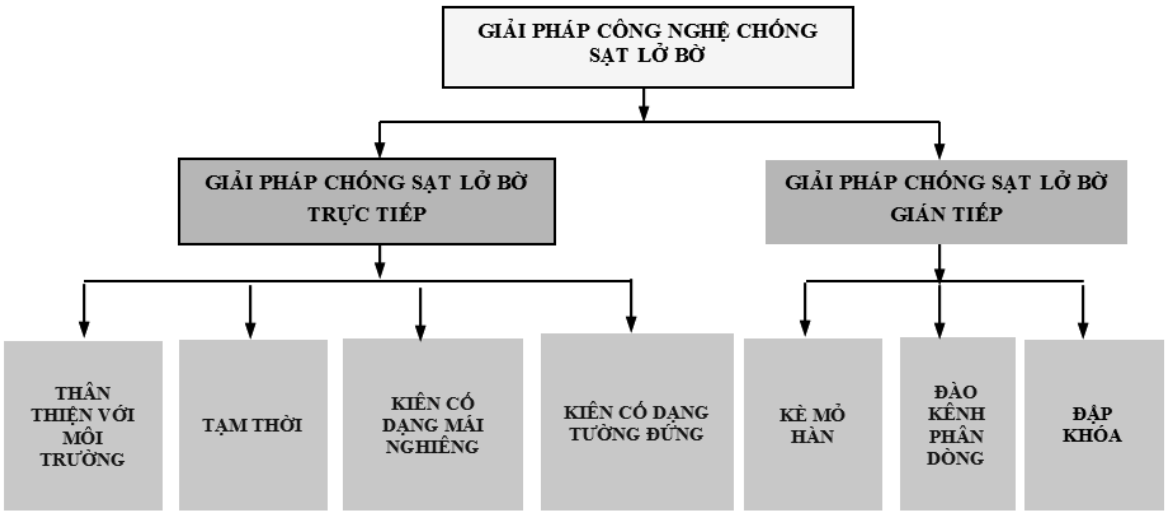
Điều kiện địa hình, địa chất và đặc điểm thủy văn sẽ quyết định rất lớn đến hình dạng và kết cấu xây dựng kè bảo vệ bờ sông, kênh rạch. Đối với khu vực Tp. Hồ Chí Minh các điều kiện tự nhiên đều bất lợi cho khu vực kè cụ thể như sau:

- Về địa chất công trình: Qua việc khảo sát địa chất tại các vùng ven sông Sài Gòn cho thấy tầng trầm tích Holocen bao phủ trên toàn vùng dọc theo sông từ Nhà Bè-Duyên Hải. Chiều dày lớn nhất của tầng trầm tích Holocen thay đổi từ 20-30m, tuy nhiên sự phân bố các lớp đất trong phạm vi 30m trong tầng trầm tích này không giống nhau. Tùy từng nơi trong nền đất có các lớp bùn sét, bùn á sét, bùn á cát, sét á cát, cát mịn, cát lẫn sỏi sạn. Nhìn chung phân bố ở trên mặt là lớp bùn sét, bùn á sét, màu xám đen, xanh đen, ở trạng thái dẻo mềm đến dẻo cứng, có nơi lại xen kẽ lớp bùn, lớp sét, lớp bùn. Tầng trầm tích phù sa trẻ hầu như phủ kín bề mặt khắp khu vực với độ dày lớn từ 20-40m. Đặc trưng của hệ trầm tích này là đang trong quá trình phân hủy hấp thụ sinh hóa, bão hòa nước và đang bắt đầu quá trình cố kết rất mềm yếu, khả năng chịu tải thấp, dễ biến dạng, lòng sông và bờ sông bị tác dụng mạnh của dòng chảy gây xói mòn, sạt lở.
- Về địa hình: Địa hình tự nhiên ven sông rạch tự nhiên thường rất thấp từ 0.8-1.5m là vùng bán ngập do đó khi xây dựng các công trình đê, kè đảm bảo chống nước tràn hay tạo cảnh quan ven bờ sông cần phải tôn nền cao tăng áp lực đắp sau lưng kè ảnh hưởng lớn tới ổn định công trình.
- Về điều kiện thủy văn: Sông Sài Gòn và các sông kênh rạch khu vực Tp. Hồ Chi Minh chịu tác động của chế độ dòng chảy lũ từ thượng lưu và dòng triều từ biển Đông. Thủy triều biển Đông tác động vào hệ thống sông kênh rạch có biên độ rộng (3,5-4,0 m), lên xuống ngày 2 lần (bán nhật triều), với hai đỉnh xấp xỉ nhau và hai chân lệch nhau khá lớn. Mực nước triều cao, vận tốc dòng chảy khá lớn, chênh lệnh mực nước lớn và liên tục trong ngày có tác động đến quy mô, kết cấu và tính ổn định của công trình kè.

3.2. Một số giải pháp bảo vệ bờ sông, kênh rạch hiện đang sử dụng

Để bảo vệ bờ và khai thác dải đất ven bờ sông kênh rạch hiện nay nhiều giải pháp bảo vệ bờ đã được ứng dụng. Việc áp dụng các giải pháp bảo vệ bờ sẽ phụ thuộc vào điều kiện tự nhiên, điều kiện kinh tế, nhiệm vụ công trình…

Để có cái nhìn tổng quát về các loại dạng giải pháp công nghệ chống sạt lở sông đã xây dựng ở Việt Nam nói chung và Tp. Hồ Chí Minh nói riêng trong những năm gần đây, chúng tôi xin giới thiệu qua một sơ đồ tổng thể như sau:



Hình 4: Tổng hợp các giải pháp bảo vệ bờ sông

Qua sơ đồ trên cho thấy có cho thấy giải pháp công nghệ chống sạt lở bờ sông đã xây dựng ở nước ta có thể phân ra làm hai nhóm giải pháp chính:

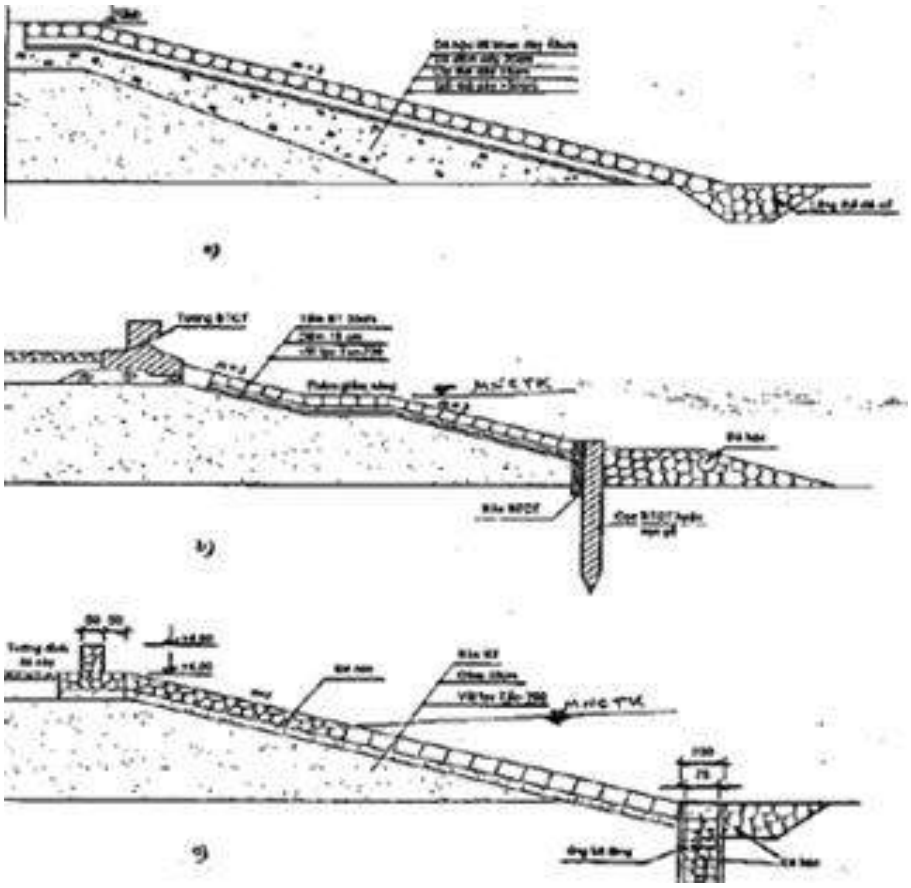
- Chống sạt lở bờ trực tiếp: Nhóm giải pháp chống sạt lở bờ trực tiếp hay còn gọi là giải pháp bị động, là các loại giải pháp "mặc cho bờ sông một lớp áo mới bằng một loại vật liệu có khả năng chống chịu tác động của sông, của dòng chảy … tốt hơn vật liệu cấu tạo lòng sông, bờ sông".
- Chống sạt lở bờ gián tiếp: Giải pháp công trình bảo vệ bờ gián tiếp hay còn gọi là giải pháp chủ động, là những giải pháp tác động trực tiếp vào dòng chảy có vận tốc lớn, sóng có sức công phá lớn (tác nhân gây ra sạt lở bờ sông) nhằm thay đổi độ lớn hay hướng di chuyển. Nhóm các giải pháp công trình bảo vệ bờ gián tiếp hay chủ động rất đa dạng có thể kể đến là: (1) Các loại mỏ hàn (vuông góc, tạo với bờ song một góc nào đó hay song song với bờ, kè mỏ hàn hoàn lưu); Các loại đập ngầm, nâng cao trình hố xói sâu, đập lái dòng, đập khóa …phân bố lại dòng chảy, giảm bớt lưu lượng, làm chệch hướng dòng chảy hay ngăn dòng chảy tác động vào đoạn bờ đang bị tổn thương; (3) Đào kênh mới, mở rộng lòng dẫn v.v.

Để phù hợp với đặc điểm tự nhiên dòng chảy của khu vực TP. Hồ Chí Minh trong nội dung bài nghiên cứu này nhóm tác giả chỉ tập trung vào giải pháp bảo vệ bờ chống xói lở bờ trực tiếp dạng kiên cố.

Hiện nay giải pháp bảo vệ bờ trực tiếp được áp dụng có thể phân chia theo hình thức kết cấu gồm có:

Giải pháp bảo vệ bờ trực tiếp kiên cố mái nghiêng: Công trình kiên cố bảo vệ bờ trực tiếp dạng mái nghiêng được ứng dụng khá rộng rãi. Về kết cấu của kè bảo vệ bờ dạng mái nghiêng kiên cố thường có 3 bộ phận chân kè, thân kè và đỉnh kè. Thông số kỹ thuật của từng bộ phận kè cho một số dạng mặt cắt ngang kè được quy định trong Quyết định số 72/2002/QĐ-BNN tiêu chuẩn ngành.

Khi ứng dụng tùy theo điều kiện cụ thể từng vị trí xây dựng công trình bảo vệ bờ mà chọn dạng mặt cắt ngang có cơ hay không có cơ, vật liệu có thể là bê tông hay đá xây và dạng cấu kiện có thể là bê tông đổ tại chỗ, đúc sẵn ở nhà máy, cấu kiện bê tông tự chèn, thảm bê tông.



Hình 5: Mặt cắt ngang một số dạng kết cấu bảo vệ bờ kiên cố trực tiếp mái nghiêng



Hình 6: Kè mái nghiêng đã hoàn thành

Giải pháp bảo vệ bờ trực tiếp kiên cố dạng tường đứng: Giải pháp công trình bảo vệ bờ trực tiếp kiên cố dạng tường đứng, là một trong những loại công trình chỉnh trị sông được ứng dụng nhiều ở các khu vực thành phố, thị xã, nơi tập trung dân cư, nhà cửa, cơ sở hạ tầng, cơ sở kiến trúc, văn hóa… quan trọng sát mép bờ sông. Do áp lực đất sau lưng tường rất lớn (đặc biệt là khi tường cao) do vậy giải pháp công trình bảo vệ bờ trực tiếp dạng tường đứng cần kết cấu vững chắc, nhiều trường hợp phải bố trí hàng neo, giữ tường không bị chuyển vị, nghiêng ra phía sông. Với đất cấu tạo lòng sông, bờ sông trên nền đất yếu có tính chất cơ lý thấp thì cần xử lý hệ cọc chịu lực xuống tầng đất lớn do đó chi phí móng công trình lớn. Tuy vậy từ khi cọc bản bê tông ứng suất trước với cường độ cao, cọc bê tông ly tâm và một số cấu kiện bê tông đúc sẵn, thì giải pháp công trình bảo vệ bờ trực tiếp tường đứng kiên cố được ứng dụng ngày một phổ biến hơn trên hệ thống sông có nền địa chất yếu như Tp. Hồ Chí Minh hay Đồng bằng sông Cửu Long.



Kè tường đứng kiểu tường góc BTCT

Kè tường đứng dùng cọc ván BTCT dự ứng lực

Hình 7: Kè dạng tường đứng đã hoàn thành

Giải pháp bảo vệ bờ trực tiếp kiên cố dạng hỗn hợp: Trong một số trường hợp để giảm bớt chiều cao tường đứng của công trình nhưng vẫn tận dụng được không gian bên sông, các nhà thiết kế đã kết hợp hai dạng mái nghiêng và tường đứng cho các điều kiện cho phép. Trong đó phần dưới là dạng mái nghiêng, phần trên là dạng kè tường đứng hay ngược lại tùy điều kiện cụ thể.



Hình 8: Kè dạng hỗn hợp đứng và mái nghiêng đã hoàn thành

3.3. Hiện trạng các loại hình kết cấu kè ven sông Sài Gòn và kênh rạch

Hiện nay, nhiều vị trí trên sông Sài Gòn và một số tuyến kênh rạch chính của Thành phố như Nhiêu Lộc - Thị Nghè, Tàu Hũ - Bến Nghé, Tân Hóa - Lò Gốm đã được xây dựng kè bảo vệ bờ kết hợp cảnh quan đô thị với nhiều loại hình, kết cấu, vật liệu khác nhau.

Sông Sài Gòn hầu như các công trình kè hiện xây dựng đơn lẻ, không theo một định hướng chung về hình thức kết cấu, không thống nhất về cao trình đỉnh kè nên xét về mặt thẩm mỹ và cảnh quan còn nhiều hạn chế và một số vị trí kè không đảm bảo anh toàn. Điển hình như khu vực bờ Tả sông Sài Gòn thuộc Quận 2 là khu vực ven sông có thể nói là phát triển và đẹp nhất nhưng các hạng mục kè bảo vệ bờ hay kiến trúc ven sông không tương xứng.



Hình 9: Một số hình ảnh kè khu vực Thảo Điền - Quận 2

Kênh Nhiêu Lộc – Thị Nghè trước khi xây dựng bờ kè BTCT dự ứng lực đã xây dựng bờ kè lát mái bằng đá xây và thường xuyên bị hư hỏng. Hiện nay, tuyến Tàu Hũ – Bến Nghé bờ kè cũng được gia cố bảo vệ bằng đá xây và nhiều đoạn đã bị hư hỏng. Ngay cả khu đô thị kiểu mẫu Phú Mỹ Hưng (Q.7), chạy dọc sông Rạch Đỉa, đất mặt tiền sông được ví như "đất vàng" nhưng chủ đầu tư chỉ xếp đá thành bờ kè, mép sông rạch trồng cây, phía đất tiếp giáp trồng cỏ làm công viên, đường đi ở những

khu đất khai thác xây dựng nhà để bán như khu hồ Bán Nguyệt, khu biệt thự Chateau, còn những khu vực khác vẫn bỏ hoang để cây cỏ um tùm và gây sạt lở đất, rất lãng phí và kém thẩm mỹ.



Kè lát mái kênh Tàu Hũ - Bến Nghé



Kè lát mái hồ Bán Nguyệt - Phú Mỹ Hưng

Hình 10: Một số hình ảnh kè lát mái

3.4. Đề xuất một số kết cấu kè bảo vệ bờ cho sông, kênh, rạch Tp. Hồ Chí Minh

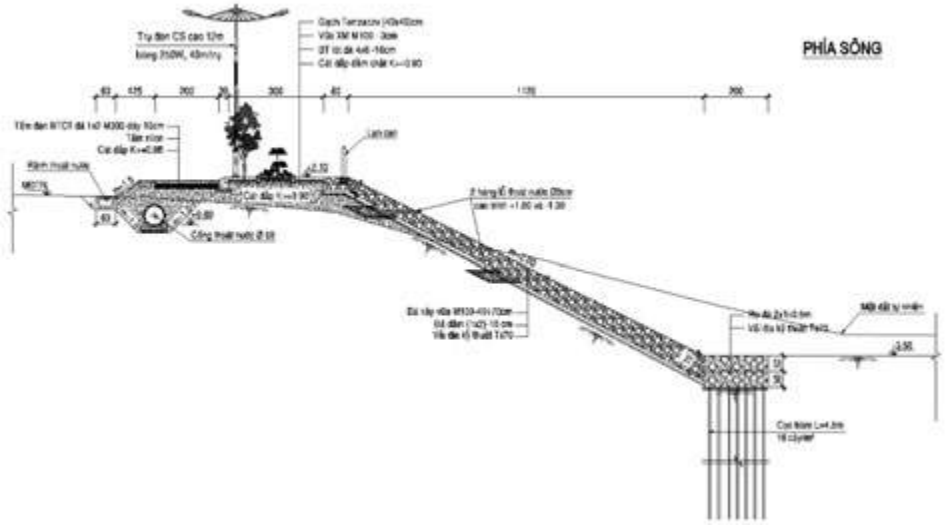
Trên cơ sở đặc điểm tự nhiên điều kiện địa hình, địa chất thủy văn, dòng chảy, đặc điểm kinh tế xã hội, văn hóa…và tổng hợp kinh nghiệm thực tế trong quá trình nghiên cứu thiết kế thi công các công trình kè khu vực phía Nam, Đồng bằng sông Cửu Long và Tp. Hồ Chí Minh nơi có các điều kiện tự nhiên gần tương đồng nhóm nghiên cứu đề xuất một số loại hình kết cấu kè điển hình bảo vệ bờ sông kênh rạch trên địa bàn Tp. Hồ Chí Minh như sau:

a. Kết cấu kè mái nghiêng

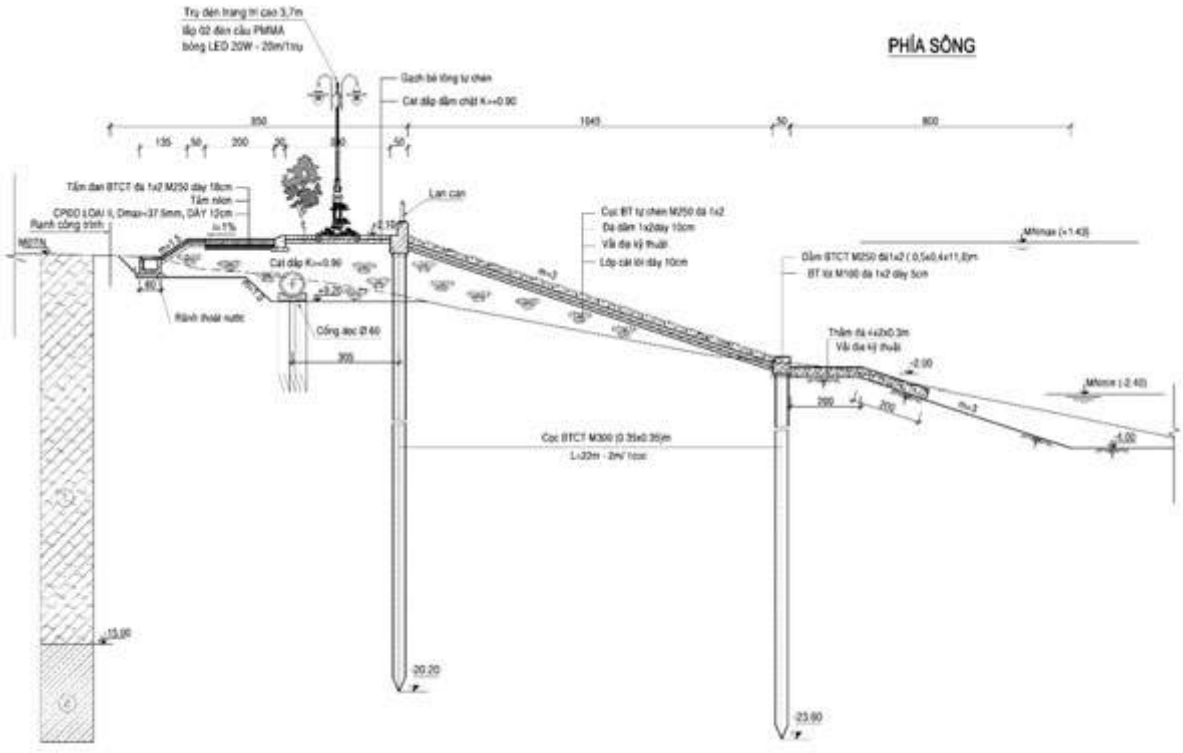
Kè mái nghiêng có thể xây dựng bằng các loại kết cấu mềm như thảm đá, tạo mảnh bằng các cục bê tông tực chèn, đá lát khan hoặc bằng đá xây cứng.

- Kè mái nghiêng đá xây cứng: Kè mái nghiêng bằng đá xây dày từ 40÷70cm; phía dưới là lớp đá dăm lót 1x2 dày 10cm và lớp vải địa kỹ thuật; Phía dưới chân kè được chặn bằng 02 rọ đá 2x1x0.5m xếp chồng lên nhau để hạn chế xói chân kè; phía dưới rọ đá được gia cố cừ tràm đk 8-10cm; L=4,5m; đóng 16 cây/m^2.

- Kè mái nghiêng dạng kết cấu mềm: Là loại hình kè dùng các tấm lát đúc sẵn tạo liên kết mảng, thảm đá, rọ đá, thảm bê tông địa kỹ thuật (có thể biến hình theo độ lún của mái taluy kè) lát theo mái nghiêng đảm bảo ổn định, kỹ thuật cho phép kết hợp với hệ thống cọc gia cố dầm chặn và phần gia cố phía dưới chân kè bằng thảm đá để hạn chế xói chân kè.



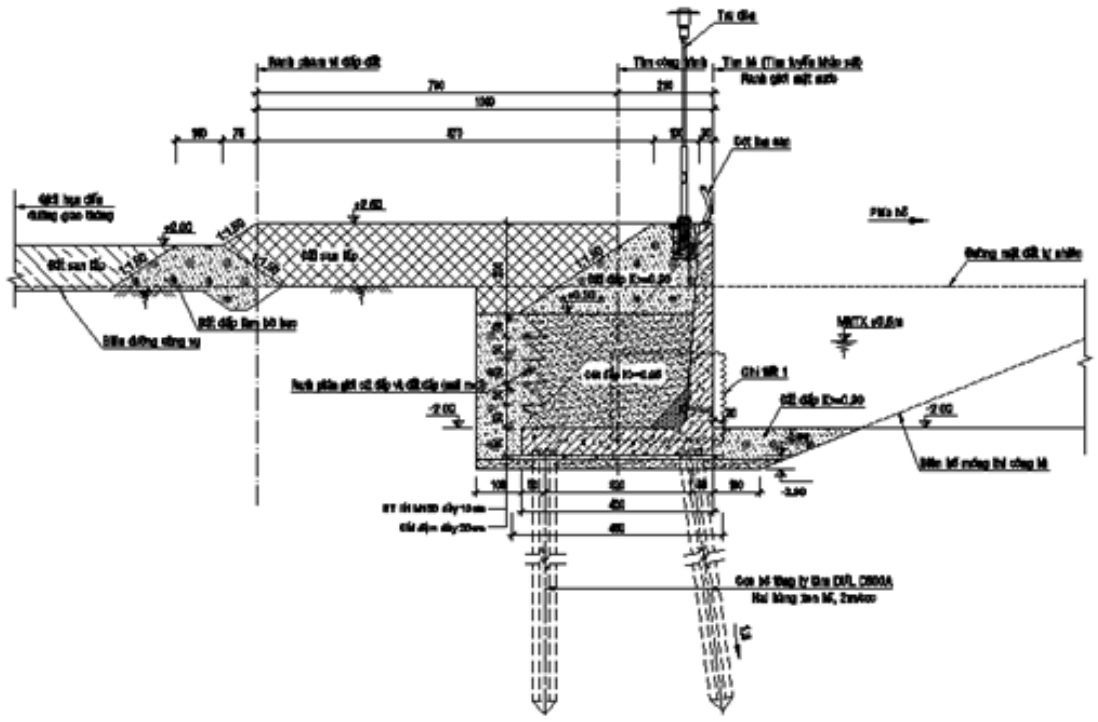
Hình 11: Kết cấu điển hình của kè mái nghiêng đá xây cứng



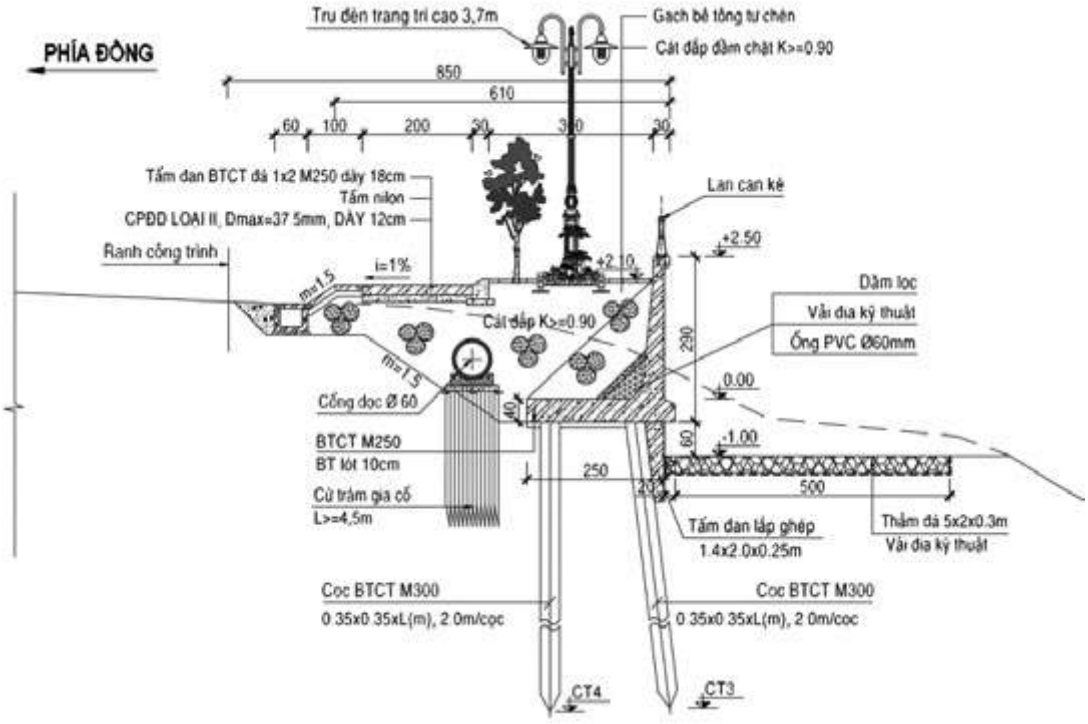
Hình 12: Kết cấu điển hình của kè mái nghiêng mềm trong hệ cọc khung giàn BTCT

b. Kết cấu kè tường đứng:

- Kè tường góc BTCT trên hệ cọc: Đây là dạng kết cấu cũng khá phổ biến hiện nay. Tường góc BTCT dạng chữ L được đổ tại chỗ trên hệ cọc BTCT vuông, hoặc cọc li tâm được đóng xuống lớp đất cứng. Sau lưng kè được đắp cát và đất tận dụng đến cao trình thiết kế tạo thành mặt bằng sau kè ở cao trình thiết kế thường khoảng +2,5m - +3,0m.

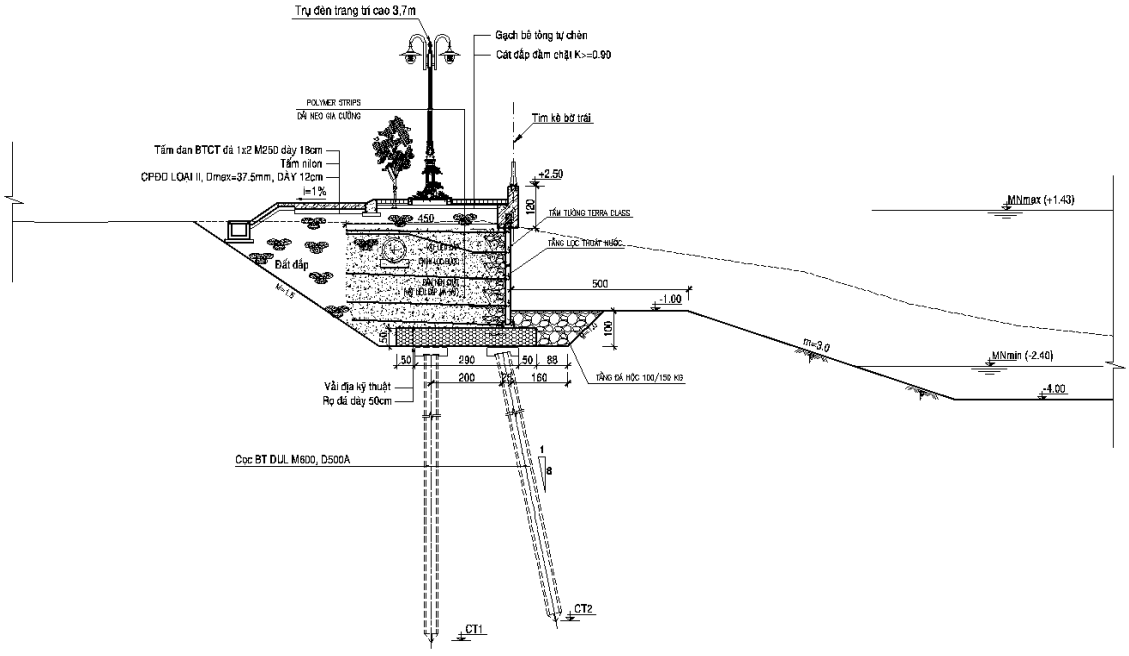


Hình 13: Kết cấu điển hình của kè tường góc xử lý nền cọc BTCT ly tâm



Hình 14: Kết cấu điển hình của kè tường góc BTCT xử lý nền cọc BTCT vuông

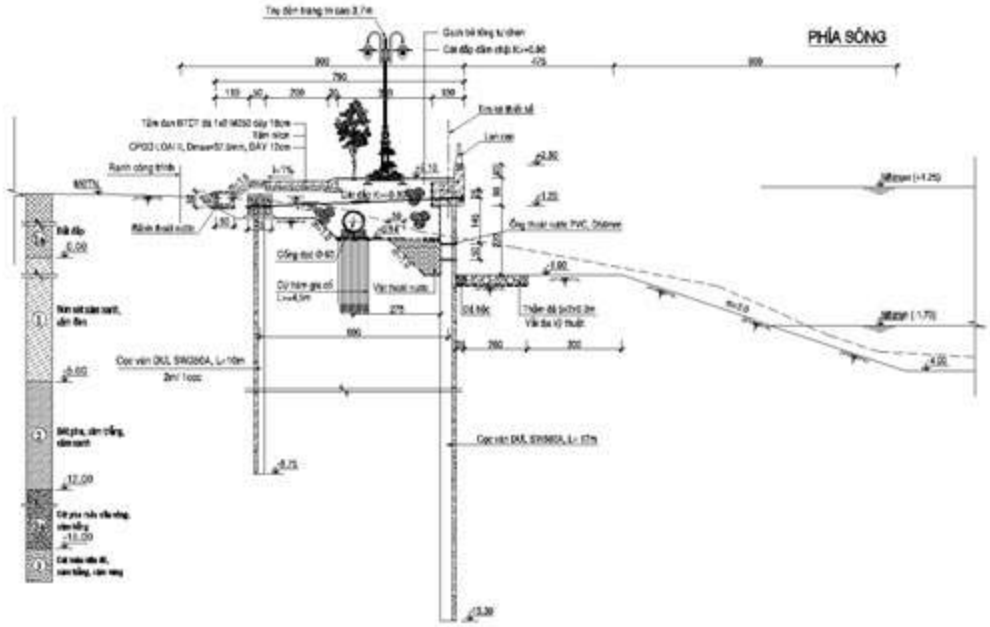
- Kết cấu kè tường đứng có cốt: Kè dùng tường có cốt (cốt vải, lưới địa kỹ thuật, thanh neo thép bản...) đặt trên nền cọc ống BTCT đóng sâu đủ chiều dài đảm bảo ổn định, kỹ thuật cho phép và phần gia cố chân kè bằng đá hộc để hạn chế xói chân kè.



Hình 15: Kết cấu điển hình của kè tường đứng có cốt

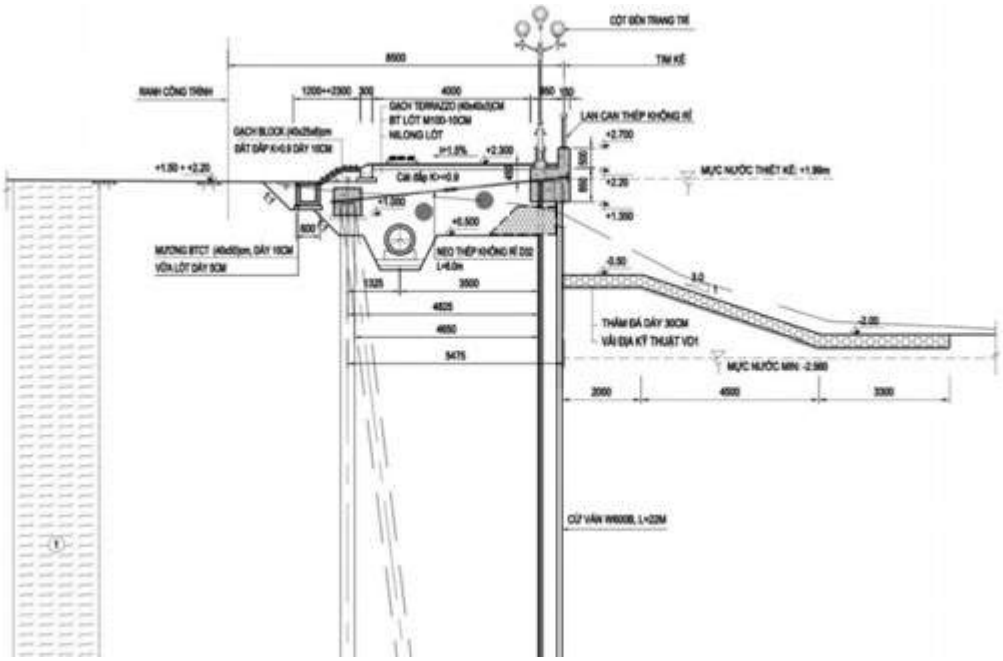
- Kết cấu kè tường đứng cừ ván BTCT dự ứng lực: Đây là kết cấu hiện nay đang được áp dụng nhiều cho các khu vực đô thị vì tính thẩm mỹ, thời gian và mặt bằng thi công, chất lượng công trình…Kết cấu chính vẫn là hệ thống cừ ván BTCT dự ứng lực bên ngoài và khác nhau là hệ thống giảm tải phía sau lưng kè:

Loại 1 - Kè đứng BTCT dự ứng lực neo bằng hàng cọc ván: Là loại hình kè dùng cừ ván bê tông cốt thép dự ứng lực SW các loại (do thiết kế tính toán chọn) đóng sâu đủ chiều dài đảm bảo ổn định, kỹ thuật cho phép và phần gia cố chân kè bằng thảm đá để hạn chế xói chân kè. Hệ thống giảm tải áp lực đắp sau lưu kè sử dụng Neo cừ là hàng cọc ván BTCT dự ứng lực SW (kích thước và mật độ do thiết kế tính toán chọn) neo cừ với cừ bằng thép không gỉ.



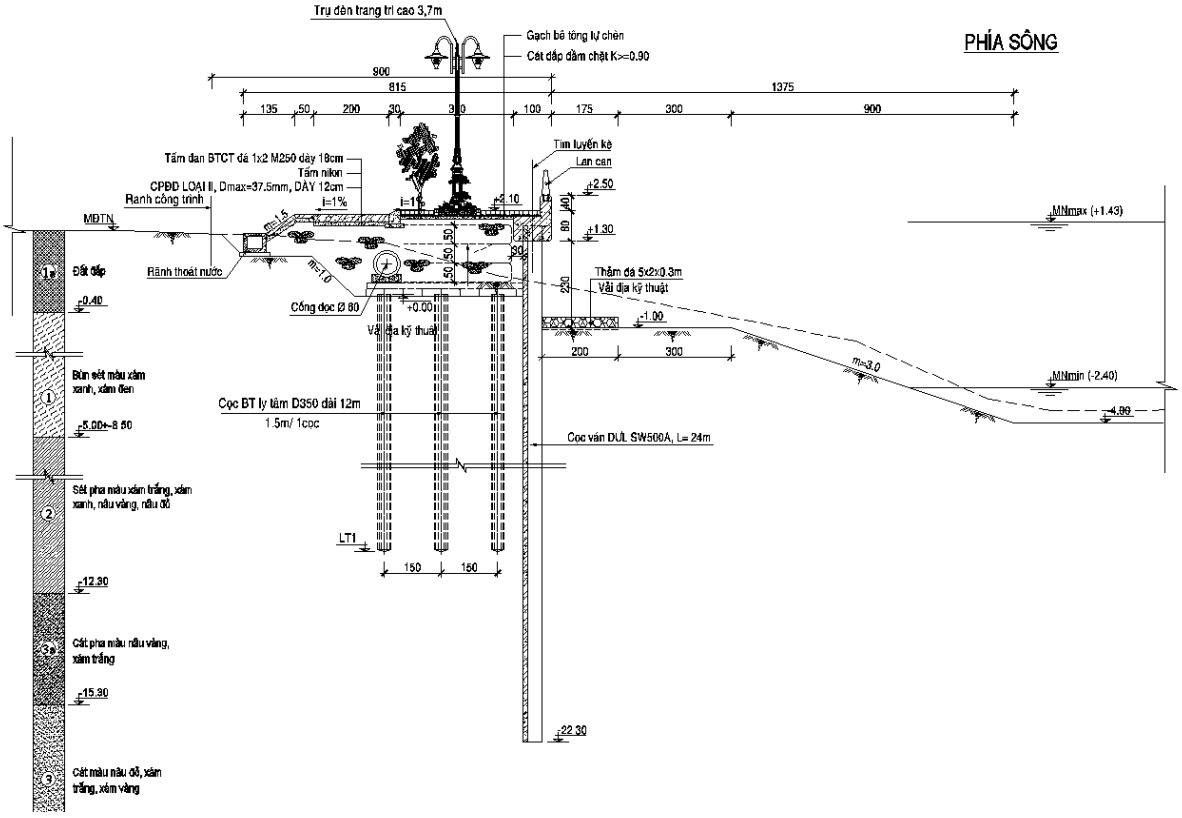
Hình 16: Kết cấu kè BT DUL neo bằng cọc BT DUL

Loại 2 - Kè đứng BTCT dự ứng lực neo bằng hệ cọc BTCT: Là loại hình kè dùng cừ ván bê tông cốt thép dự ứng lực đóng sâu đủ chiều dài đảm bảo ổn định, kỹ thuật cho phép và phần gia cố chân kè bằng thảm đá để hạn chế xói chân kè. Hệ thống neo sử dụng hệ cọc vuông neo BTCT M300, 1 cọc thẳng xen kẽ 1 cọc xiên 1:8, khoảng cách chiều dài cọc, kích thước thanh thép neo (do thiết kế tính toán chọn).

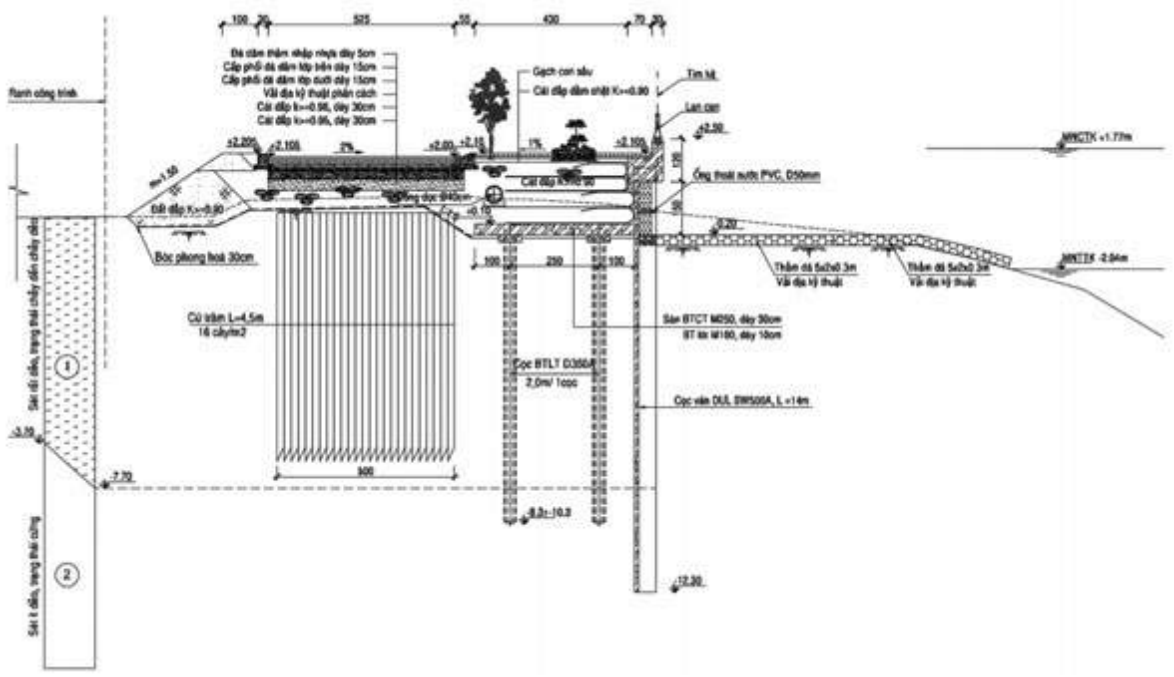


Hình 17: Kết cấu kè BT DUL neo bằng cọc hệ cọc BTCT + dầm neo

Loại 3 - Kè đứng BTCT dự ứng lực gia cố nền bằng hệ cọc BT ly tâm: Là loại hình kè dùng cừ ván bê tông cốt thép dự ứng lực đóng sâu đủ chiều dài đảm bảo ổn định, kỹ thuật cho phép và phần gia cố chân kè bằng thảm đá để hạn chế xói chân kè. Hệ giảm tải sau lưng kè sử dụng cọc ống ly tâm gia cố nền đất dưới lớp vải. Tùy theo địa tầng mà bố trí chiều dài cọc neo, bước cọc khác nhau, đất phía sau lưng kè dùng cốt vải địa, sàn giảm tải cứng BTCT hoặc mềm bằng vải hay lưới địa kỹ thuật.



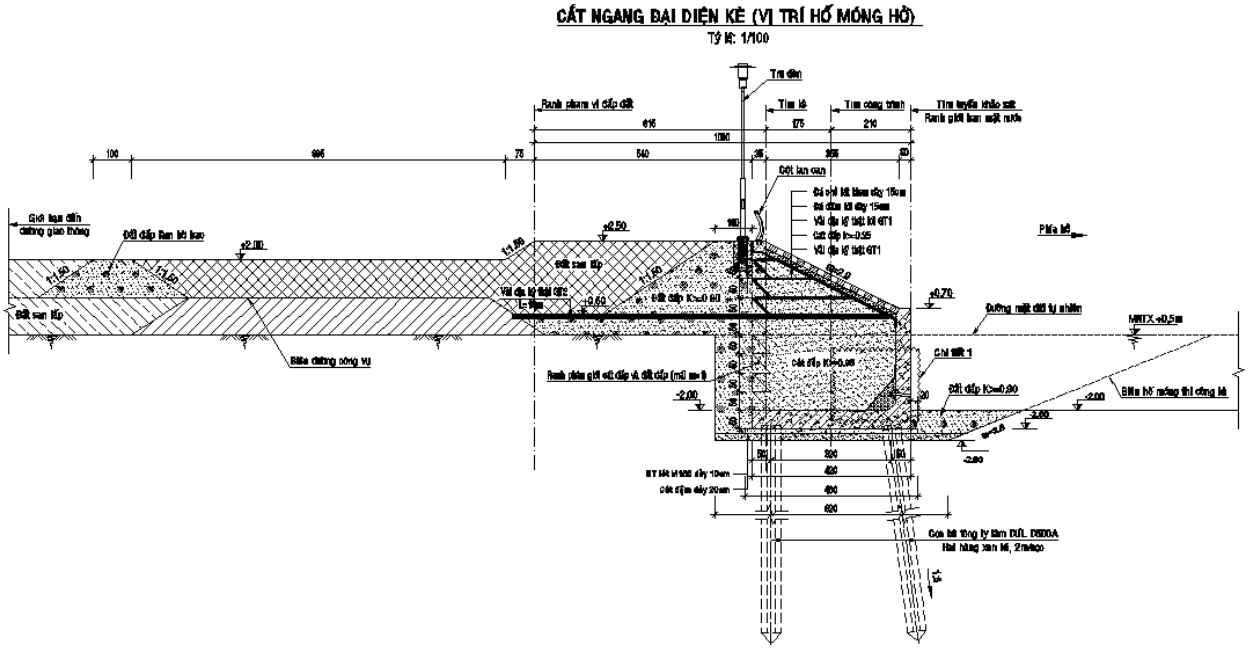
Hình 18: Kết cấu kè đứng BTCT DUL gia cố nền bằng hệ cọc BT ly tâm + sàn giảm tải mềm



Hình 19: Kết cấu kè đứng BTCT DUL gia cố nền bằng hệ cọc BT ly tâm + sàn giảm tải cứng BTCT

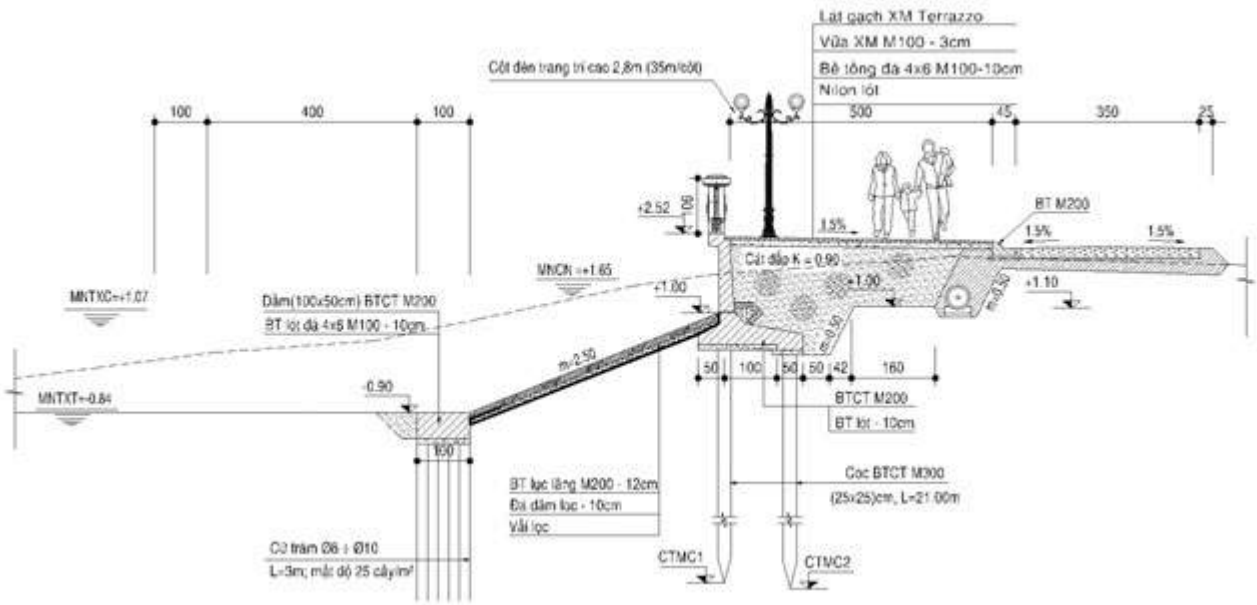
c. Kết cấu kè hỗn hợp giữa tường đứng và mái nghiêng

Loại 1 - Kè mái nghiêng trên tường đứng dưới: Mái nghiêng phía trên (lát đá, xây đá, cục bê tông tự chèn…) + tường đứng BTCT phía dưới xử lý nền bằng hệ cọc BTCT đóng sâu đến lớp đất chịu lực.



Hình 20: Kết cấu kè mái nghiêng trên tường đứng dưới

Loại 1 - Kè tường đứng trên mái nghiêng dưới: Tường đứng BTCT phía trên xử lý nền bằng hệ cọc BTCT đóng sâu đến lớp đất chịu lực. Mái nghiêng phía trên (lát đá, xây đá, cục bê tông tự chèn…) phía dưới của mái nghiêng được gia cố bằng dầm chặn.



Hình 21: Kết cấu kè tường đứng trên mái nghiêng dưới

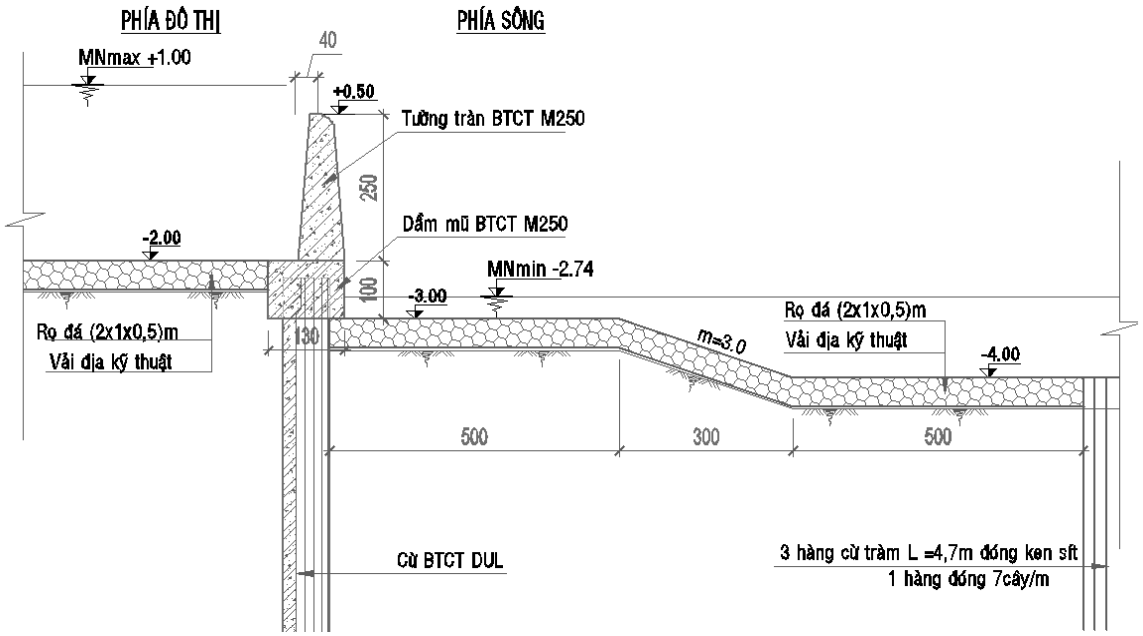
3.5. Một số giải pháp để giảm quy mô xây dựng kè bảo vệ bờ

Quy mô xây dựng kè sẽ quyết định tới giá thành, chi phí đầu tư xây dựng do đó việc giảm quy mô kết cấu kè sẽ tiết kiệm được chi phí. Quy mô kè phụ thuộc vào mục tiêu nhiệm vụ yêu cầu với mỗi nhiệm vụ khác nhau kết cấu kè có thể điều chỉnh khác nhau đảm bảo nguyên tắc kinh tế và kỹ thuật.

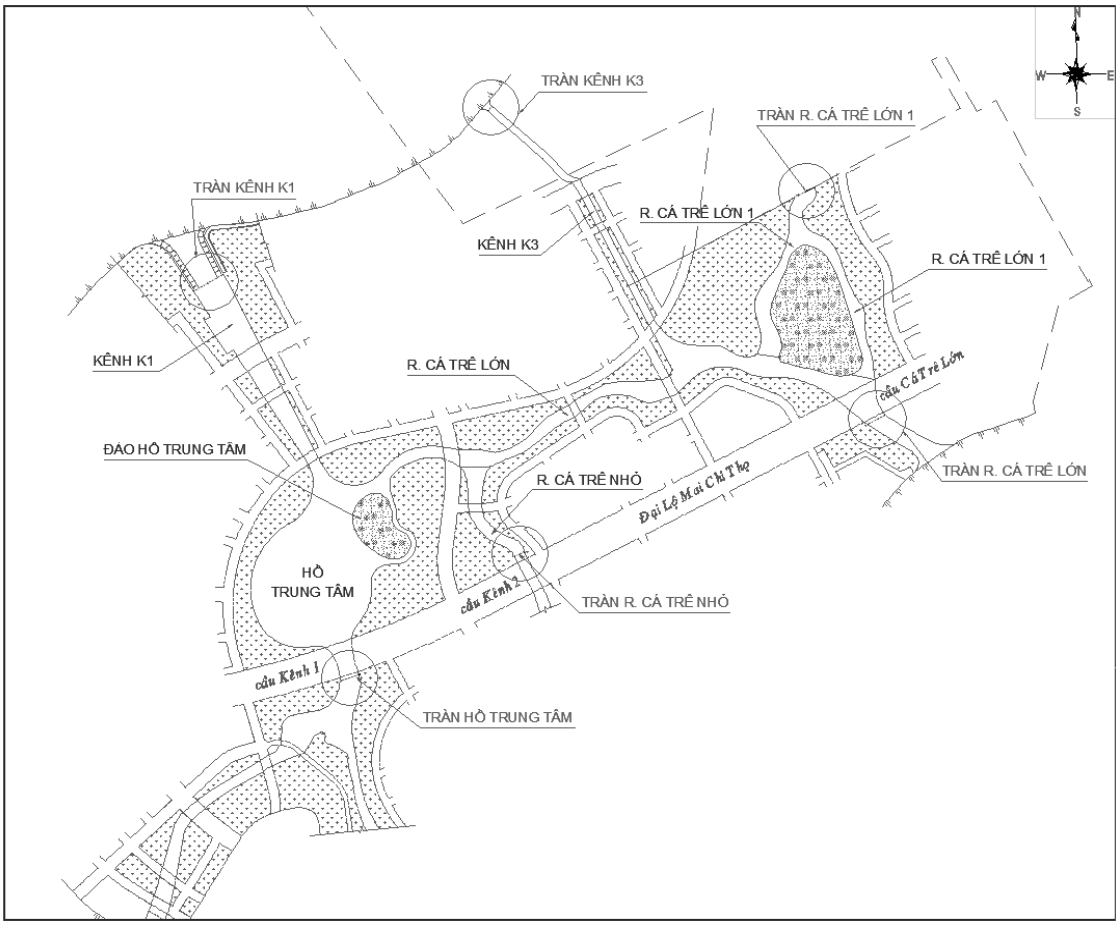
Yếu tố quyết định đến quy mô kết cấu kè chính là chiều cao kè, chiều cao kè càng lớn thì giá thành xây dựng càng cao do đó giảm được chiều cao kè đồng nghĩa với tiết kiệm chi phí xây dựng.

Khu vực Tp. Hồ Chí Minh là vùng ảnh hưởng triều biên độ triều có thể chênh lệch từ 3-3,5m, mực nước đỉnh triều có thể lên tới 1,68m và chân triều có thể xuống thấp hơn -2,5m vì vậy nếu xây dựng kè theo đúng quy luật của thủy triều tự nhiên đảm bảo các yêu cầu về mặt môi trường (không để trơ đáy kênh cao độ đáy phải luôn thấp hơn thủy triều) hay để giao thông thủy (đảm bảo lưu thông với một chiều dày lớp nước tùy thuộc vào cấp đường thủy) thì cao trình đáy sông, kênh tối thiểu phải từ -3,5m đến -4,5m. Một câu hỏi đặt ra là có giải pháp nào để vẫn đảm bảo các yêu cầu đặt ra nhưng chiều cao kè giảm đi. Qua trăn trở từ thực tế giảm pháp Viện đưa ra là xây tràn để luôn giữ được lớp nước theo yêu cầu trong lòng sông kênh rạch đồng nghĩa đáy kênh được nâng lên. Một ví dụ cụ thể chúng tôi đã làm cho các kênh rạch và hồ Trung tâm khu đô thị mới Thủ Thiêm được tóm tắt như sau:

Hệ thống kênh rạch và hồ Trung tâm của khu đô thị mới Thủ Thiêm có yêu cầu giao thông thủy tương đương cấp kỹ thuật là cấp VI, với yêu cầu độ sâu mớm nước của tàu thuyền tối thiểu là H = 1,3m, nếu tính thêm vấn đề bồi lắng (dự kiến chiều cao chờ bồi khoảng 1,0m) thì chiều sâu yêu cầu từ 2,3 ÷ 2,5m. Mực nước thấp nhất thiết kế với tần suất 98% trên đường tần suất lũy tích mực nước giờ là: -2.00 nếu không xây dựng tràn trữ nước thì chiều sâu đáy kênh sẽ phải là -2,00 – 2,50 = -4,50m và trong quy hoạch được duyệt đáy kênh, rạch hồ là -4,00m. Tuy nhiên, trong quá trình tính toán thiết kế nếu xây dựng với công trình kè và nạo vét tới cao trình đáy kênh theo quy hoạch -4,00m thì kinh phí xây dựng rất lớn và rủi ro tiềm ẩn về mặt xói lở cao. Sau khi nghiên cứu tính toán về mặt thủy lực cũng như xin ý kiến các chuyên gia, các đơn vị liên quan tư vấn đã đề xuất xây dựng các tràn tại các vị trí nối với sông Sài Gòn để giữ nước. Cao trình ngưỡng tràn được chọn là +0,5m và yêu cầu lớp nước tối đa H = 2,50m thì cao trình đáy kênh chỉ cần là -2,00m đồng nghĩa với khi phí xây dựng giảm đi đáng kể.



Hình 22: Cấu tạo tràn trữ nước



Hình 23: Bố trí các tràn giữ nước trong khu đô thị mới Thủ Thiêm



Hình 24: Phối cảnh tràn & cửa van tại đầu kênh K1

4. KẾT LUẬN

TP. Hồ Chí Minh có mạng lưới sông ngòi, kênh rạch dày đặc, trong đó có 3 con sông lớn chảy qua là sông Đồng Nai, sông Sài Gòn chảy dọc trên địa phận TP.HCM có chiều dài 80 km và sông Nhà Bè. Ngoài các con sông chính, TP.HCM còn có hệ thống kênh rạch chằng chịt như: Láng The, Bàu Nông, rạch Tra, Bến Cát, An Hạ, Tham Lương, Cầu Bông, Nhiêu Lộc - Thị Nghè, Bến Nghé, Lò Gốm, Kênh Tẻ - Kênh Đôi, Tàu Hủ... Hệ thống sông, kênh rạch phục vụ việc tưới, tiêu thoát nước, lưu thông thủy và giúp tạo bộ mặt cảnh quan cho thành phố. Dải đất ven sông, kênh rạch là nguồn tài nguyên quý, đất vàng của Thành phố và đã có những quy định được ban hành như Quyết định 150 và sau này là Quyết định 22 sửa đổi, sông rạch từ cấp 1 đến cấp 4 có hành lang bảo vệ rộng 30 - 50 hay Quy hoạch mép bờ cao cho các tuyến sông kênh rạch có giao thông thủy nhưng hiện nay quỹ đất này khai thác chưa hiệu quả thậm chí là lãng phí. Mặc dù muộn nhưng việc thực hiện "Quy hoạch và phát triển kè bờ sông Sài Gòn và sông, kênh nội thành và các giải pháp để hoàn thành cơ bản kè sông Sài Gòn và sông, kênh nội thành vào năm 2025" là rất cần thiết và cần sớm triển khai.

Để quy hoạch và các giải pháp khả thi thì hình thức kết cấu công trình kè bảo vệ là một vấn đề quan trọng vì đây là hạng mục liên quan trực tiếp đến cảnh quan và đặc biệt là kinh phí đầu tư. Trên cơ sở các nghiên cứu của Viện Khoa học Thủy lợi miền Nam và thực tế công tác thiết kế, thi công các công trình kè bảo vệ bờ tại Tp. Hồ Chí Minh và Đồng bằng sông Cửu Long, trong nội dung bài tham luận này chúng tôi tổng hợp và đề xuất một số hình dạng và kết cấu kè bảo vệ điển hình có thể phù hợp cho hệ thống sông, kênh rạch của Tp. Hồ Chí Minh. Các hình thức kết cấu kè điển hình này sẽ giúp các nhà quy hoạch, thiết kế, quản lý có thể tham khảo trong từng nhiệm vụ cụ thể của mình.

Việc xây dựng hệ thống kè bảo vệ bờ sông cho toàn bộ hệ thống sông kênh rạch của Tp. Hồ Chí Minh là cần thiết tuy nhiên sẽ cần nguồn kinh phí rất lớn và chưa thể triển khai đồng loạt do đó cần phải có quy hoạch để định hướng và là cơ sở để thực hiện. Đồng thời phải có cơ chế chính sách phù hợp kêu gọi đầu tư, xã hội hóa trong xây dựng đầu tư các công trình kè đồng thời phải triển khai sớm nhưng sông, kênh rạch có thể làm được ngay để làm mẫu cho các sông khác.

5. Tài Liệu Tham Khảo

[1]. Viện Khoa học Thủy lợi miền Nam, *"Dự án nạo vét trục thoát nước rạch Xóm Củi"* 2011 - 2019.

[2]. Viện Khoa học Thủy lợi miền Nam, *"Dự án Bờ Tả sông Sài Gòn từ Rạch Cầu Ngang đến khu đô thị mới Thủ Thiêm"* 2011 - 2019.

[3]. Viện Khoa học Thủy lợi miền Nam, *"Dự án kè chống sạt lở khu vực Thanh Đa"* 2008 - 2017.

[4]. Viện Khoa học Thủy lợi miền Nam, "*Dự án: Nạo vét rạch, đào hồ Trung tâm và các kênh mới khu đô thị Thủ Thiêm",* 2012 – 2019.

[5]. Trần Bá Hoằng, "*Đề tài cấp Bộ: Nghiên cứu giải pháp công nghệ chống sạt lở bờ sông trên địa bàn hai tỉnh Bạc Liêu và Cà Mau*", Viện Khoa học Thủy lợi miền Nam, 2016-2018.

[6]. https://thanhnien.vn/tai-chinh-kinh-doanh/khai-thac-quy-dat-ven-song-1075448.html

NHỮNG ẢNH HƯỞNG CỦA GIẢI PHÁP BỜ KÈ ĐỐI VỚI VẤN ĐỀ NGẬP TRONG ĐÔ THỊ: BÀI HỌC KINH NGHIỆM CHO TP.HCM TỪ THẤT BẠI CỦA CÁC HỆ THỐNG BẢO VỆ TẠI MỘT SỐ ĐÔ THỊ TRÊN THẾ GIỚI

Phan Nhựt Duy, David Proverbs
(1) Tiến sĩ Nghiên cứu Vùng và Đô thị, Giảng viên, Khoa Quy hoạch, trường Đại học Kiến trúc Tp. Hồ Chí Minh
(2) Giáo sư về Quản lý Xây dựng, Phó trưởng khoa, Khoa Môi trường Xây dựng và Kỹ thuật Máy tính, Trường Đại học Birmingham City University
** Tác giả chính (duy.phannhut@uah.edu.vn; duyadm@gmail.com)*

Tóm lược

Thành phố Hồ Chí Minh (TP. HCM), đã và đang đối mặt với thực trạng sạt lở tại một số khu vực, đặt ra một số yêu cầu về việc triển khai xây dựng các tuyến đê bao kết hợp các mục tiêu cải tạo các sông ngòi, kênh rạch chính trong đô thị. Bên cạnh đó, ngập lụt lại nổi lên như một vấn đề lớn hơn ảnh hưởng đến toàn đô thị trong những năm gần đây khi các tác động của quá trình đô thị hóa và biến đổi khí hậu diễn ra ngày càng phức tạp. Mặc dù đã có nhiều đề xuất với quan điểm tiếp cận tích hợp trong vấn đề ứng phó với các thực trạng trên, giải pháp chính đã được đầu tư xây dựng trong thời gian vừa qua vẫn chủ yếu dựa trên quan điểm "chống chọi" với các mục tiêu riêng lẻ theo từng dự án, cho các công trình hạ tầng kỹ thuật như đê bao, bờ kè, cống ngăn triều... Những giải pháp này đã phần nào giúp khắc phục những khó khăn trong giai đoạn ngắn, nhưng được đánh giá thiếu tính bền vững trước những biến động khó lường của biến đổi khí hậu, và có thể ảnh hưởng đến sự ổn định của toàn khu vực. Sự phụ thuộc vào các hệ thống này có thể làm tăng tính chủ quan của cả chính quyền và người dân, và góp phần thúc đẩy quá trình đô thị hóa nhanh hơn, dẫn đến thiếu cẩn trọng đối với những bất lợi của môi trường tự nhiên và bất chấp những rủi ro thiên tai trong quá trình phát triển và mở rộng đô thị. Do đó, bài viết này dựa trên phương pháp sử dụng các trường hợp nghiên cứu đã được tổng hợp và công bố về vấn đề ngập tại Tp. HCM có liên hệ đến thảm họa ngập lụt đã xảy ra tại một số đô thị gần biển (New Orleans, Manila và Bangkok), đồng thời tham khảo một số quan điểm của chuyên gia thông qua trường hợp nghiên cứu tại Birmingham (Vương Quốc Anh) nhằm nêu ra một số bài học kinh nghiệm có thể hữu ích cho chính quyền thành phố trong việc cân nhắc chọn lựa những giải pháp, và mức độ đầu tư phù hợp trong tương lai.

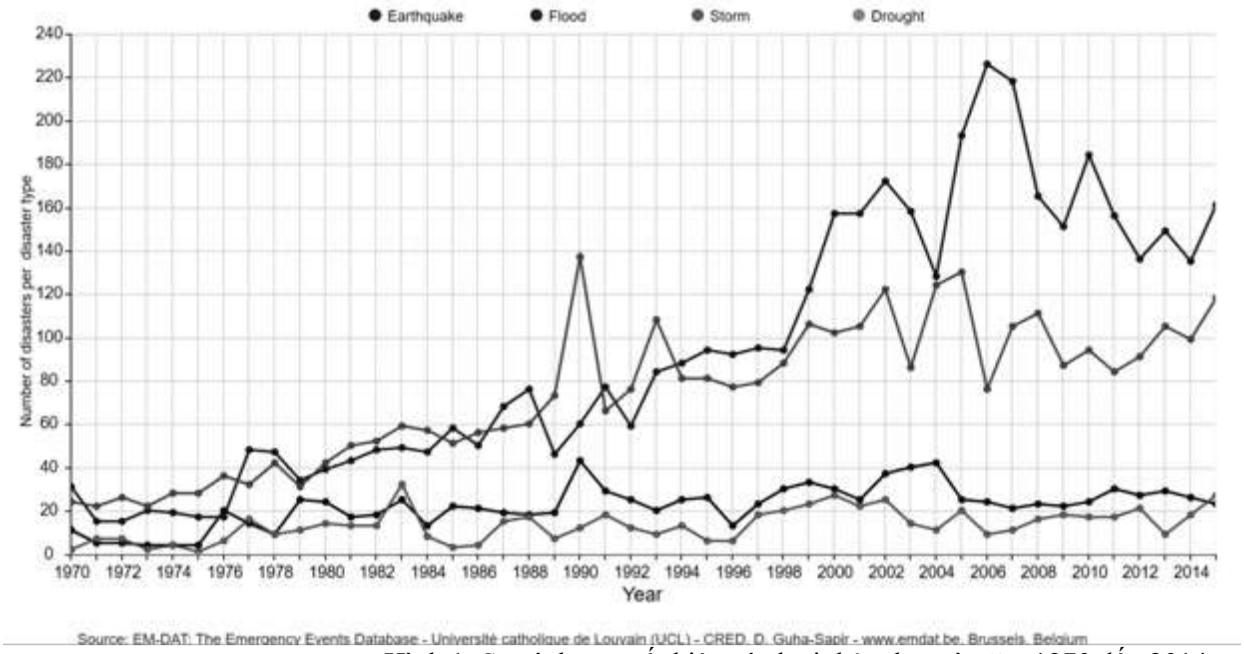
Từ khóa: *bờ kè, đê bao, hiểm họa ngập lụt*

Bối cảnh chung: ngập lụt vẫn là mối đe dọa lớn và có xu hướng xảy ra thường xuyên hơn đối với sự phát triển ổn định của đô thị lớn

Ngập lụt đã và đang trở thành mối đe dọa đối với nhiều quốc gia trên thế giới, là nguyên nhân gây ra thiệt hại 539.811 sinh mạng, và ảnh hưởng khoảng 2,8 tỷ người trong vòng 30 năm (1980 – 2009) (Doocy et al., 2013). Thống kê của Guha-Sapir et al. (2016) trong 45 năm (1970 – 2014) cho thấy, các biến cố ngập càng diễn ra với tần suất ngày càng cao so với các thảm họa khác như động đất, núi lửa…, và đặc biệt tác động đến nhiều khu vực gần biển ở Châu Á (xem hình 1). Đối với các đô thị lớn gần biển ở Đông Nam Á, vấn đề này càng trở nên cấp bách với những hệ quả kết hợp của quá trình đô thị hóa (ĐTH) và biến đổi khí hậu (BĐKH) trong khi các hệ thống bảo vệ ngày càng thể hiện sự yếu kèm trước các yếu tố khó lường của thiên nhiên (Duy et al, 2017b). Thêm vào đó, sự xuất hiện các công trình xây dựng, trong đó có các công trình hạ tầng kỹ thuật đô thị có thể tạo những nguy cơ tiềm ẩn, đe dọa sự phát triển ổn định và bền vững đối với toàn đô thị. Phân tích mối quan hệ này, Cigler (2007) cho rằng sự tác động không phù hợp của môi trường xây dựng đến môi trường tự nhiên sẽ làm gia tăng nguy cơ ngập. Thực trạng này đã và đang diễn ra tại rất nhiều đô thị lớn tại các nước đang phát triển, đặc biệt ở khu vực Đông Nam Á.

Thành phố Hồ Chí Minh: nguy cơ ảnh hưởng của giải pháp bờ kè đến thực trạng ngập trong đô thị

Thành phố Hồ Chí Minh, một đô thị cực lớn – gần biển với dân số tăng nhanh (VD: từ 3,5 triệu năm 1976 lên gần 10 triệu năm 2018: GSOV, 2015) đóng vai trò quan trọng trong nền kinh tế của Việt Nam. Quá trình phát triển và đô thị hóa nhanh đã khiến đô thị ngày càng "xa rời" các đặc điểm của tự nhiên, vốn được hình thành trên lưu vực sông Sài Gòn – Đồng Nai, chịu ảnh hưởng bởi chế độ bán nhật triều từ mạng lưới sông ngòi, kênh rạch dày đặc "trong lòng đô thị" nhất là tại khu vực phía Đông và phía Nam.



Hình 1: So sánh sự xuất hiện các loại thảm họa từ năm 1970 đến 2014

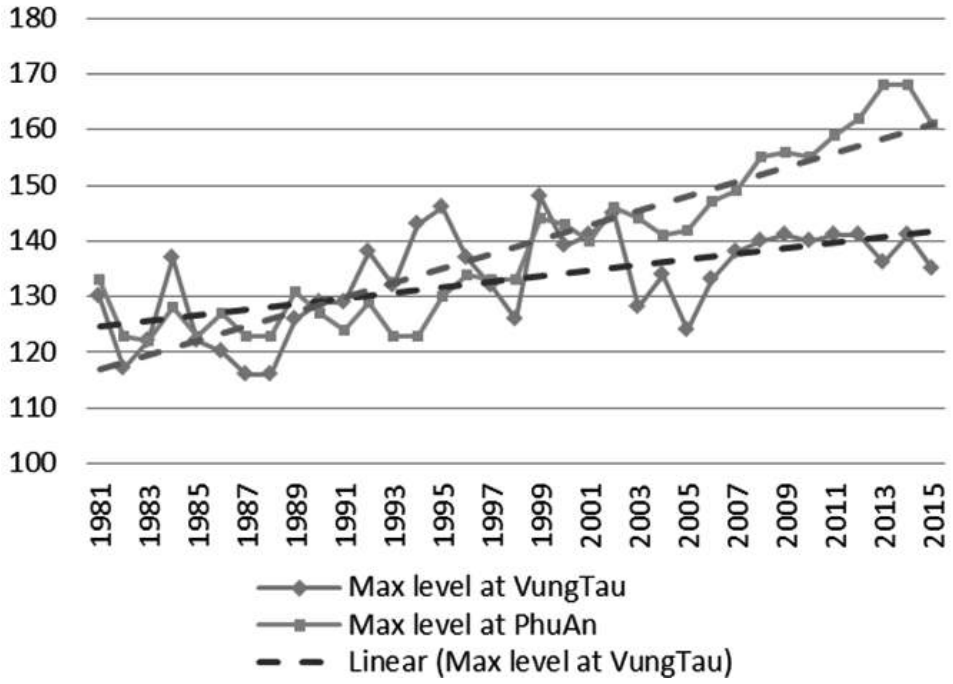
Tổng chiều dài các tuyến sông, kênh rạch khoảng 1200 km, bao gồm chiều dài của các tuyến sông chính khoảng 848km (TEDI-South, 2013). Do đó, việc ứng xử với yếu tố nước phù hợp là điều quan trọng nhằm đảm bảo đô thị có khả năng phát triển bền vững trước những nguy cơ tiềm ẩn từ môi trường tự nhiên, chẳng hạn như sạt lở bờ sông, ngập lụt; nhưng lại thiếu sự quan tâm trong quá trình đầu tư xây dựng. Theo các quy hoạch thoát nước tổng thể (phê duyệt theo các quyết định QĐ 752, QĐ 1574) thành phố đã đầu tư các tuyến bờ kè chính dọc sông, và một số kênh rạch chính với mục tiêu chính bảo vệ cho khu vực trung tâm (tính đến bờ phía Tây sông Sài Gòn).

Tuy nhiên, giải pháp bờ kè bằng bê tông hóa như truyền thống được cho là sẽ không có hiệu quả lâu dài một khi tính biến động – mức tăng của đỉnh triều quá nhanh được xem là thách thức cho việc xác định các mục tiêu thiết kế – ví dụ cao độ mép bờ cao. Số liệu thủy văn trong hơn 35 năm (1981 – 2015) cho thấy mực nước đỉnh triều trong năm tại trạm Phú An tăng đáng kể (VD: + 1,55m năm 2010, + 1,68m năm 2013, 2014, theo đài Khí tượng thủy văn Nam bộ), và thậm chí tăng lên + 1,71m năm 2017. Đáng lưu ý, mức tăng này cao hơn nhiều so với mức tăng của mực nước biển tại cửa biển Vũng Tàu với mức chênh lệch ngày càng lớn (xem hình 2); trong khi mức tăng bình quân của toàn cầu khoảng 3,3mm/ năm từ 1995 – 2015 (Guha-Sapir, 2016). Hơn nữa, những giải pháp truyền thống có thể gây ra hệ quả tiêu cực liên quan đến dòng chảy và khả năng thẩm thấu vào vùng trước đây là trũng – và trữ nước. Nước từ hệ thống sông – kênh nên được tạo điều kiện tiếp cận vào các vùng trũng thấp theo cơ chế tràn mặt và thẩm thấu tự nhiên, để có thời gian giảm tốc phù hợp. Ngược lại, tốc độ dòng nước qua các tuyến kênh trong đô thị nhanh hơn có thể khiến khu trung tâm hiện hữu (điểm cuối) tiếp nhận lượng nước quá lớn trong một thời gian ngắn (liên quan đến thời gian truyền triều) – sẽ dẫn đến rủi ro ngập cao hơn.

Việc quá phụ thuộc và các cống ngăn triều dự kiến sẽ được đưa vào sử dụng trong thời gian tới có thể là "con dao hai lưỡi" một khi công tác vận hành thất bại. Như vậy, bài toán tổng thể về quản lý nước vẫn chưa được xem xét đầy đủ khi đưa các hệ thống riêng biệt – với mục tiêu khác nhau cùng hoạt động. Với góc nhìn đa chiều, việc đầu tư xây dựng mới hay nâng cấp các công trình này chỉ có thể giải quyết "phần ngọn", và thậm chí có thể tạo ra các tác động cần đánh giá kỹ lưỡng, và cần có những tham khảo từ kinh nghiệm của một số đô thị trên thế giới, vốn đã chứng kiến sự thất bại của các hệ thống bảo vệ, và thậm chí đang có xu hướng "quay đầu" trước các giải pháp công nghệ cứng.

Trên thực tế, các công trình bảo vệ (đê bao hay bờ kè) có thể góp phần làm tăng nguy cơ dẫn đến thiệt hại về con người liên một khi bị phá vỡ trước những tác động không lường trước của thiên tai vượt khả năng chịu đựng của các công trình được thiết kế (Duy et al., 2017b). Thực tiễn này đã được đúc kết từ một số bài học kinh nghiệm qua các thảm họa ngập gây tổn thất nghiêm trọng do sự suy giảm khả năng chống chịu của các công trình bảo vệ ngập tại một số đô thị gần biển trên thế giới.

Lấy ví dụ, hệ thống đê bao của New Orleans bị lún sụt khoảng 90cm (Petterson et. al, 2006), góp phần làm suy yếu khả năng chịu đựng của hệ thống trong thảm họa Katrina năm 2005. Khi xảy ra biến cố, chính hệ thống đê bao này lại là "rào cản" không cho nước thoát ra ngoài, duy trì quá trình ngập úng của đô thị trong thời gian dài (ibid). Một minh chứng khác cho sự sai lệch về năng lực thiết kế và khả năng hoạt động thực tế là trận ngập lịch sử ở Manila 2009. Các tuyến thoát lũ cho sông Marikina của vùng Manila đã không hoạt động đúng như công suất dự kiến (1.500 m3/giây – 1.800 m3/giây so với 2.600 – 2.900 m3/ giây) (Sato and Nakasu, 2011). Tương tự, ít nhất 10 công trình chống ngập cho vùng đô thị Bangkok đã bị phá vỡ trong trận ngập lịch sử 2011 dẫn đến ngập nghiêm trọng tại đô thị trung tâm – thủ đô Bangkok (WB, 2012); trong khi hệ thống chống ngập của Thái Lan đã được đầu tư lớn hơn về mặt quy mô so với hệ thống hiện hữu tại Tp. HCM (Phi, 2013).



Nguồn: Đài khí tượng thủy văn Nam Bộ (1981-2015)

Bài học kinh nghiệm của một số đô thị đã hứng chịu thảm họa và một số quan niệm mới về ứng xử với nước trong đô thị

Những thất bại của các hệ thống bảo vệ tại các đô thị đã nêu phần nào minh chứng rằng những giải pháp công trình cứng luôn có những điểm yếu liên quan đến mục tiêu thiết kế nhằm tạo ra khả năng chống chịu của các công trình do con người tạo ra. Các mục tiêu này chủ yếu dựa vào năng lực dự báo, hiện nay vẫn chỉ dựa trên cơ sở tổng hợp số liệu từ quá khứ, trong khi yếu tố biến động của khí hậu lại có thể xảy ra ngoài khả năng tiên lượng của con người (Zevenbergen et al., 2008). Thêm vào đó, chính các hệ thống này có thể làm tăng tính chủ quan của chính quyền và cộng đồng, giảm khả năng ứng biến linh hoạt và phục hồi nhanh khi xảy ra biến cố. Lấy ví dụ, rất nhiều người dân tại New Orleans đã không tiến hành sơ tán do tin và sức chịu đựng của hệ thống bảo vệ của Thành phố, nhưng khi hệ thống bị phá vỡ hoàn toàn thì chính hệ thống đê bao lại làm hạn chế khả năng thoát nước trong khi người dân tại các khu vực ngập lại không có khả năng thoát ra khu vực an toàn hơn do kết nối giao thông không khả dụng. Trong ba đô thị đã nêu, New Orleans được đầu tư hệ thống quy mô nhất, nhưng lại chứng kiến thiệt hại nặng nề nhất về sinh mạng (gần 1.500 người) và tài sản so với hai đô thị còn lại tại các nước Đông Nam Á. Do đó, việc đầu tư xây dựng các công trình nói trên khó có thể được sử dụng làm cơ sở cho quá trình ổn định và phát triển đô thị bền vững.

Ngoài những thảm họa tại một số thành phố đã nêu, một số thành phố khác như Birmingham, mặc dù không phải là thành phố gần biển nhưng cũng đang đối mặt với vấn đề ngập lụt diễn tiến phức tạp do nhiều yếu tố liên quan đến hệ thống sông, kênh rạch, nước ngầm, nước thải… (Proverbs et al., 2019). Với thực trạng ngày càng nghiêm trọng, chính quyền Thành phố này cũng đang tìm những giải pháp hiệu quả hơn sau kinh nghiệm thất bại của các hệ thống bảo vệ cứng. Việc điều chỉnh, tác động đến bờ sông chỉ dựa vào giải pháp kỹ thuật có thể ảnh hưởng đến đặc điểm tự nhiên của dòng chảy (như vận tốc), và ảnh hưởng đến các cư dân sống dọc hai bên bờ sông. Do đó, tại Vương Quốc Anh, các chuyên gia và chính quyền đô thị đang thay đổi cách suy nghĩ về hướng tiếp cận tích hợp đối với vấn đề quản lý rủi ro ngập, kết hợp nhiều giải pháp, chẳng hạn "blue-green" (kết hợp giữa giải pháp cứng và mềm). Các đô thị tại Anh hiện nay đang thật sự chú trọng hơn vào các ý tưởng về "resilience" (tạm dịch khả năng hồi phục nhanh), làm định hướng cho các chiến lược quản lý rủi ro ngập mang tính thích ứng hơn, chẳng hạn "sống với nước" và "xây dựng trở lại tốt hơn".

Kết luận

Giải pháp bờ kè dọc các tuyến sông ngòi, kênh rạch mà Tp. HCM đã và đang triển khai hiện nay chỉ có thể khắc phục tình trạng sạt lở, cải tạo không gian cảnh quan dọc hai bên bờ trong các giai đoạn ngắn hạn; nhưng khả năng ứng phó với những biến đổi thất thường của môi trường thiên nhiên, chẳng hạn triều cường tăng cho cần được xem xét ở góc độ tổng thể của toàn đô thị. Các hệ thống này có thể ảnh hưởng đến khả năng cân bằng và thoát nước mặt tự nhiên trong đô thị. Thành phố cần xác định "vùng bảo vệ cứng" dựa trên hệ thống hạ tầng hiện có, và các khu vực được tích hợp các giải pháp linh hoạt, chẳng hạn bờ kênh rạch tự nhiên – không bê tông hóa. Mục tiêu này có liên quan việc tìm những giải pháp lập và quản lý quy hoạch, và thiết kế hiệu quả hơn tại các vùng trũng thấp với cách tiếp cận vấn đề phù hợp hơn, nhưng vẫn chưa nhận được sự quan tâm thích đáng. Các phương pháp đầu tư xây dựng hạ tầng truyền thống (chẳng hạn nâng cao độ của đê bao – bờ kè, hoặc cao độ san lấp cao hơn so với đỉnh triều cao nhất cho một số khu khu vực nhất định) đã bộc lộ yếu điểm trước mức biến động không ngừng của môi trường tự nhiên, và thậm chí gây ảnh hưởng đến các khu vực lân cận.

Trong khi đó, những giải pháp hướng tới xây dựng "hạ tầng xanh" – sự kết hợp giữa giải pháp công nghệ và duy trì hệ sinh thái tự nhiên với khả năng tổ chức các không gian đa chức năng cho là điều cần thiết. Tăng khả năng hấp thụ, trữ nước, và thậm chí đưa nước vào bên trong lòng đô thị nhằm giảm cao độ mực nước trên các tuyến sông ngòi, kênh rạch được nhóm tác ủng hộ và đề xuất cần được tích hợp vào các đồ án quy hoạch phát triển đô thị. Liên quan đến chính sách và công tác quản lý, chính quyền thành phố nên cân đối lại mức đầu tư và và xem xét tính khả thi dài hạn đối với các dự án đã và đang triển khai nhằm tránh lãng phí và không đem lại hiệu quả như mong đợi. Thay vào đó, việc đầu tư vào các dự án nghiên cứu mang tính tổng thể nhằm xây dựng các cơ sở khoa học vững chắc, với góc nhiều đa chiều sẽ giúp tiết kiệm chi phí và nâng cao hiệu quả đầu tư về mặt dài hạn; đồng thời giúp đô thị có khả năng phát triển ổn định và bền vững hơn.

Tài liệu tham khảo

Asia Development Bank – ADB (2010). Ho Chi Minh City Adaptation to Climate Change. Philippines: ADB, ISBN: 978-971-561-893-9

Cigler B. A. (2007). The "Big Questions" of Katrina and the 2005 Great Flood of New Orleans. Public Administration Review, Special issue 2007, pp. 64-76. DOI: 10.1111/j.1540-6210.2007.00814.x

Doocy S., Daniels A., Murray S. and Kirsch T. D. (2013). The Human Impact of Floods: a Historical Review of Events 1980-2009 and Systematic Literature Review. PLOS Currents Disasters, 2013 Apr 16. DOI: 10.1371/currents.dis.f4deb457904936b07c09daa98ee8171a

Duy P. N., Chapman L., Tight M., Thuong L. V., and Linh P. N. (2017a). Increasing Vulnerability To Floods In New Development Areas: Evidence From Ho Chi Minh City. International Journal of Climate Change Strategies and Management. DOI: 10.1108/IJCCSM-12-2016-0169

Duy P. N., Chapman L., Tight M., Thuong L. V., and Linh P. N. (2017b). Urban Resilience to Floods in Coastal Cities: Challenges and Opportunities for Ho Chi Minh City and other Emerging Cities in Southeast Asia. Accepted by Journal of Urban Planning and Development (05/2017). ASCE.

Duy P. N., (2019). Developing Flood Resilient Transport Systems in Coastal Cities: A case Study in Ho Chi Minh City, Vietnam. (URL:https://etheses.bham.ac.uk/id/eprint/9164/9/Duy2019PhD_Redacted.pdf)

General Statistic Office of Vietnam – GSOV (1976 - 2015). Population of Ho Chi Minh from 1986 – 2015 (data extracted).

Guha-Sapir D, Hoyois P., Wallemacq P. Below. R (2016). Annual Disaster Statistical Review

2016: The Numbers and Trends. Brussels: CRED (online, accessed 21/03/2018). URL: http://emdat.be/sites/default/files/adsr_2016.pdf

Petterson J. S., Stanley L. D., Glazier E., Philipp J. (2006). A Preliminary Assessment of Social and Economic Impacts Associated with Hurricane Katrina. American Anthropologist, Vol. 108, Issue 4, pp. 643-670, ISSN 0 002-7294, electronic ISSN 1548-1433. The American Anthropological Association.

Phi H. L. (2013). Urban Flood in Ho Chi Minh City: Causes and Management Strategy (In Vietnamese). Vietnamese Journal of Construction Planning, Vol. 63 (pp. 26-29). Hanoi.

Southern Regional Hydro - Meteorological Center - SRHC (2015). Water level and Precipitation Records 2010 – 2015 (data extracted).

Adedeji T., Proverbs D., Xiao H., Cobbing P. and Oladokun V (2019). Making Birmingham a Flood Resilient City: Challenges and Opportunities. MDPI - Water 2019, Vol. 11, 1699. DOI:10.3390/w11081699

Sato T. and Nakasu T. (2011). 2009 Typhoon Flood Disasters in Metro Manila. National Research Institute for Earth Science and Disaster Prevention, No. 45.

Transport Engineering Design J.S. Incorporated South, TEDI-South (2013). Revision of Plan for Transport Development in Ho Chi Minh City by 2020 (in Vietnamese).

Zevenbergen C., Veerbeek W., Gersonius B., and VanHerk S. (2008). Challenges in UMF - Travelling Across Spatial and Temporal Scales. Flood Risk Management 1 (2008), pp. 81–88, DOI:10.1111/j.1753-318X.2008.00010.x

TỔNG HỢP CÁC GIẢI PHÁP ĐÃ THỰC HIỆN XÂY DỰNG CÁC DỰ ÁN KÈ BỜ SÔNG, KÊNH RẠCH TRÊN ĐỊA BÀN THÀNH PHỐ HỒ CHÍ MINH

Sở Nông Nghiệp Và Phát Triển Nông Thôn TP.HCM

I. Đánh giá các tồn tại trong quản lý, khai thác kè bờ sông, kênh rạch trên địa bàn Thành phố Hồ Chí Minh.

Do đặc điểm Thành phố Hồ Chí Minh có nhiều sông, rạch lớn chảy qua cùng với nhiều sông, rạch nội đồng chằng chịt và địa hình vùng ven sông có cao độ thấp, hệ thống đê bao, bờ bao và kè của Thành phố thường xuyên chịu ảnh hưởng của triều cường và chịu ảnh hưởng của lũ lụt, xả lũ từ các hồ thượng nguồn, lũ ngoại lai... Hệ thống đê sông, đê biển giữ vai trò quan trọng bảo vệ diện tích sản xuất nông nghiệp xen lẫn các khu vực dân cư bên trong. Đối với khu vực ven biển và ven các sông lớn: Sài Gòn, Đồng Nai hoặc việc xả lũ từ các hồ Dầu Tiếng, Trị An có khả năng gây tác hại nghiêm trọng đến hệ thống các tuyến đê, kè, bờ bao nội đồng với quy mô và cao trình không đồng bộ trên toàn tuyến ở từng khu vực, qua thời gian sử dụng đã bị xói mòn và lún tự nhiên nên chưa phát huy hiệu quả của toàn công trình.

Công trình thủy lợi đê bao, bờ kè đã có những đóng góp quan trọng cơ bản đáp ứng yêu cầu phục vụ sản xuất nông nghiệp, dân sinh, góp phần ngăn lũ, triều cường phục vụ tiêu thoát nước, chỉnh trang đô thị, bảo vệ cho hàng chục triệu dân cư, giảm được các tổn thất về người, tài sản và các hoạt động kinh tế xã hội. Tuy nhiên về giải pháp sử dụng để xây dựng các công trình hệ thống đê bao bờ bờ kè trên địa bàn Thành phố chủ yếu vẫn dựa vào giải pháp truyền thống, thiên về các loại hình kết cấu vật liệu cổ điển như đê bao bằng đất và các giải pháp tạm như: kè lát mái, kè bằng đá hộc, đá xây, tấm bêtông đơn giản nên tuổi thọ công trình không cao, thường xuyên xảy ra sự cố sụt lún, sạt lở. Về lâu dài chưa đáp ứng được nhu cầu phát triển đô thị hóa, chỉnh trang đô thị.

Đồng thời, hệ thống bờ kè, đê bao, bờ bao chưa được đầu tư đúng mức nên chưa đáp ứng kịp tiến trình đô thị hóa của Thành phố, hệ thống đê bao, bờ bao của Thành phố chủ yếu bằng đất và kè tạm trên khoảng khoảng 3.020 tuyến sông, kênh, rạch với tổng chiều dài khoảng 5.075km. Hiện nay, trên địa bàn Thành phố vẫn còn nhiều tuyến bờ bao yếu, nhỏ, xuống cấp, chân bờ bao sát bờ rạch, cao trình thấp cùng với cao trình không đồng bộ trên toàn tuyến ở từng khu vực, qua thời gian sử dụng đã bị xói mòn và lún tự nhiên nên chưa phát huy hiệu quả của toàn hệ thống đê bao nên có nguy cơ sạt lở, tràn bờ bao, bể bờ bao khi triều cường dâng cao, nhất là các địa phương như huyện Hóc Môn, huyện Củ Chi, Quận 12, quận Bình Thạnh và quận Thủ Đức.

- Tình trạng san lấp, lấn chiếm công trình trái phép ảnh hưởng đến an toàn công trình gây sạt lở bờ bao hưởng đến an toàn công trình bảo vệ bờ, việc xử lý, ngăn chặn hành vi vi phạm trong hành lang bảo vệ công trình vẫn chưa được ngăn chặn một cách hiệu quả.

- Việc tuyên truyền giáo dục cộng đồng nhằm tạo ra sức mạnh tổng hợp trong công tác quản lý công trình đê bao, bờ bao, kè bảo vệ bờ và ngăn chặn các các trường hợp lấn chiếm, xâm phạm hành lang bảo vệ công trình trên địa bàn Thành phố có lúc, có nơi chưa được đồng bộ do những hạn chế về nguồn nhân lực.

II. Kết quả đạt được về việc đầu tư xây dựng các công trình đê bao, bờ bao, kè bảo vệ bờ, công trình phòng, chống thiên tai trên địa bàn Thành phố:

1. Các dự án đê bao, bờ bao, kè chống sạt lở và công trình phòng chống thiên tai trên địa bàn Thành phố:

- Thành phố đã và đang triển khai thực hiện các dự án thủy lợi phòng chống ngập lụt cho khu vực nội thành và liên quận – huyện với tổng chiều dài các tuyến đê bao, bờ bao dài 140km tuyến đê, kè ven sông lớn kết hợp đắp bờ bao các kênh rạch nội đồng dài tổng cộng khoảng 5.248km. Kết cấu bằng đất kết hợp kè Bê tông cốt thép Dự ứng lực bảo vệ đê có nhiệm vụ chống lũ, ngăn triều cường bảo vệ cho khoảng 4.333 ha đất sản xuất nông nghiệp và khu dân cư như: Dự án Đê bao sông Sài Gòn từ Cầu Bến Súc đến rạch Thai Thai – xã Phú Mỹ Hưng; từ Rạch Cầu Đen đến Rạch Sơn, xã An Nhơn Tây; từ Rạch Láng The đến Sông Lu, xã Trung An, từ Rạch Láng The đến Rạch Nàng Âm (Công trình thủy lợi Phú Hòa Đông); từ Sông Lu đến Rạch Bà Bếp; công trình Thủy lợi An Phú - Phú Mỹ Hưng; Dự án đê bao ngăn lũ bờ tả ven sông Sài Gòn đoạn từ cầu Bình Phước đến rạch Cầu Ngang; Công trình thủy lợi bờ hữu ven sông Sài Gòn đoạn từ cầu Bến Súc đến sông Vàm Thuật.

- Thành phố đã và đang tập trung đẩy nhanh tiến độ thực hiện các dự án phòng chống ngập lụt cho khu vực nội thành và quận ven như Dự án Vệ sinh môi trường TP.HCM - lưu vực Nhiêu Lộc - Thị Nghè, Dự án Cải thiện môi trường nước TP.HCM - Lưu vực Tàu Hủ - Bến Nghé - kênh Tẻ - kênh Đôi, dự án Cải tạo hệ thống thoát nước rạch Hàng Bàng, Dự án Nâng cấp đô thị TP.HCM - lưu vực Tân Hóa - Lò Gốm, dự án Tham Lương - Bến Cát - rạch Nước Lên...

- Đồng thời, Thành phố cũng đã đầu tư xây dựng hoàn thành và đưa vào sử dụng các công trình phòng chống thiên tai kết cấu bằng đất và kè bê tông cốt thép bảo vệ bờ với chiều dài khoảng 122,6km đã phát huy hiệu quả bảo vệ chống ngập úng cho khoảng 240.503 hộ dân và phục vụ cho hơn 35.977 ha diện tích đất sản xuất nông nghiệp, góp phần phát triển kinh tế, xã hội của các phường, xã, thị trấn thuộc địa bàn các quận ven và huyện ngoại thành, tạo tiền đề phát triển đô thị bền vững.

2. Kết quả triển khai dự án đê bao, bờ bao, kè chống sạt lở và công trình phòng chống thiên tai trên địa bàn Thành phố

a) Về hệ thống đê sông và cống kiểm soát triều

Hiện nay,các giải pháp công trình thuỷ lợi trên địa bàn Thành phố Hồ Chí Minh có các nhiệm vụ chính: Chỉnh trang đô thị, Phòng chống thiên tai; cấp nước phục vụ cho sản xuất, dân sinh và tiêu thoát nước, cải tạo điều kiện môi trường sinh thái; phát triển giao thông, du lịch và dịch vụ... Thành phố đã và đang xây dựng được khoảng 45 hệ thống công trình thủy lợi, ngoài ra còn có khoảng 600 hạng mục công trình kè, đê bao, bờ bao phòng chống triều cường kết hợp giao thông nông thôn đã được Thành phố đầu tư với khoảng 2.000 km đê bao, bờ bao lớn nhỏ ven các sông kênh rạch, kèm theo trên 900 các loại công trình phụ trợ như: cống, đập, trạm bơm…; trong đó có khoảng 400 km đê ven các sông, rạch lớn, cụ thể:

- Hệ thống đê bao dọc sông Đồng Nai: Quận 9, Quận 2 với quy mô thiết kế bề rộng mặt B=2-3m, m=1,5, cao trình thiết kế +2m, tổng chiều dài 31km.

- Hệ thống đê bao dọc sông Sài Gòn Dự án bờ hữu ven sông Sài Gòn Nam rạch Tra đoạn từ sông Vàm Thuật đến rạch Tra thuộc huyện Hóc Môn, quận 12 có tổng chiều dài tuyến đê bao 66,793km, cao trình +2.0m đến +2.2m, có 219 cống các loại, cụ thể:

+ Dự án Đê bao sông Sài Gòn từ Cầu Bến Súc đến rạch Thai Thai – xã Phú Mỹ Hưng dài 4,4km kết hợp đắp bờ bao các kênh rạch nội đồng dài tổng cộng 5,248km. Kết cấu bằng đất kết hợp kè Bê tông cốt thép Dự ứng lực bảo vệ đê có nhiệm vụ chống lũ cho 270 ha đất sản xuất nông nghiệp và khu dân cư.

+ Dự án Nâng cấp công trình Thủy lợi An Phú - Phú Mỹ Hưng gồm 9,932km đê bao ven sông Sài Gòn và đắp bờ bao dọc các tuyến kênh nội đồng tổng chiều dài L = 23,5km. Kết cấu bằng đất kết hợp kè Bê tông cốt thép Dự ứng lực bảo vệ đê có nhiệm vụ: Ngăn lũ sông Sài Gòn, ngăn triều cường chống ngập bảo vệ cho 1.172 ha; tưới tiêu phục vụ cho 804 ha diện tích đất sản xuất nông nghiệp, tạo điều kiện chuyển đổi cơ cấu nông nghiệp dọc sông Sài Gòn trên địa bàn xã An Phú và xã Phú Mỹ Hưng, huyện Củ Chi.

+ Dự án: Đê bao sông Sài Gòn từ Rạch Cầu Đen đến Rạch Sơn, xã An Nhơn Tây gồm 5,881 km đê bao ven sông Sài Gòn và đắp bờ bao kết hợp giao thông nội đồng các kênh cấp I chiều dài khoảng 4,200km. Kết cấu bằng đất kết hợp kè Bê tông cốt thép Dự ứng lực bảo vệ đê có nhiệm vụ chống lũ cho 322 ha đất sản xuất nông nghiệp và khu dân cư.

+ Dự án Đê bao ven sông Sài Gòn từ Rạch Láng The đến Sông Lu, xã Trung An gồm 6,735km đê bao ven sông Sài Gòn và xây dựng khoảng 18km bờ bao kênh cấp I. Kết cấu bằng đất kết hợp kè Bê tông cốt thép Dự ứng lực bảo vệ đê. Có nhiệm vụ chống lũ cho 1.404 ha đất sản xuất nông nghiệp và khu dân cư.

+ Dự án Đê bao ven sông Sài Gòn đoạn từ Rạch Láng The đến Rạch Nàng Âm (Công trình thủy lợi Phú Hòa Đông) ven sông Sài Gòn dài 4km, kết cấu bằng đất kết hợp kè Bê tông cốt thép Dự ứng lực bảo vệ đê có nhiệm vụ chống lũ cho 644 ha đất sản xuất nông nghiệp và khu dân cư.

+ Dự án Đê bao ven sông Sài Gòn đoạn từ Sông Lu đến Rạch Bà Bếp gồm hạng mục đắp đê bao ven sông Sài Gòn dài 6,1km. Kết cấu bằng đất kết hợp kè Bê tông cốt thép Dự ứng lực bảo vệ đê có nhiệm vụ chống lũ cho 889 ha đất sản xuất nông nghiệp và khu dân cư.

+ Dự án kênh Tham Lương - Bến Cát - rạch Nước Lên có tổng chiều dài tuyến đê bao 32,735km, cao trình +2,2m.

+ Dự án đê bao ngăn lũ bờ tả ven sông Sài Gòn đoạn từ cầu Bình Phước đến rạch Cầu Ngang dài khoảng 11,3km. Kết cấu bằng đất kết hợp kè Bê tông cốt thép Dự ứng lực bảo vệ đê.

+ Dự án bờ tả sông Sài Gòn (đoạn từ rạch cầu Ngang tới khu đô thị Thủ Thiêm) hiện đang điều chỉnh từ dự án nhóm B lên dự án nhóm A, trình Ủy ban nhân dân Thành phố phê duyệt.

+ Dự án cống kiểm soát triều (12 cống), hiện đã thi công hoàn thành cống Nhiêu Lộc – Thị Nghè, chuẩn bị thi công cống Vàm Thuật và cống Rạch Nước Lên đã phê duyệt dự án đầu tư, còn lại 05 cống chưa phê duyệt dự án đầu tư.

- Dự án 05 Cống ngăn triều để kết nối đồng bộ khép kín với đê bao bờ tả trên địa bàn quận Thủ Đức, gồm: cống Gò Dưa, cống rạch Thủ Đức, cống rạch Ông Dầu, cống Rạch Đá và cống rạch Cầu Đúc Nhỏ; hiện nay đã cơ bản xây dựng hoàn thành 05/05 cống đưa vào khai thác, vận hành, phát huy tác dụng tốt trong việc ngăn triều cường và tiêu thoát nước cho khu vực.

- Đê bao rạch Bến Mương - Láng The Củ Chi: chiều dài khoảng 27km, B=1-3m, m=1,5, cao trình thiết kế +2m.

- Đê bao kênh Thầy Cai - An Hạ - Rạch Tra - Kênh Xáng (đến Bình Lợi): chiều dài khoảng 101km, B=1-3m, m=1,5, cao trình thiết kế +1,8m đến +2m.

- Huyện Bình Chánh: chiều dài đê bao khoảng 95km gồm đê bao ven các sông Cần Giuộc, rạch Cát, rạch Cây Khô, sông Chợ Đệm, rạch Nước Lên, Bến Gốc, Lý Văn Mạnh… B=1-3m, m=1,5, cao trình thiết kế +1,8m đến +2m.

- Huyện Nhà Bè: đê bao ngăn mặn dài khoảng 18km, ven sông Nhà Bè từ Tân Thuận đến Phú Xuân, ven rạch Cây Khô từ Tân Quy đến Long Thới, mặt rộng B=3-4m, m=1,5, cao trình thiết kế +2m.

- Huyện Cần Giờ: đê bao ven các sông rạch dài khoảng trên 40km tại các xã Lý Nhơn, An Thới Đông, Bình Khánh, Tam Thôn Hiệp, ven sông Lòng Tàu, ven các rạch: Tắc Ông Nghĩa, Rạch Lá, Tắc Tây Đen, rạch Vàm Sát, Cổ Cò, Cá Ngay… mặt rộng B=1-3m, cao trình thiết kế +2 m đến +2,5m.

- Ngoài ra, công trình trên đê có trên 500 cống trên các hệ thống đê bao trên đã được đầu tư. Bên cạnh đó, Thành phố đã giao Sở Nông nghiệp và Phát triển nông thôn phối hợp Thành Đoàn trồng cây xanh bảo vệ bờ bao, đê bao nhằm hạn chế tình trạng sạt lở, bể bờ khi có triều cường dâng cao.

- Các dự án theo Quy hoạch thủy lợi chống ngập úng khu vực Thành phố Hồ Chí Minh đã được Thủ tướng Chính phủ đã phê duyệt tại Quyết định số 1547/QĐ-TTg ngày 28 tháng 10 năm 2008 với quy mô xây dựng 06 cống kiểm soát triều gồm: cống Bến Nghé, cống Tân Thuận, cống Phú Xuân, cống Mương Chuối, cống Cây Khô, cống Phú Định và thi công xây dựng đoạn kè ven sông Sài Gòn từ Vàm Thuật đến Sông Kinh chiều dài 7,801km.

b) Về hệ thống đê bao, bờ bao nội đồng

Trong hơn 20 năm qua, kể từ năm 1995 đến năm 2018 Thành phố đã đầu tư và giao cho các quận, huyện thực hiện các tuyến bờ bao nội đồng với tổng cộng 559 hạng mục công trình với tổng chiều dài trên 487km; tập trung chủ yếu trên địa bàn một số quận – huyện trọng điểm bị ảnh hưởng của triều cường như: quận Thủ Đức, quận Bình Tân, quận Gò Vấp, quận Bình Thạnh, huyện Bình Chánh, huyện Hóc Môn, huyện Củ Chi, huyện Nhà Bè, huyện Cần Giờ, Quận 2, Quận 8, Quận 9 và quận 12. Các công trình được đầu tư xây dựng hoàn thành và đưa vào sử dụng đã phát huy hiệu quả bảo vệ cho hơn 34.027 hộ dân và phục vụ cho hơn 17.864 ha đất sản xuất nông nghiệp trên địa bàn các huyện ngoại thành và quận ven, giúp ổn định đời sống, sinh hoạt và sản xuất cho nhân dân. Những công trình đã và đang xây dựng đã phát huy hiệu quả trong việc chỉnh trang đô thị, Phòng chống triều cường, sạt lở bờ sông, tiêu thoát nước, cải thiện tình trạng ngập úng cho các khu dân cư và vùng sản xuất nông nghiệp từ đó góp phần giữ vững ổn định về chính trị, xã hội, cải thiện môi trường, nâng cao chất lượng cuộc sống của người dân đang sinh sống tại các khu vực thường xuyên chịu ảnh hưởng của triều cường, lụt, bão, thiên tai.

Tóm lại, các biện pháp công trình và phi công trình đã và đang được Thành phố quan tâm, triển khai lồng ghép 02 biện pháp trên để giúp cho công trình sau khi hoàn thành đưa vào sử dụng phát huy hiệu quả; các giải pháp đê bao, bờ bao được các cơ quan chuyên môn của Thành phố thường xuyên sâu sát, đúc kết kinh nghiệm để cải tiến cho phù hợp với tình hình của Thành phố (đặc biệt khó khăn về mặt bằng thi công), đảm bảo ổn định lâu dài, cụ thể như: thiết kế đê bao theo mặt cắt định hình, tường chắn bê tông cốt thép, cừ bản nhựa uPVC, trồng cây chống xói lở bờ bao.

III. Các giải pháp trọng tâm của việc đầu tư đê bao, bờ bao, kè bảo vệ bờ sông, kênh, rạch khu vực Thành phố Hồ Chí Minh tiếp tục thực hiện trong thời gian tới:

- Tiếp tục hoàn thiện Quy hoạch tổng thể hệ thống thoát nước Thành phố Hồ Chí Minh đến năm 2020 đã được Thủ tướng Chính phủ phê duyệt tại Quyết định 752/QĐ-TTg ngày 19 tháng 6 năm 2001 để chống ngập úng cho Thành phố, trong đó ưu tiên cho những vùng đang có tốc độ phát triển nhanh, nhiều người dân được hưởng lợi từ hiệu quả của dự án, đáp ứng yêu cầu phát triển kinh tế xã hội của Thành phố.

- Tiếp tục đầu tư các công trình chống ngập do triều thuộc Quy hoạch Thủy lợi chống ngập úng khu vực Thành phố Hồ Chí Minh đã được Thủ tướng Chính phủ phê duyệt theo Quyết định số 1547/QĐ-TTg ngày 28 tháng 10 năm 2008, trong đó ưu tiên các dự án có phạm vi bảo vệ lớn nằm trong khu vực kinh tế quan trọng của Thành phố và tác động đến đời sống của nhiều dân cư.

- Đầu tư xây dựng kiên cố hóa các công trình đê bao, bờ bao kết hợp giao thông nông thôn tại các huyện và quận ven.

- Phân loại, phân cấp đê, kè để có kế hoạch quản lý, nâng cấp, duy tu, sửa chữa hằng năm. Đẩy mạnh chương trình trồng cây xanh chống xói lở ven sông, kênh, rạch.

- Tiếp tục hoàn thiện rà soát Quy hoạch Thủy lợi chống ngập Thành phố Hồ Chí Minh để làm cơ sở hoàn thiện đề xuất các giải pháp công trình và phi công trình để kết nối với quy hoạch tổng thể tiêu thoát nước nhằm khép kín toàn bộ hệ thống phát huy hiệu quả trong việc phòng, chống ngập úng cho Thành phố.

- Tập trung đầu tư các giải pháp công trình áp dụng cho dự án đê bao, bờ bao và kè bảo vệ bờ trên địa bàn Thành phố tùy theo điều kiện nguồn kinh phí, mục tiêu và nhiệm vụ bảo vệ của công trình cần phải có lựa chọn giải pháp phù hợp. Các công trình sau khi hoàn thành đưa vào sử dụng sẽ phát huy năng lực phục vụ của công trình, đảm bảo công tác ngăn lũ, triều cường, xâm nhập mặn và phòng, chống thiên tai, ngập úng cho khu vực; đồng thời, công trình thủy lợi có kết hợp giao thông chỉnh trang đô thị, làm tiền đề xây dựng phát triển các tuyến giao thông đô thị với việc phát triển kinh tế của từng khu vực, phù hợp với tiến trình đô thị hóa trên địa bàn Thành phố Hồ Chí Minh.

- Chính quyền các địa phương thường xuyên quan tâm, chỉ đạo trong việc kiểm tra, rà soát các hạng mục công trình xung yếu, cấp bách để kịp thời xử lý, cơi đắp. Chỉ đạo các chủ đầu tư đẩy nhanh tiến độ đầu tư các hạng mục công trình, đảm bảo chất lượng đã góp phần cùng Thành phố giải quyết tình trạng ngập úng tại khu vực ngoại thành trong những năm trở lại đây.

- Thường xuyên rà soát, sửa đổi, xây dựng bổ sung các văn bản quy phạm pháp luật về quản lý, khai thác, bảo vệ các công trình thủy lợi đáp ứng nhiệm vụ trong thời kỳ mới.

- Đẩy mạnh giáo dục tuyên truyền, phổ biến kiến thức, nâng cao nhận thức cộng đồng nhằm tạo ra sức mạnh tổng hợp trong công tác xóa, giảm ngập trên địa bàn Thành phố.

3. Định hướng phát triển hệ thống kiên cố hóa kênh, rạch và gia cố chỉnh trang hệ thống đê bao, bờ bao và xây dựng kè bảo vệ bờ phù hợp tiến trình đô thị hóa:

a) Về phát triển đối với khu vực nội thành

- Quy hoạch và xử lý triệt để tình trạng san lấp, lấn chiếm công trình trái phép ảnh hưởng đến an toàn công trình gây sạt lở bờ bao hưởng đến an toàn công trình bảo vệ bờ.

- Đầu tư kiên cố hóa bằng biện pháp công trình kết hợp chỉnh trang đô thị đồng bộ với hạ tầng khu vực nội thành.

b) Về phát triển đối với khu vực ngoại thành

- Có giải pháp quy hoạch các khu du lịch - sinh thái, tận dụng quỹ đất trong phạm vi hành lang bảo vệ công trình để phát triển hạ tầng, xây dựng công viên ven sông, rạch tại một số quận - huyện bằng giải pháp mềm kết hợp chỉnh trang đô thị phù hợp với việc đô thị hóa khu vực ngoại thành

- Đầu tư kiên cố hóa, chỉnh trang đô thị bằng biện pháp công trình đối với khu vực có vị trí trọng tâm, chiến lược phù hợp với định hướng phát triển lâu dài của Thành phố.

- Ưu tiên cho phát triển công trình kiên cố hóa, chỉnh trang đô thị đối với những vùng đang có tốc độ phát triển nhanh, nhiều người dân được hưởng lợi từ hiệu quả của dự án, đáp ứng yêu cầu phát triển kinh tế xã hội của Thành phố.



RÀ SOÁT HIỆN TRẠNG KÈ BỜ SÔNG VÀ KÊNH NỘI THÀNH & TÌNH HÌNH LẤN CHIẾM, SẠT LỞ, Ô NHIỄM CÁC TUYẾN SÔNG, KÊNH RẠCH TỪ 2010 ĐẾN NAY

Sở Giao thông Vận tải TP.HCM

I. Rà soát hiện trạng kè bờ sông và kênh nội thành: thống kê danh mục hệ thống sông, kênh chính trên địa bàn thành phố; đánh giá, phân tích số liệu:

1. Về danh mục hệ thống sông, kênh chính nội thành:

Khu vực nội thành có các tuyến sông, kênh chính có chức năng giao thông thủy gồm: sông Sài Gòn, kênh Thanh Đa, kênh Nhiêu Lộc - Thị Nghè, rạch Bến Nghé, kênh Tàu Hủ - Lò Gốm, kênh Tẻ, kênh Đôi, rạch Lò Gốm - Ông Buông và sông Vàm Thuật - Bến Cát - Trường Đay - kênh Tham Lương - rạch Nước Lên (Danh mục tuyến sông, kênh chính theo phụ lục 01 đính kèm).

2. Hiện trạng kè bờ sông và kênh nội thành:

2.1. Đối với tuyến sông Sài Gòn có chiều dài 111,8 km qua địa bàn thành phố Hồ Chí Minh bắt đầu từ ranh giới tỉnh Tây Ninh đến ngã 3 Đèn Đỏ (sông Sài Gòn - sông Đồng Nai). Trong đó, có 14,8 km là tuyến hàng hải (từ ngã 3 Đèn Đỏ đến ngã 3 rạch Thị Nghè) và 97 km là tuyến đường thủy nội địa Quốc gia (từ ngã 3 rạch Thị Nghè đến ranh giới tỉnh Tây Ninh).

Hiện trạng kè bờ sông Sài Gòn như sau:

a) Đoạn từ ngã 3 Đèn Đỏ đến cầu Thủ Thiêm có 5,310 km kè/15 km đường thủy (trong đó: bờ phải 2,5 km kè, bờ trái 4,01 km kè).

Về kết cấu: Bao gồm 04 đoạn kè đứng loại bê tông dự ứng lực, 01 đoạn kè đứng dạng tường chắn bê tông cốt thép, 02 đoạn kè mái nghiêng viên thảm bê tông và 01 đoạn kè mái nghiêng loại đá hộc.

b) Đoạn từ cầu Thủ Thiêm đến cầu Sài Gòn có 2,753 km kè/1,8 km đường thủy (trong đó: bờ phải 1,4 km kè, bờ trái 1,352 km kè)

Về kết cấu: Bao gồm 02 đoạn kè đứng, 02 đoạn kè mái nghiêng loại viên thảm bê tông và 04 đoạn kè mái nghiêng loại đá hộc.

c) Đoạn từ cầu Sài Gòn đến ngã 3 Rạch Chiếc có 8,776 km kè/6 km đường thủy (trong đó: bờ phải 3,757 km kè, bờ trái 5,019 km kè).

Về kết cấu: Bao gồm 03 đoạn kè đứng loại bê tông dự ứng lực, 06 đoạn kè đứng loại bê tông cốt thép, 08 đoạn kè mái nghiêng loại viên thảm bê tông và 06 đoạn kè mái nghiêng loại đá hộc.

d) Đoạn từ ngã 3 Rạch Chiếc đến ngã 3 Gò Dưa có 3,484km kè/3,3km đường thủy (trong đó: bờ phải 2,797km kè, bờ trái 0,687km kè).

Về kết cấu: Bao gồm 01 đoạn kè đứng loại bê tông dự ứng lực, 01 đoạn kè mái nghiêng viên thảm bê tông.

đ) Đoạn từ ngã 3 rạch Gò Dưa đến cầu Bình Triệu có 5,223 km kè/3,5km đường thủy (trong đó: bờ phải 3,5km kè, bờ trái 1,723km kè).

Về kết cấu: Bao gồm 08 đoạn kè mái nghiêng loại viên thảm bê tông, 02 đoạn kè mái nghiêng loại đá hộc.

e) Đoạn từ cầu Bình Triệu đến ngã 3 sông Vĩnh Bình có 7,595 km kè/7,7km đường thủy (trong đó: bờ phải 1,574 km kè, bờ trái 6,021km kè).

Về kết cấu: Bao gồm 06 kè đứng loại bê tông dự ứng lực, 02 kè đứng loại bê tông cốt thép, 03 kè mái nghiêng viên thảm bê tông, 02 kè mái nghiêng đá hộc.

f) Đoạn thượng lưu rạch Vĩnh Bình đến huyện Củ Chi (bờ hữu) với chiều dài 74,7km: Đoạn này chủ yếu là đê bao, bờ sông chưa được gia cố kè kiên cố. Hiện nay, Ban Quản lý dự án đầu tư xây dựng các công trình Nông nghiệp và Phát triển nông thôn đang triển khai đầu tư kè tại một số vị trí.

Tổng cộng, trên tuyến sông Sài Gòn thuộc địa bàn Thành phố Hồ Chí Minh hiện được đầu tư 33,141km kè/111,8km đường thủy, còn lại khoảng 190,459 km đường bờ (tính chiều dài cả hai bên bờ) chưa được xây dựng kè. Các đoạn kè xây dựng không đồng bộ; do nhiều chủ đầu tư, tổ chức, cá nhân tự lựa chọn loại kè phù hợp với khả năng tài chính và mức độ sạt lở. Ngoài một số đoạn kè được đầu tư từ ngân sách nhà nước có tính mỹ quan, chất lượng cao; các đoạn còn lại chỉ mang tính tạm thời và hiện nay chủ yếu đã xuống cấp không còn mang tính mỹ quan đô thị.

2.2. Đối với các tuyến sông, kênh nội thành như kênh Thanh Đa, kênh Nhiêu Lộc Thị Nghè, rạch Bến Nghé, kênh Tàu Hủ - Lò Gốm, kênh Tẻ, kênh Đôi, rạch Lò Gốm - Ông Buông và sông Vàm Thuật - Bến Cát - Trường Đay - kênh Tham Lương - rạch Nước Lên. Hiện nay, một số tuyến sông, kênh này đã được xây dựng kè tương đối hoàn chỉnh, một số tuyến đang nghiên cứu hoặc đã có dự án đầu tư xây dựng kè bờ nhằm chỉnh trang đô thị. Cụ thể:

a) Kênh Thanh Đa: Đã được đầu tư toàn bộ hệ thống kè mái nghiêng trên nền cọc bê tông cốt thép dọc 02 bên bờ kênh; chiều dài 2,6 km kè/1,3 km đường thủy.

b) Kênh Nhiêu Lộc - Thị Nghè: Đã được đầu tư xây dựng hoàn chỉnh kè bê tông dự ứng lực kết hợp chỉnh trang hành lang trên bờ với hệ thống đường giao thông 02 bên bờ, hệ thống cây xanh, chiếu sáng; chiều dài 12 km kè/06 km đường thủy.

c) Rạch Bến Nghè: Đã được đầu tư xây dựng hoàn chỉnh kè đá hộc mái nghiêng dọc 02 bên bờ kênh và chỉnh trang hành lang trên bờ; chiều dài 6,2 km kè/3,1 km đường thủy.

d) Kênh Tàu Hủ - Lò Gốm: Đã được đầu tư xây dựng kè đá hộc mái nghiêng dọc 02 bên bờ kênh và chỉnh trang hành lang trên bờ và đang thi công kè đứng cừ ván dự ứng lực toàn tuyến kênh Tàu Hủ - Lò Gốm; chiều dài 18 km kè/9 km đường thủy.

đ) Rạch Lò Gốm - Ông Buông: Đã được xây dựng kè bê tông dự ứng lực hoàn chỉnh kết hợp chỉnh trang đô thị dọc 02 bên trên bờ sông; chiều dài 5,6 km kè/2,8 km đường thủy.

e) Kênh Tẻ: Đã được xây dựng kè đá hộc, tuy nhiên tuyến kè này đã xuống cấp, Hàng năm, Sở Giao thông vận tải giao Khu Quản lý Đường thủy nội địa tổ chức duy tu đảm bảo tính ổn định của tuyến kè; chiều dài 2,73 km kè/4,5 km đường thủy.

f) Kênh Đôi: Về cơ bản chưa được đầu tư kè, 02 bên bờ còn rất nhiều hộ dân sinh sống (dạng nhà sàn trên sông). Hiện nay, Thành phố đang nghiên cứu triển khai dự án xây dựng kè kết hợp chỉnh trang đô thị dọc theo bờ Nam kênh Đôi thuộc địa bàn Quận 8.

g) Sông Vàm Thuật - Bến Cát - Trường Đay - kênh Tham Lương - rạch Nước Lên: Đang tìm kiếm nguồn vốn để thực hiện dự án " Tiêu thoát nước và giải quyết ô nhiễm kênh Tham Lương - Bến Cát- rạch Nước Lên (giai đoạn 2)" trong đó, đầu tư xây dựng 60 km kè /30 km đường thủy dọc 02 bờ kênh.

h) Rạch Xóm Củi - Gò Nổi: Về cơ bản chưa được đầu tư xây dựng kè dọc 02 bên bờ rạch. Hiện nay, đang triển khai thi công dự án kè chống sạt lở rạch Xóm Củi trên địa bàn huyện Bình Chánh với chiều dài 850m kè với kết cấu tường đứng bê tông cốt thép.

Như vậy, trên các tuyến sông, kênh nội thành chính nêu trên, hiện được đầu tư 47,13km kè/59,3 km đường thủy, còn lại khoảng 71,47 km đường bờ (tính chiều dài cả hai bên bờ) chưa được xây dựng kè. Một số sông, kênh nội thành được đầu tư xây dựng kè hoàn chỉnh, kết hợp chỉnh trang đô thị ven sông, kênh đã thay đổi diện mạo và cảnh quan cho khu vực, thu hút khách du lịch như kênh Nhiêu Lộc- Thị Nghè, rạch Bến Nghé, kênh Thanh Đa...

Trong thời gian tới, Thành phố cần ưu tiên tập trung đầu tư xây dựng kè trên sông Sài Gòn và các tuyến nội thành như kênh Đôi, kênh Tẻ... nhằm giữ bờ sông ổn định và tạo cảnh quan đô thị, phát triển kết cấu hạ tầng giao thông đường thủy kết hợp du lịch đường thủy.

II. Thống kê tình hình lấn chiếm, sạt lở, ô nhiễm các tuyến sông, kênh rạch từ 2010 đến nay:

1. Tình hình lấn chiếm:

Thực hiện theo Chỉ thị số 09/2010/CT-UBND ngày 11 tháng 3 năm 2010 của Ủy ban nhân dân Thành phố về tăng cường công tác quản lý nhà nước đối với sông, suối, kênh, rạch, hồ công cộng và bảo đảm trật tự an toàn giao thông đường thủy nội địa trên địa bàn thành phố và Quyết định số 22/2017/QĐ-UBND ngày 18 tháng 4 năm 2017 về ban hành Quy định về quản lý, sử dụng hành lang trên bờ sông, suối, kênh, rạch, mương và hồ công cộng thuộc địa bàn thành phố Hồ Chí Minh, Sở Giao thông vận tải phối hợp Ủy ban nhân dân quận huyện thường xuyên rà soát xử lý các trường hợp lấn chiếm sông, kênh, rạch trên địa bàn Thành phố. Sở Giao thông vận tải thống kê trường hợp lấn chiếm sông, kênh, rạch trên địa bàn Thành phố tính từ năm 2010 đến nay như sau:

- Năm 2010, số trường hợp lấn chiếm sông, kênh, rạch là 26 trường hợp.
- Năm 2011, số trường hợp lấn chiếm sông, kênh, rạch là 46 trường hợp.
- Năm 2012, số trường hợp lấn chiếm sông, kênh, rạch là 115 trường hợp.
- Năm 2013, số trường hợp lấn chiếm sông, kênh, rạch là 184 trường hợp.
- Năm 2014, số trường hợp lấn chiếm sông, kênh, rạch là 284 trường hợp.
- Năm 2015, số trường hợp lấn chiếm sông, kênh, rạch là 361 trường hợp.
- Năm 2016, số trường hợp lấn chiếm sông, kênh, rạch là 276 trường hợp.
- Năm 2017, số trường hợp lấn chiếm sông, kênh, rạch là 122 trường hợp.
- Năm 2018, số trường hợp lấn chiếm sông, kênh, rạch là 75 trường hợp.

Tính đến thời điểm này của năm 2019, số trường hợp lấn chiếm sông, kênh, rạch trên địa bàn Thành phố là 69 trường hợp.

Sở Giao thông vận tải, Sở Xây dựng và Ủy ban nhân dân quận - huyện rà soát từng trường hợp cụ thể để tổng hợp, tìm biện pháp xử lý

2. Tình hình sạt lở bờ sông:

Thực hiện Quyết định số 35/2011/QĐ-UBND ngày 07 tháng 6 năm 2011 của Ủy ban nhân dân Thành phố về ban hành Quy chế phối hợp trong công tác phòng, chống, xử lý sạt lở bờ sông, bờ biển trên địa bàn thành phố.

Từ năm 2012 đến nay, công tác này được Sở Giao thông vận tải chủ trì và thực hiện theo đúng trình tự và quy định, kịp thời công bố các vị trí sạt lở bờ sông, kênh, rạch trên địa bàn Thành phố, nhờ đó các vụ sạt lở trong các năm qua được kiểm soát tốt, hầu hết các sự cố sạt lở nằm trong khu vực đã được công bố, cảnh báo trước, do đó không có thiệt hại về người. Cụ thể tại các báo cáo và số vị trí sạt lở qua các năm từ năm 2012 đến nay như sau:

- Năm 2012, số vị trí sạt lở bờ sông trên địa bàn Thành phố là 62 vị trí.
- Năm 2013, số vị trí sạt lở bờ sông trên địa bàn Thành phố là 59 vị trí.
- Năm 2014, số vị trí sạt lở bờ sông trên địa bàn Thành phố là 38 vị trí.
- Năm 2015, số vị trí sạt lở bờ sông trên địa bàn Thành phố là 44 vị trí.
- Năm 2016, số vị trí sạt lở bờ sông trên địa bàn Thành phố là 42 vị trí.
- Năm 2017, số vị trí sạt lở bờ sông trên địa bàn Thành phố là 40 vị trí.
- Năm 2018, số vị trí sạt lở bờ sông trên địa bàn Thành phố là 37 vị trí.

Năm 2019, Sở Giao thông vận tải đã tổ chức công tác khảo sát, kiểm tra, rà soát các khu vực sạt lở và có nguy cơ sạt lở bờ sông, kênh, rạch trên địa bàn Thành phố. Trên cơ sở kết quả rà soát, Sở Giao thông vận tải sẽ chủ trì, phối hợp cùng Cơ quan Thường trực Ban Chỉ huy Phòng chống thiên tai và Tìm kiếm cứu nạn Thành phố và Ủy ban nhân dân quận, huyện kiểm tra hiện trường, đánh giá, phân loại mức độ và công bố đối với các vị trí sạt lở và có nguy cơ sạt lở bờ sông, kênh, rạch trên địa bàn Thành phố (dự kiến công bố trong tháng 7 năm 2019).

3. Các tuyến sông, kênh ô nhiễm:

Qua công tác khảo sát và tuần tuyến của Khu Quản lý Đường thủy nội địa (đơn vị được giao quản lý trực tiếp các tuyến đường thủy nội địa địa phương) nhận thấy hiện nay, nhiều tuyến sông, kênh, rạch đang bị ô nhiễm rất nghiêm trọng do nước thải công nghiệp, rác thải sinh hoạt, ngoài ra còn có tình trạng phát triển lục bình, cỏ gây ảnh hưởng lớn đến hoạt động giao thông đường thủy, cụ thể:

- Tuyến kênh Tẻ, kênh Đôi, kênh Tàu Hủ - Lò Gốm: Tình trạng rác thải, nước thải sinh hoạt của

người dân sinh sống hai bên bờ xả trực tiếp lên rạch gây nên tình trạng ô nhiễm. Nước rất hôi và có màu đen.

- Tuyến sông Vàm Thuật - Bến Cát - Trường Đai - Tham Lương: Tình trạng nước thải sinh hoạt, nước thải công nghiệp xả ra sông gây ô nhiễm; nước hôi và có màu đen.

- Kênh Xáng Lý Văn Mạnh, kênh xáng An Hạ và một số tuyến trên địa bàn huyện Củ Chi, quận 9: Tình trạng nước thải sinh hoạt, nước thải công nghiệp xả ra sông gây ô nhiễm; nước sông bị hôi và có màu đen.

4. Dự báo tác động trong tương lai

- Về tình trạng lấn chiếm, xây dựng trái phép trong phạm vi hành lang bảo vệ trên bờ sông, kênh, rạch: Với tốc độ đô thị hóa ngày càng phát triển, nhu cầu ở và sinh hoạt người dân ngày càng tăng cao, nguy cơ tình trạng lấn chiếm, xây dựng trái phép trong phạm vi hành lang bảo vệ trên bờ tiếp tục có thể xảy ra. Tình trạng này sẽ gây tác động xấu đến ổn định bờ sông, gây mất trật tự, cảnh quan đô thị.

- Về sạt lở bờ sông: Hiện tượng biến đổi khí hậu, nước biển dâng, tình trạng lấn chiếm, ô nhiễm nguồn nước sẽ là nguy cơ gây nên tình trạng sạt lở diễn biến phức tạp trong thời gian tới.

- Về ô nhiễm trên các tuyến sông, kênh: Nhu cầu sản xuất kinh doanh ngày càng cao, mật độ dân cư ngày càng gia tăng, hiện tượng xả rác thải sinh hoạt, nước thải công nghiệp chưa được kiểm soát; cùng với đó là ý thức bảo vệ môi trường của người dân chưa được cải thiện sẽ là nguyên nhân gây nguy cơ ô nhiễm trên các tuyến sông, kênh tiếp tục diễn ra ảnh hưởng nghiêm trọng đến môi trường và đời sống nhân dân.

PHỤ LỤC 01: DANH MỤC CÁC TUYẾN SÔNG, KÊNH NỘI THÀNH CHÍNH

(Đính kèm Công văn số /SGTVT-GTT ngày tháng năm 2019 của Sở Giao thông vận tải)

TT	TÊN KÊNH RẠCH	Địa điểm	Quy hoạch đến năm 2020			
			L (km)	CẤP KT	KHỞI ĐIỂM	KẾT THÚC
1	Sông Sài Gòn		111,8	II	Ngã ba Đèn Đỏ	Ranh giới Tây Ninh
2	S.VàmThuật-BếnCát-TrườngĐay-ThamLương-NướcLên	Q12 GV	30,0	V	N3 S.Sài Gòn	N3 S.Bến Lức
3	Kênh Thanh Đa	BT	1,3	V	N3 S.Sài Gòn	N3 S.Sài Gòn
4	R.Bến Nghé	Q1 Q4	3,1	V	N3 S.Sài Gòn	N4 K.Tàu Hũ
5	K.Tàu Hủ- Lò Gốm	Q5 Q6	9,0	V	N4 R.Bến Nghé	N3 S.Bến Lức
6	R.Xóm Củi - Gò Nổi	Q8	7,1	V	Kênh Đôi	N3 R.Bà Lào-Cây Khô
7	R.Nhiêu Lộc - Thị Nghè	BT Q3	6,0	VI	N3 S.Sài Gòn	Cầu Lê Văn Sĩ
8	R.Lò Gốm - Ông Buông	Q6	2,8	VI	N3 K.Lò Gốm	Cầu Ông Buông

PHỤ LỤC 02: DANH MỤC CÁC CÔNG TRÌNH KÈ TRÊN SÔNG SÀI GÒN

(Đính kèm Công văn số /SGTVT-GTT ngày tháng năm 2019 của Sở Giao thông vận tải)

Stt	Tuyến ĐTNĐ, tên kè	Chủ đầu tư	Đơn vị quản lý	Địa điểm	Lý trình		Chiều dài (m)	Kết cấu	Lan can		Hiện Trạng
					Bờ phải	Bờ trái			Chiều dài (m)	Kết cấu	
I.	**CÔNG TRÌNH KÈ BÊ TÔNG CỐT THÉP**										
1	**Từ ngã ba Đèn Đỏ đến cầu Thủ Thiêm (15 Km)**						**6510,3**				
1	Kè Khu ngã 3 Đèn Đỏ	Tập đoàn Sài Gòn Peninsula	Tập đoàn Sài Gòn Peninsula	P. Phú Mỹ, Q7	X		1300	Kè mái nghiêng, viên			Đang thi công
2	Kè bảo vệ bờ sông Sài Gòn (Cty Huy Hoàng)	Công ty Huy Hoàng	Công ty Huy Hoàng	P. Thạnh Mỹ Lợi - Q.2		X	633	Kè đứng, bê tông cốt thép			Tốt
3	Kè dự án Đảo Kim Cương	Công ty Bình Thiên An	Công ty Bình Thiên An	P. Thạnh Mỹ Lợi, Quận 2		X	210	Kè đứng, bê tông DUL			Tốt
4	Kè công ty Thế Kỷ 21	Công ty Thế Kỷ 21	Công ty Thế Kỷ 21	P. Bình Khánh, Quận 2		X	600	Kè đứng, bê tông DUL			Tốt
5	Kè đan sông Sài Gòn (Từ Hầm Thủ Thiêm về phía hạ lưu 2.287 m)	Khu đường sông	Khu quản lý đường t	P. An Lợi Đông - Quận 2		X	2.287	Kè mái nghiêng, Đan Bê tông			Bị hư hỏng
6	Kè bến bạch đằng		UBND Quận 1	P. Bến Nghé, Q.1	X		1200	Kè mái nghiêng, đá hộc			Bị hư hỏng
7	Kè Trung tâm quản lý Hầm sông Sài Gòn	Trung tâm quản lý đường hầm sông Sài Gòn	Trung tâm quản lý đường hầm sông Sài Gòn	p. Thủ Thiêm		X	80	Kè đứng, bê tông DUL	80	Khung thép định hình	Tốt
8	Kè Ban QLDA Khu đô thị Thủ Thiêm	Ban QLDA Khu đô thị Thủ Thiêm	Ban QLDA Khu đô thị Thủ Thiêm	p. Thủ Thiêm		X	200	Kè đứng, bê tông DUL	200	Khung thép định	Tốt
2	**Từ cầu Thủ Thiêm đến cầu Sài Gòn (1,8**						**2752,9**				
1	Kè đá hộc khu biệt thự Lan Anh	Công ty TNHH May Thêu Lan Anh	Công ty TNHH May Thêu Lan Anh	P. Bình An, Q2		X	150	Kè nghiêng, đá hộc	150	Sắt	Tốt
2	Kè đá hộc Lê Quang	Công ty DV-DL Lê Quang	Công ty DV-DL Lê Quang	P. Bình An, Q2		X	180	Kè nghiêng, đá hộc			Đã xuống cấp
3	Kè Bình An	Khu QLĐTNĐ	Khu quản lý đường thủy nội địa	P. Bình An, Q2		X	255,9	Kè nghiêng, đá hộc	255.9	Khung thép định hình	Tốt
4	Kè công ty Phát triển Nhà Thủ Đức	Công ty Phát triển nhà Thủ Đức	Công ty Phát triển nhà Thủ Đức	P. Bình An, Q2		X	100	Kè nghiêng, đan bê tông	100	Sắt	Tốt
5	Kè chống sạt lở bờ trái sông Sài Gòn (1547)	Trung tâm điều hành, chương trình chống ngập nước thành phố	Trung tâm điều hành, chương trình chống ngập nước thành phố	P. Bình An, Q2		X	250	Kè đứng, bê tông DUL			Đang thi công
6	Kè chống sạt lở bờ trái sông Sài Gòn (1547)	Trung tâm điều hành, chương trình chống ngập nước thành phố	Trung tâm điều hành, chương trình chống ngập nước thành phố	P. Bình An, Q2		X	417	Kè đứng, bê tông DUL			Đang thi công
7	Kè Him Lam	Công ty cổ phần Him Lam - Bason	Công ty cổ phần Him Lam - Bason	p. 22, Q BT	X		600	Kè nghiêng, đá hộc	600	Sắt	Tốt
8	Kè đan BTCT Sài Gòn Pearl	Công ty TNHH Việt Nam Land SSG (Sài Gòn Pearl)	Công ty TNHH Việt Nam Land SSG (Sài Gòn Pearl)	p. 22, Q BT	X		400	Kè nghiêng, đan bê tông	400	Sắt	Tốt
9	Kè Vinhome Central Park	Tập đoàn Vinh Group	Tập đoàn Vinh Group	p. 22, Q BT	X		400	Bê tông, cốt thép	400	Sắt	Tốt
3	**Từ cầu Sài Gòn đến ngã ba rạch Chiếc (6 Km)**						**8776**				
1	Kè chống sạt lở bờ trái sông Sài Gòn (1547)	Trung tâm điều hành, chương trình chống ngập nước thành phố	Trung tâm điều hành, chương trình chống ngập nước thành phố	p. Thảo Điền, Q2		X	575	Kè đứng, bê tông DUL			Đang thi công
2	Kè Ban QLDA Quận 2	Ban QLDA Quận 2	Ban QLDA Quận 2	p. Thảo Điền, Q2		X	150	Kè đứng, bê tông DUL			Đang thi công
3	Kè Hải Vương	Công ty TNHH Hải Vương	Công ty TNHH Hải Vương	p. Thảo Điền, Q2		X	330	Kè nghiêng, đan bê tông	330	Sắt	Đã xuống cấp
4	Kè TĐS	Công ty cổ phần TĐS	Công ty cổ phần TĐS	p. Thảo Điền, Q2		X	210	Kè nghiêng, đan bê tông	210	Sắt	Tốt
5	Kè công ty Phúc Kiến Khang	Công ty Phúc Kiến Khang	Công ty Phúc Kiến Khang	p. Thảo Điền, Q2		X	50	Kè đứng, bê tông cốt thép	50	Sắt	Tốt
6	Kè Công ty Phú Nhuận	Công ty Phát triển nhà Phú Nhuận	Công ty Phát triển nhà Phú Nhuận	p. Thảo Điền, Q2		X	150	Kè nghiêng, đan bê tông	150	Hàng rào Sắt	Đã xuống cấp
7	Kè công ty Văn Minh	Công ty Văn Minh	Công ty Văn Minh	p. Thảo Điền, Q2		X	50	Kè nghiêng, đan bê tông	50	Sắt	Tốt

8	Kè của hộ Trần Nguyễn Tường Vy	Trần Nguyễn Tường Vy	Trần Nguyễn Tường Vy	p. Thảo Điền, Q2		X	45	Kè nghiêng, đá hộc	45	Hàng rào Sắt	Tốt
9	Kè của hộ Nguyễn Thị Thu Bình	Nguyễn Thị Thu Bình	Nguyễn Thị Thu Bình	p. Thảo Điền, Q2		X	30	Kè nghiêng, đan bê tông	30	Hàng rào Sắt	Tốt
10	Kè công ty phát triển nhà Phú Nhuận	Công ty Phát triển nhà Phú Nhuận	Công ty Phát triển nhà Phú Nhuận	p. Thảo Điền, Q2		X	800	Kè nghiêng, đan bê tông	800	Sắt	Tốt
11	Kè của hộ Nguyễn Thị Quỳnh Như	Nguyễn Thị Quỳnh Như	Nguyễn Thị Quỳnh Như	p. Thảo Điền, Q2		X	280	Kè nghiêng, đá hộc	280	Hàng rào Sắt	Tốt
12	Kè khu phố 3	Ban QLDA Quận 2	Khu quản lý đường thủy nội địa	p. Thảo Điền, Q2		X	127	Kè đứng, bê tông cốt thép	127	Sắt	Tốt
13	Kè Khu đô thị An Phú			p. Thảo Điền, Q2		X	800	Kè nghiêng, đan bê tông			
14	Kè Công viên Thảo Điền	Công ty FiDiCo	Công ty FiDiCo	p. Thảo Điền, Q2		X	80	Kè nghiêng, đá hộc	80	Sắt	Tốt
15	Kè chống sạt lở bờ trái sông Sài Gòn (1547)	Trung tâm điều hành, chương trình chống ngập nước thành phố	Trung tâm điều hành, chương trình chống ngập nước thành phố	p. Thảo Điền, Q2		X	50	Kè đứng, bê tông DUL			Đang thi công
16	Kè Riveside An Phú			P. An Phú, Q.2		X	300	Kè nghiêng, đá hộc	300	Sắt	Tốt
17	Kè chống sạt lở bờ trái sông Sài Gòn (1547)	Trung tâm điều hành, chương trình chống ngập nước thành phố	Trung tâm điều hành, chương trình chống ngập nước thành phố	P. An Phú, Q.2		X	992	Kè đứng, bê tông DUL			Đang thi công
18	Kè Khu du lịch Tân Cảng	Công ty Khu du lịch Tân Cảng	Công ty Khu du lịch Tân Cảng	P. 25, Q. BT	X		180	Kè nghiêng, đá hộc	180	Sắt	Tốt
19	Kè của Nguyễn Thị Xuân Ngọc	Nguyễn Thị Xuân Ngọc	Nguyễn Thị Xuân Ngọc	P. 25, Q. BT	X		35	Kè đứng, bê tông cốt thép	35	Kính	Tốt
20	Kè công ty cổ phần đất xanh	Công ty cổ phần Đất Xanh	Công ty cổ phần Đất Xanh	P. 25, Q. BT	X		30	Kè đứng, bê tông DUL	30	Sắt	Tốt
21	Kè khách sạn Dầu Khí	Tập đoàn dầu khí	Khu quản lý đường thủy nội địa	P. 27, Q. BT	X		410	Kè nghiêng, đá hộc	410	Sắt	Đã xuống cấp
22	Dự án: Chống sạt lở bán đảo Thanh Đa (Đoạn 4: rạch Chùa đến ngã 3 sông sài gòn hạ lưu kênh thanh đa)	Khu QLĐTNĐ	Khu QLĐTNĐ	P. 27,28, Q. BT	X		2772	Kè mái nghiêng, mái tấm bê tông lắp ghép			Đang triển khai
23	Kè đan BTCT *Lasan Mai Thôn*	Khu QLĐTNĐ	Khu QLĐTNĐ	P. 28, Q. BT	X		330	Kè đứng, bê tông cốt thép			Đã xuống cấp
4	**Từ ngã ba rạch Chiếc đến rạch Gò Dưa (3,3 Km)**						**3484**				
1	Kè chống sạt lở ven sông Sài Gòn - đoạn Khu Phố 8, p. Linh Đông, Q TĐ	Ban QLDA Thủ Đức	Ban QLDA Thủ Đức	P. Linh Đông, TĐ		X	687	Kè đứng, bê tông DUL	687	Sắt	Tốt
2	Dự án: Chống sạt lở bán đảo Thanh Đa (Đoạn 2: Thượng lưu kênh Thanh Đa đến xưởng cơ khí Tiền Phong)	Khu QLĐTNĐ	Khu QLĐTNĐ	P. 28, Q. BT	x		2797	Kè mái nghiêng, mái tấm bê tông lắp ghép			Đang triển khai
5	**Từ ngã ba rạch Gò Dưa đến cầu Bình Triệu (3,5 Km)**						**5223**				
1	Kè đan bê tông Mai Văn Tâm	Mai Văn Tâm	Mai Văn Tâm	P. Hiệp Bình Chánh, TĐ		X	60	Kè nghiêng, đan bê tông	60	Sắt	Tốt
2	Kè đan bê tông Lê Duy Hải	Lê Duy Hải	Lê Duy Hải	P. Hiệp Bình Chánh, TĐ		X	30	Kè nghiêng, đan bê tông	30	Sắt	Tốt
3	Kè công ty Minh Phước	Công ty Minh Phước	Công ty Minh Phước	P. Hiệp Bình Chánh, TĐ		X	110	Kè nghiêng, đan bê tông			Tốt
4	Kè công ty cổ phần đất xanh (Địa ốc 10)	Công ty cổ phần Đất Xanh	Công ty cổ phần Đất Xanh	P. Hiệp Bình Chánh, TĐ		X	95	Kè nghiêng, đan bê tông			Tốt
5	Kè Công ty cổ phần phát triển nhà Quận 3	Công ty cổ phần phát triển nhà Quận 3	Công ty cổ phần phát triển nhà Quận 3	P. Hiệp Bình Chánh, TĐ		X	400	Kè nghiêng, đan bê tông	400	Hàng rào sắt	Đã xuống cấp
6	Kè của hộ Triệu Thị Thu Hương	Triệu Thị Thu Hương	Triệu Thị Thu Hương	P. Hiệp Bình Chánh, TĐ		X	40	Kè nghiêng, đá hộc	40	Sắt	Tốt
7	Kè của hộ Ngu Hồng Chính	Ngu Hồng Chính	Ngu Hồng Chính	P. Hiệp Bình Chánh, TĐ		X	26	Kè nghiêng, đan bê tông	26	Sắt	Tốt
8	Kè của hộ Đỗ Thị Thực	Đỗ Thị Thực	Đỗ Thị Thức	P. Hiệp Bình Chánh, TĐ		X	22	Kè nghiêng, đan bê tông	22	Sắt	Đã xuống cấp
9	Dự án: Chống sạt lở bán đảo Thanh Đa (Đoạn 3: Bình Quới, Cây Bàng, Rạch Chùa)	Khu QLĐTNĐ	Khu QLĐTNĐ	P.27,28, Q.BT	X		4270	Kè mái nghiêng, mái tấm bê tông lắp ghép			Đang tạm ngưng, chờ giải phóng mặt bằng
10	Kè bảo vệ bờ (Công viên Thanh Đa)	Khu QLĐTNĐ	Khu QLĐTNĐ	P.27, Q.BT	X		170	Kè nghiêng, đá hộc	170	Sắt	tốt
6	**Từ cầu Bình Triệu đến ngã ba Vĩnh Bình (7,7 Km)**						**7595,4**				
1	Kè nhà thờ Fatima	Giáo xứ Bình Triệu	Giáo xứ Bình Triệu	P. Hiệp Bình Chánh, TĐ		X	100	Kè đứng, bê tông cốt thép	100	Sắt	Tốt
2	Kè công ty TNHH Việt Quốc	Công ty TNHH Việt Quốc	Công ty TNHH Việt Quốc	P. Hiệp Bình Phước, TĐ		X	80	Kè nghiêng, đan bê tông	80	Hàng rào sắt	Tốt

3	Kè công ty Vạn Phúc	Công ty Địa Ốc Vạn Phúc	Công ty Địa Ốc Vạn Phúc	P. Hiệp Bình Phước, TĐ		X	3400	Kè đứng, bê tông DUL			Đang thi công
4	Kè Ban QLDA quận Thủ Đức	Ban QLDA quận Thủ Đức	Ban QLDA quận Thủ Đức	P. Hiệp Bình Phước, TĐ		X	540	Kè đứng, bê tông DUL			Đang thi công
5	Kè bảo vệ bờ Khu phố 5, phường Hiệp Bình Phước, Quận Thủ Đức	Khu QLĐTNĐ	Khu QLĐTNĐ	P. Hiệp Bình Phước, TĐ		X	221,4	Kè nghiêng, đan bê tông	221,4	Sắt	Tốt
6	Kè chống sạt lở bờ trái sông Sài Gòn (1547)	Trung tâm điều hành, chương trình chống ngập nước thành phố	Trung tâm điều hành, chương trình chống ngập nước thành phố	P. Hiệp Bình Phước, TĐ		X	1680	Kè đứng, bê tông DUL			Đang thi công
7	Kè công ty cổ phần Vissan	Công ty Cổ phần Vissan	Công ty Cổ phần Vissan	P.13, Q. BT	X		150	Kè nghiêng, đá hộc			Đã xuống cấp
8	Kè công ty cổ phần Yên Khánh	công ty cổ phần Yên Khánh	công ty cổ phần Yên Khánh	P.13, Q. BT	X		192	Kè nghiêng, đan bê tông	192	Sắt	Tốt
9	Kè Chùa Diệu Pháp	Chùa Diệu Pháp	Chùa Diệu Pháp	P.13, Q. BT	X		107	Kè nghiêng, đá hộc			Tốt
10	Kè công ty đầu tư xây dựng Kim Sơn	công ty đầu tư xây dựng Kim Sơn	công ty đầu tư xây dựng Kim Sơn	P.13, Q. BT	X		110	Kè đứng, bê tông DUL	110	Sắt	Tốt
10	Kè dự án khu dân cư Bình Hòa	Công ty cổ phần xây dựng và kinh doanh nhà Đại Phúc	Khu QLĐTNĐ	P.13, Q. BT	X		395	Kè nghiêng, đá hộc	395	Sắt	Tốt
11	Kè Công ty cổ phần Bất Động Sản Tiến Phước	Công ty cổ phần Bất Động Sản Tiến Phước	Công ty cổ phần Bất Động Sản Tiến Phước	P. An Phú Đông, Quận 12	X`		220	Kè đứng, bê tông DUL	220	Sắt	Tốt
12	Kè của hộ Bà Nguyễn Thu Phương	Nguyễn Thu Phương	Nguyễn Thu Phương	P. An Phú Đông, Quận 12	X`		80	Kè đứng, bê tông DUL	80	Sắt	Tốt
13	Kè khu Villa An Phú Đông	Công ty Cổ phần Minh Trung	Công ty Cổ phần Minh Trung	P. An Phú Đông, Quận 12	X`		320	Kè đứng, bê tông cốt thép	320	Sắt	Tốt
II. CÔNG TRÌNH GIA CỐ BỜ SÔNG SÀI GÒN											
1	Gia cố bờ bao sông Sài Gòn gồm 3 đoạn (đoạn 1 từ rạch Kè đến Lò Rèn; đoạn 2 từ đường sông Lu đến bàu Nhum; đoạn 3 từ cuối ao cá Thanh Hải đến vàm Ông Chi)	Ban QLĐT công trình huyện Củ Chi	Ban QLĐT công trình huyện Củ Chi	Bờ Hữu sông Sài Gòn, huyện Củ Chi	x		2070	Gia cố bờ bao bằng đất tận dụng kết hợp đất chọn lọc			Hiện tại đã đưa vào sử dụng.
2	Gia cố bờ bao sông Sài Gòn đoạn Rạch Đình - Cây Me -Trung An	Ban QLĐT công trình huyện Củ Chi	Ban QLĐT công trình huyện Củ Chi	Bờ Hữu sông Sài Gòn, huyện Củ Chi	x		1896	Gia cố bờ bao bằng đất tận dụng kết hợp đất chọn lọc			Hiện tại đã đưa vào sử dụng.
3	Gia cố bờ bao sông Sài Gòn đoạn Rạch Đình - Rạch Kinh -Trung An	Ban QLĐT công trình huyện Củ Chi	Ban QLĐT công trình huyện Củ Chi	Bờ Hữu sông Sài Gòn, huyện Củ Chi	x		2930	Gia cố bờ bao bằng đất tận dụng kết hợp đất chọn lọc			Hiện tại đã đưa vào sử dụng.
4	Chống sạt lở bờ sông Sài Gòn khu di tích địa đạo Củ Chi (Giai đoạn 1)	UBND Huyện Củ Chi	UBND Huyện Củ Chi	Bờ Hữu sông Sài Gòn, huyện Củ Chi	x		2.400m	Kè mái nghiêng lát mái tấm BT lắp ghép kết hợp thảm rọ đá.			Hiện tại đã đưa vào sử dụng.
5	Chống sạt lở bờ sông Sài Gòn đoạn từ rạch Thai Thai đến cầu Bến Súc	Công ty TNHH MTV QLKTDV Thủy Lợi	Công ty TNHH MTV QLKTDV Thủy Lợi	Bờ Hữu sông Sài Gòn, huyện Củ Chi	x		4359	đê bao			Hiện tại đã đưa vào sử dụng.
6	Nâng cấp hệ thống công trình thủy lợi xã An Phú - Phú Mỹ Hưng	Công ty TNHH MTV QLKTDV Thủy Lợi	Công ty TNHH MTV QLKTDV Thủy Lợi	Bờ Hữu sông Sài Gòn, huyện Củ Chi	x		9932	Đê đất đắp			Hiện tại đã đưa vào sử dụng.
7	Chống sạt lở bờ sông Sài Gòn đoạn từ Rạch Sơn đến. cầu Đen	Công ty TNHH MTV QLKTDV Thủy Lợi	Công ty TNHH MTV QLKTDV Thủy Lợi	Bờ Hữu sông Sài Gòn, xã An Nhơn Tây, huyện Củ Chi	x		5881	Đắp đất chọn lọc đê bao ven sông Sài Gòn			Hiện tại đã đưa vào sử dụng.
8	Công trình thủy lợi bờ hữu ven sông Sài Gòn	Bộ Nông nghiệp và phát triển nông thôn	Bộ Nông nghiệp và phát triển nông thôn	Bờ Hữu sông Sài Gòn, Quận 12., Huyện Hóc Môn	x		13300	Đê bao ven sông Sài Gòn: tuyến đê bao cách sông 20-30m. Sử dụng đoạn TL12 từ cầu ông Đụng' đến cầu Bà Hồng. Ket cấu mặt đường bằng nhựa thấm nhập			Hiện tại đã đưa vào sử dụng.

9	Nâng cấp, gia cố cấp bách hệ thống thủy lợi bờ hữu ven sông Sài Gòn (Từ rạch Tra đến sông Vàm Thuật)	Trung tâm điều hành chương trình chống ngập nước	Trung tâm điều hành chương trình chống ngập nước	Bờ Hữu sông Sài Gòn, Quận 12, Huyện Hóc Môn	x		7536	Đê bao bằng đất đắp kết hợp bảo vệ mái đê bằng tường đứng BTCT trên nền cọc BTCT và cừ ván BTCT (tùy theo từng vị trí)			Hiện tại đã hoàn thành
10	Công trình thủy lợi bờ hữu ven sông Sài Gòn huyện Củ Chi từ Tỉnh lộ 8 đến Rạch Tra (Rạch Tra đến rạch Bà Bếp)	Ban QLĐT XD công trình - Sở NNPTNT	Ban QLĐT XD công trình - Sở NNPTNT	Bờ Hữu sông Sài Gòn, huyện Củ Chi	x		8667	Kết cấu đê bao bằng đất đắp, bề rộng từ 3,5m đến 7,5m Cống dưới đê bao: 11 cống Tuyến đê bao ven rạch Tra 6.671m.			Hiện tại đã hoàn thành
11	Đê bao ven sông Sài Gòn đoạn từ rạch Nàng Âm đến rạch Láng The	Ban QLDA ĐTXD các công trình NN&PTNT TP.HCM	Ban QLDA ĐTXD các công trình NN&PTNT TP.HCM	Bờ Hữu sông Sài Gòn, Huyện Củ Chi	x		3949	Đê bao bằng đất đắp kết hợp bảo vệ mái đê bằng trồng cây, gia cố cừ tràm chân ta luy đắp phía sông và tường chắn sóng BTCT đỉnh đê.			Hiện tại chưa hoàn thành
12	Xây dựng đê bao và công trình 14 dưới đê bao sông Sài Gòn đoạn từ sông Lu đến rạch Bà Bếp	Ban QLDA ĐTXD các công trình NN&PTNT TP.HCM	Ban QLDA ĐTXD các công trình NN&PTNT TP.HCM	Bờ Hữu sông Sài Gòn, Huyện Củ Chi	x		6425	Đê bao bằng đất đắp kết hợp bảo vệ mái đê bằng tường chắn sóng BTCT đỉnh đê.			Hiện tại đã hoàn thành

PHỤ LỤC 03: DANH MỤC CÁC CÔNG TRÌNH KÈ TRÊN CÁC TUYẾN SÔNG, KÊNH NỘI THÀNH CHÍNH

(Đính kèm Công văn số /SGTVT-GTT ngày tháng năm 2019 của Sở Giao thông vận tải)

Stt	Tuyến ĐTNĐ, tên kè	Chủ đầu tư	Đơn vị quản lý	Địa điểm	Lý trình		Chiều dài (m)	Kết cấu	Lan can		Hiện Trạng
					Bờ phải	Bờ trái			Chiều dài (m)	Kết cấu	
3	Kè bảo vệ bờ (Phường Tân Kiểng, Phường	Khu Quản lý ĐTNĐ	Khu Quản lý ĐTNĐ	Phường Tân Hưng, Q7		x	1.250	Đá hộc			xuống cấp, cần duy tu
4	Kè bảo vệ bờ (Phường 18, Q4)	Khu Quản lý ĐTNĐ	Khu Quản lý ĐTNĐ	Phường 18, Q4	x		739	Đá hộc		Sắt thép	
5	Kè bêtông *(Kè Trạm xe buýt)*	Khu Quản lý ĐTNĐ	Khu Quản lý ĐTNĐ	Quận 7	x		87	Bê tông	87	Sắt thép	
6	Kè bê tông (về phía thượng lưu cầu Kênh Tẻ)	Khu Quản lý ĐTNĐ	Khu Quản lý ĐTNĐ	Quận 7	x		14	Bê tông	11	Sắt thép	
VII	**Kênh Đôi**						**2.111**				
1	Kè phường 15, Q8	Khu Quản lý ĐTNĐ	Khu Quản lý ĐTNĐ	phường 15, Q8	x		911	Viên bê tông	911	Sắt thép	tốt
2	Kè Lưu Hữu Phước, Q8	Khu Quản lý ĐTNĐ	Khu Quản lý ĐTNĐ	phường 15, Q8	x		350	Viên bê tông			tốt
3	Gờ ngăn triều chống ngập	Khu Quản lý ĐTNĐ	Khu Quản lý ĐTNĐ	phường 15, Q8	x		850	Đá hộc			tốt

HIỆN TRẠNG KÈ BỜ SÔNG SÀI GÒN VÀ SÔNG, KÊNH NỘI THÀNH VÀ ĐỊNH HƯỚNG, QUY HOẠCH VÀ PHÁT TRIỂN KÈ BỜ SÔNG SÀI GÒN VÀ SÔNG, KÊNH, NỘI THÀNH ĐỂ CƠ BẢN HOÀN THÀNH VÀO NĂM 2025”

Sở giao thông vận tải TP.HCM

Thành phố Hồ Chí Minh có mạng lưới sông, kênh, rạch dày đặc với 2.953 tuyến với tổng chiều dài 4.368 km, trong đó có 110 tuyến có chức năng giao thông thủy với chiều dài 953 km. Các tuyến sông, kênh rạch có chức năng giao thông thủy của Thành phố kết nối thuận lợi theo cả 04 hướng Đông, Tây, Nam, Bắc để đi đến các tỉnh trong vùng kinh tế trọng điểm phía Nam và kết nối giao thương quốc tế.

Đặc biệt, có các tuyến sông, kênh, rạch chảy sâu vào khu vực trung tâm thành phố, tạo nên không gian, cảnh quan kiến trúc thành phố; phục vụ vận tải hành khách, hàng hóa và phát triển du lịch bằng đường thủy.

Thời gian qua, Thành ủy, Ủy ban nhân dân Thành phố đã quan tâm và đã đầu tư xây dựng hoàn chỉnh một số dự án kè bờ sông kết hợp chỉnh trang đô thị trên các tuyến sông, kênh, rạch như kênh Nhiêu Lộc - Thị Nghè, kênh Thanh Đa, rạch Bến Nghé, kênh Tàu Hủ - Lò Gốm đã làm thay đổi diện mạo cho thành phố, tạo nên các công trình cảnh quan và kiến trúc đẹp cho thành phố. Đồng thời, mang lại môi trường sống xanh, sạch cho người dân khu vực dọc sông, kênh, rạch.

Tuy nhiên, nhìn chung kết cấu hạ tầng giao thông đường thủy nội địa chưa được quan tâm đầu tư đúng mức nhằm phát huy lợi thế, tiềm năng vốn có của Thành phố về hệ thống sông, kênh, rạch do còn một số hạn chế như:

- Tồn tại các công trình vượt sông (đã được xây dựng từ lâu) tĩnh không, khẩu độ không đảm bảo đã ảnh hưởng lớn đến quá trình khai thác vận tải đường thủy (như cầu đường sắt Bình Lợi, các cầu Rạch Đỉa, Rạch Tôm, Rạch Dơi, Long Kiểng, đập Nam Lý…).

- Tình trạng môi trường ô nhiễm, rác thải dẫn nhiều đã ảnh hưởng rất lớn đến quá trình khai thác vận tải các tuyến sông, kênh, rạch nội thành.

- Đặc biệt hệ thống kè bờ, bến thủy nội địa trên các tuyến sông, kênh nội thành chưa được đầu tư đồng bộ phục vụ chỉnh trang đô thị và tạo mỹ quan đô thị.

I. Hiện trạng kè bờ sông Sài Gòn và sông, kênh nội thành

Khu vực nội thành có các tuyến sông, kênh chính có chức năng giao thông thủy gồm: sông Sài Gòn, kênh Thanh Đa, kênh Nhiêu Lộc - Thị Nghè, rạch Bến Nghé, kênh Tàu Hủ - Lò Gốm, kênh Tẻ, kênh Đôi, rạch Lò Gốm - Ông Buông, rạch Xóm Củi - Gò Nổi và sông Vàm Thuật - Bến Cát - Trường Đay - kênh Tham Lương - rạch Nước Lên, rạch Xuyên Tâm ... Hiện trạng kè bờ các tuyến sông, kênh, rạch chính trên địa bàn thành phố như sau:

1. Các tuyến sông, kênh, rạch cơ bản đã được đầu tư hoàn chỉnh hệ thống kè bờ:

Các tuyến sông, kênh, rạch đã được đầu tư xây dựng và chỉnh trang đô thị bằng hệ thống kè bờ và công trình dọc bờ sông như kênh Nhiêu Lộc - Thị Nghè, kênh Thanh Đa, rạch Bến Nghé, kênh Tàu Hủ, Lò Gốm - Ông Buông. Các dự án đã mang lại diện mạo mới cho Thành phố, góp phần vào việc thực hiện chủ trương chỉnh trang đô thị, tạo ấn tượng tốt cho các nhà đầu tư và du khách nước ngoài vào Việt Nam; tạo sự đồng thuận của người dân, nâng cao đời sống vật chất, tinh thần cho nhân dân khu vực sống dọc sông, kênh, rạch.

2. Hiện trạng kè bờ sông Sài Gòn:

Sông Sài Gòn có chiều dài 111,8 km (chiều dài đường bờ hai bên bờ sông là 223,6 km) qua địa bàn thành phố Hồ Chí Minh bắt đầu từ ranh giới tỉnh Tây Ninh đến ngã 3 Đèn Đỏ (sông Sài Gòn - sông Đồng Nai). Trong đó, có 14,8 km là tuyến hàng hải (từ ngã 3 Đèn Đỏ đến ngã 3 rạch Thị Nghè) và 97 km là tuyến đường thủy nội địa quốc gia (từ ngã 3 rạch Thị Nghè đến ranh giới tỉnh Tây Ninh). Hiện trạng kè bờ sông Sài Gòn hiện nay như sau:

a) Đoạn sông Sài Gòn từ ngã 3 Đèn Đỏ đến cầu Thủ Thiêm dài 15km, có 5,3 km kè đã được xây dựng (tính cả hai bên bờ sông), với kết cấu: Bao gồm 04 đoạn kè đứng loại bê tông dự ứng lực, 01 đoạn kè đứng dạng tường chắn bê tông cốt thép, 02 đoạn kè mái nghiêng viên thảm bê tông và 01 đoạn kè mái nghiêng loại đá hộc.

b) Đoạn sông Sài Gòn từ cầu Thủ Thiêm đến cầu Sài Gòn dài 1,8 km, có 2,75 km kè đã được xây dựng (tính cả hai bên bờ sông), với kết cấu: Bao gồm 02 đoạn kè đứng dạng tường chắn bê tông cốt thép, 02 đoạn kè mái nghiêng loại viên thảm bê tông và 04 đoạn kè mái nghiêng loại đá hộc.

c) Đoạn sông Sài Gòn từ cầu Sài Gòn đến ngã 3 Rạch Chiếc dài 06 km, có 8,7 km kè đã được xây dựng (tính cả hai bên bờ sông), với kết cấu: Bao gồm 03 đoạn kè đứng loại bê tông dự ứng lực, 06 đoạn kè đứng loại bê tông cốt thép, 08 đoạn kè mái nghiêng loại viên thảm bê tông và 06 đoạn kè mái nghiêng loại đá hộc.

d) Đoạn sông Sài Gòn từ ngã 3 Rạch Chiếc đến ngã 3 rạch Gò Dưa dài 3,3km, có 3,5 km kè đã được xây dựng (tính cả hai bên bờ sông), với kết cấu: Bao gồm 01 đoạn kè đứng loại bê tông dự ứng lực, 01 đoạn kè mái nghiêng viên thảm bê tông.

đ) Đoạn sông Sài Gòn từ ngã 3 rạch Gò Dưa đến cầu Bình Triệu dài 3,5 km, có 5,2 km kè đã được xây dựng (tính cả hai bên bờ sông), với kết cấu: Bao gồm 08 đoạn kè mái nghiêng loại viên thảm bê tông, 02 đoạn kè mái nghiêng loại đá hộc.

e) Đoạn sông Sài Gòn từ cầu Bình Triệu đến ngã 3 sông Vĩnh Bình dài 7,7 km, có 7,6 km kè đã được xây dựng (tính cả hai bên bờ sông), với kết cấu: Bao gồm 06 kè đứng loại bê tông dự ứng lực, 02 kè đứng loại bê tông cốt thép, 03 kè mái nghiêng viên thảm bê tông, 02 kè mái nghiêng đá hộc.

f) Đoạn sông Sài Gòn từ thượng lưu rạch Vĩnh Bình đến huyện Củ Chi (bờ phải) với chiều dài 74,7 km: Đoạn này chủ yếu là đê bao, bờ sông chưa được gia cố kè kiên cố. Hiện nay, Ban Quản lý dự án đầu tư xây dựng các công trình Nông nghiệp và Phát triển nông thôn đang triển khai đầu tư kè tại một số vị trí.

Như vậy, tuyến sông Sài Gòn thuộc địa bàn Thành phố Hồ Chí Minh với chiều dài 111,8 km (chiều dài đường bờ hai bên bờ sông là 223,6 km) đã được được đầu tư 30 km kè bờ, còn lại khoảng 194 km đường bờ (tính chiều dài cả hai bên bờ) chưa được xây dựng kè. Các đoạn kè nằm rải rác (ngoại trừ khu vực bán đảo Thanh Đa - quận Bình Thạnh) do nhiều chủ đầu tư, tổ chức, cá nhân xây dựng không đồng bộ.

3. Hiện trạng kè bờ trên các tuyến sông, kênh, rạch nội thành chính:

a) Kênh Tẻ: Có chiều dài 4,5 km, đã được xây dựng kè đá hộc với chiều dài 2,7 km, tuy nhiên tuyến kè này đã xuống cấp. Hàng năm, Sở Giao thông vận tải giao Trung tâm Quản lý đường thủy tổ chức duy tu đảm bảo tính ổn định của tuyến kè.

b) Kênh Đôi: Có chiều dài 8,5 km, về cơ bản chưa được đầu tư kè, 02 bên bờ còn rất nhiều hộ dân sinh sống (dạng nhà sàn trên sông). Hiện nay, Thành phố đang nghiên cứu triển khai dự án xây dựng kè kết hợp chỉnh trang đô thị dọc theo bờ Nam kênh Đôi thuộc địa bàn Quận 8.

c) Sông Vàm Thuật - Bến Cát - Trường Đay - kênh Tham Lương - rạch Nước Lên: Có chiều dài 30 km, đang tìm kiếm nguồn vốn để thực hiện dự án "Tiêu thoát nước và giải quyết ô nhiễm kênh Tham Lương - Bến Cát- rạch Nước Lên (giai đoạn 2)" trong đó, đầu tư xây dựng 60 km kè dọc 02 bờ sông.

d) Rạch Xóm Củi - Gò Nổi: Có chiều dài 7,1 km, về cơ bản chưa được đầu tư xây dựng kè dọc 02 bên bờ rạch. Hiện nay, đang triển khai thi công dự án kè chống sạt lở rạch Xóm Củi trên địa bàn huyện Bình Chánh với chiều dài 850 m kè với kết cấu tường đứng bê tông cốt thép.

Như vậy, trên các tuyến sông, kênh nội thành nêu trên, hiện được đầu tư 47 km kè/59 km đường thủy (chiều dài bờ hai bên bờ sông là 118 km), còn lại khoảng 71 km đường bờ chưa được xây dựng kè.

4. Một số khó khăn, vướng mắc khi thực hiện các dự án xây dựng kè bờ kết hợp chỉnh trang đô thị hiện nay:

4.1. Tình hình lấn chiếm hành lang sông, kênh, rạch:

Tình trạng xây dựng trái phép, lấn chiếm hành lang sông, kênh, rạch trên địa bàn Thành phố, thống kê các trường hợp lấn chiếm sông, kênh, rạch trên địa bàn Thành phố tính từ năm 2015 đến nay như sau:

- Năm 2015, số trường hợp lấn chiếm sông, kênh, rạch là 361 trường hợp.
- Năm 2016, số trường hợp lấn chiếm sông, kênh, rạch là 276 trường hợp.
- Năm 2017, số trường hợp lấn chiếm sông, kênh, rạch là 122 trường hợp.
- Năm 2018, số trường hợp lấn chiếm sông, kênh, rạch là 75 trường hợp.

Tính đến thời điểm này năm 2019, số trường hợp lấn chiếm sông, kênh, rạch trên địa bàn Thành phố còn tồn tại là 62 trường hợp.

4.2. Hiện trạng dân cư sống ven và trên hành lang các tuyến sông, kênh, rạch:

Vẫn tồn tại dân cư sống ven (nhà sàn) và trên hành lang bờ sông, kênh, rạch. Một số tuyến sông, kênh, rạch trong nội đô có năng lực vận tải thủy lớn như: kênh Tẻ (khu vực quận 4, quận 7); kênh Đôi (quận 8), sông Chợ Đệm - Bến Lức, rạch Giồng Ông Tố, Sông Vàm Thuật - Bến Cát - Trường Đay - kênh Tham Lương - rạch Nước Lên, rạch Cầu Mênh, sông Sài Gòn (khu vực phường Bình An, Thảo Điền, Quận 2 và khu vực phường Hiệp Bình Phước, Hiệp Bình Chánh quận Thủ Đức), rạch Xóm Củi - Gò Nổi, rạch Xuyên Tâm, rạch Văn Thánh, …; tuy nhiên, thực trạng hai bên bờ các tuyến sông, kênh, rạch này tồn tại nhà ở trên và ven bờ sông dày đặc; người dân, trong quá trình sinh sống xả rác và nước thải sinh hoạt xuống lòng sông gây ô nhiễm, mất mỹ quan đô thị; đồng thời, việc sinh sống trên và ven sông, kênh, rạch tiềm ẩn nguy cơ sạt lở và gây nguy hiểm cho tính mạng và tài sản người dân sinh sống dọc ven và trên sông, kênh, rạch.

4.3. Tình hình sạt lở bờ sông:

Hiện tượng biến đổi khi hậu, tốc độ đô thị hóa, việc xây dựng các công trình trên tuyến làm thay đổi dòng chảy làm gia tăng tình trạng sạt lở bờ sông qua các năm. Thống kê số vị trí sạt lở qua các năm từ năm 2012 đến nay như sau:

- Năm 2012, số vị trí sạt lở bờ sông trên địa bàn Thành phố là 62 vị trí.
- Năm 2013, số vị trí sạt lở bờ sông trên địa bàn Thành phố là 59 vị trí.
- Năm 2014, số vị trí sạt lở bờ sông trên địa bàn Thành phố là 38 vị trí.
- Năm 2015, số vị trí sạt lở bờ sông trên địa bàn Thành phố là 44 vị trí.
- Năm 2016, số vị trí sạt lở bờ sông trên địa bàn Thành phố là 42 vị trí.
- Năm 2017, số vị trí sạt lở bờ sông trên địa bàn Thành phố là 40 vị trí.
- Năm 2018, số vị trí sạt lở bờ sông trên địa bàn Thành phố là 37 vị trí.

Tính đến nay, số vị trí sạt lở bờ sông trên địa bàn Thành phố còn tồn tại 29 điểm, giảm 08 điểm so với năm 2018 do đã được đầu tư xây dựng công trình kè kiên cố phòng chống sạt lở bờ sông.

4.4. Việc ô nhiễm môi trường trên sông, kênh:

Hiện nay, nhiều tuyến sông, kênh, rạch đang bị ô nhiễm rất nghiêm trọng do nước thải công nghiệp, rác thải sinh hoạt, ngoài ra còn có tình trạng phát triển lục bình, cỏ gây ảnh hưởng lớn đến hoạt động giao thông đường thủy, cụ thể:

Trên các tuyến kênh Tẻ, kênh Đôi, kênh Tàu Hủ - Lò Gốm, Sông Vàm Thuật - Bến Cát - Trường Đay - kênh Tham Lương - rạch Nước Lê, rạch Xuyên Tâm,…: Tình trạng rác thải, nước thải sinh hoạt của người dân sinh sống hai bên bờ xả trực tiếp lên rạch, nước thải công nghiệp gây nên tình trạng ô nhiễm, nước rất hôi và có màu đen.

II. Định hướng quy hoạch, phát triển kè bờ sông Sài Gòn và sông, kênh nội thành trong giai đoạn từ nay đến năm 2025:

Trên cơ sở rà soát hiện trạng kè bờ và kết cấu hạ tầng giao thông đường thủy nội địa và định hướng phát triển giao thông đường thủy trong thời gian tới, Sở Giao thông vận tải đề nghị các cơ quan, tổ chức, các chuyên gia, nhà khoa học

chia sẻ kinh nghiệm cũng như đề xuất các giải pháp cụ thể đối với việc định hướng quy hoạch, phát triển kè bờ sông Sài Gòn và sông, kênh nội thành đê cơ bản hoàn thành vào năm 2025. Một số nội dung đề xuất nghiên cứu như sau:

(1) Tập trung quy hoạch và đầu tư xây dựng hoàn chỉnh kè bờ sông Sài Gòn giai đoạn 2020 - 2025 (khu vực nội thành) theo hướng quy hoạch, đầu tư đồng bộ hệ thống kè bờ, công viên cây xanh, hạ tầng giao thông dọc sông kết hợp xây dựng các bến thủy nội địa phục vụ vận tải hành khách, du lịch trên sông. Trong giai đoạn từ nay đến năm 2025, cơ bản hoàn thành hệ thống kè bờ sông Sài Gòn kết hợp xây dựng các bến thủy nội địa phục vụ vận tải hành khách kết hợp du lịch trên sông Sài Gòn phạm vi từ ngã 3 Đèn Đỏ đến ranh giới rạch Vĩnh Bình (tiếp giáp tỉnh Bình Dương) có chiều dài 37 km đường sông (tương đương 74 km đường bờ) trên địa bàn các quận 7, quận 4, quận 1, quận 2, quận 9, quận 12, quận Thủ Đức và quận Bình Thạnh.

(2) Từng bước triển khai hoàn chỉnh các dự án chỉnh trang đô thị dọc sông vào năm 2025, cụ thể: xây dựng kè và di dời nhà ven và trên kênh trên các tuyến tập trung dân cư sinh sống dọc ven và trên kênh, rạch theo mô hình các dự án đã triển khai trên kênh Nhiêu Lộc - Thị Nghè, rạch Bến Nghé…, trong đó tập trung chỉnh trang đô thị dọc các tuyến Kênh Tẻ (khu vực quận 4, quận 7), kênh Đôi (quận 8), sông Vàm Thuật, rạch Xuyên Tâm….

(3) Rà soát lại quy hoạch xây dựng dọc bờ sông để điều chỉnh cục bộ chiều rộng phạm vi hành lang bảo vệ trên bờ đối với các tuyến sông, kênh, rạch có giải pháp xây dựng kè bờ nhằm khai thác có hiệu quả quỹ đất dọc theo bờ sông, kênh, rạch.

(4) Xây dựng cơ chế cho tổ chức, cá nhân thuê đất trong phạm vi hành lang bảo vệ trên bờ để xây dựng các công trình phục vụ hoạt động có thời hạn nhằm tạo điều kiện phát triển vận tải hành khách, hàng hóa, du lịch bằng đường thủy; đồng thời tạo nguồn thu cho ngân sách thành phố. Trong đó, có cơ chế khuyến khích tổ chức, cá nhân đầu tư xây dựng kè bờ sông. Vấn đề này, Sở Giao thông vận tải đã xây dựng dự thảo quy định gửi các cơ quan, tổ chức góp ý trước khi trình Ủy ban nhân dân Thành phố ban hành.

QUY HOẠCH VÀ PHÁT TRIỂN BỜ SÔNG SÀI GÒN VÀ SÔNG – KÊNH – RẠCH NỘI THÀNH VÀ GIẢI PHÁP ĐỂ HOÀN THÀNH CƠ BẢN BỜ KÈ SÔNG SÀI GÒN SÔNG VÀ KÊNH RẠCH NỘI THÀNH VÀO NĂM 2025

Ủy ban nhân dân Quận 8, TP.HCM

Không gian dọc sông Sài Gòn và các tuyến kênh rạch trên địa bàn Thành phố có tiềm năng lớn về du lịch - thương mại - dịch vụ, nhưng Thành phố Hồ Chí Minh đang phải đối mặt với các thách thức về môi trường cũng như biến đổi khí hậu khiến các vấn đề về đô thị như ngập úng, ô nhiễm môi trường càng diễn biến phức tạp. Trong những năm gần đây, hiện tượng sạt lở bờ sông, kênh, rạch liên tục xảy ra trên địa bàn thành phố gây nhiều thiệt hại về tài sản, an toàn của người dân; dẫn đến nguy cơ mất ổn định khu dân cư và các công trình, cơ sở hạ tầng ven bờ sông, kênh, rạch.

Do đó, việc khai thác không gian dọc sông Sài Gòn cần được nghiên cứu toàn diện để đưa ra các định hướng, giải pháp phù hợp, hài hòa giữa mục tiêu phát triển kinh tế và đô thị bền vững.

Hiện nay, tính định hướng, kết nối và khai thác cảnh quan không gian 2 bên bờ sông thời gian qua chưa được quan tâm đúng mức, chưa đặt dòng sông là trung tâm nghiên cứu phương án tổ chức không gian cảnh quan 2 bên bờ sông. Một số đồ án quy hoạch chi tiết 1/500 gắn với dự án đầu tư xây dựng được duyệt trong nhiều giai đoạn theo các căn cứ pháp lý khác nhau nên thiếu đồng bộ, chất lượng một số đồ án quy hoạch 1/500 còn hạn chế, chưa có các giải pháp khai thác giá trị cảnh quan ven sông để phục vụ các công trình công cộng, như thiếu lối tiếp cận công cộng đến công viên hành lang bờ sông.Bên cạnh đó, các ngành thương mại - dịch vụ có tiềm năng phát triển lớn khi kết nối không gian cảnh quan dọc sông Sài Gòn và các tuyến kênh rạch với quy hoạch không gian ngầm đô thị, nối liền bờ sông với phố đi bộ. Quá trình chuyển đổi chức năng các khu bến cảng, kho tàng cũ thành khu đô thị mới, nối kết với mạng lưới giao thông công cộng, hình thành các trung tâm thương mại - dịch vụ gắn với nhà ga Metro. Tuy nhiên, thành phố Hồ chí Minh cũng đang đối mặt với các thách thức về môi trường như ô nhiễm nguồn nước, ô nhiễm không khí, sụt lún đất… kết hợp với tác động của biến đổi khí hậu như nước biển dâng, thời tiết thất thường, xâm nhập mặn… khiến các vấn đề về ngập úng, ô nhiễm môi trường đô thị càng diễn biến phức tạp. Do đó, việc khai thác không gian dọc các tuyến sông, kênh, rạch nội thành cần nghiên cứu toàn diện để đưa ra định hướng, giải pháp phù hợp, hài hòa giữa mục tiêu phát triển kinh tế và phát triển đô thị bền vững.

1. Thực trạng sông Sài Gòn và các tuyến kênh rạch nội thành:

Khoảng thời gian từ trước năm 2004, Thành phố Hồ Chí Minh lúc đó hầu như chưa có quy chế về hành lang bảo vệ sông Sài Gòn và các tuyến kênh rạch khác. Kể từ năm 2004, khi Ủy ban nhân dân Thành phố ban hành Quyết định 150/2004/QĐ-UBND về quản lý, sử dụng hành lang an toàn sông, kênh rạch, suối, hồ công cộng, và mới nhất được sửa đổi, thay thế bởi Quyết định số 22/2017/QĐ-UBND, thực trạng trên đã ít nhiều được cải thiện.

Qua đó, nhiều công trình lấn chiếm đất hành lang sông – kênh – rạch do cá nhân, tổ chức vi phạm đã bị cơ quan chức năng xử phạt, yêu cầu tháo dỡ. Động thái kịp thời này, được đông đảo người dân ủng hộ, bởi hành lang đất hai bên bờ sông Sài Gòn, các kênh rạch là nơi xây dựng các công trình kè, cống, bờ bao, là không gian để xây dựng các công trình phục vụ sinh hoạt cộng đồng.

Tuy nhiên, thực tế gần đây dọc sông Sài Gòn nhiều dự án nhà cao tầng với hàng ngàn căn hộ vẫn hình thành, nhiều đoạn công trình kè bảo vệ sông Sài Gòn đang có dấu hiệu lấn sông Sài Gòn một cách rõ rệt. Trong thời gian qua, chủ đầu tư các dự án quan tâm tới lợi nhuận nhiều hơn ý thức về an toàn bờ sông. Tình trạng các dự án xây dựng ra tận mép sông, thậm chí lấn luôn lòng sông vẫn xảy ra. Đây là điều hoàn toàn không phù hợp với quy định chung của thành phố, gây ra thiệt hại lâu dài.

Không gian bờ sông phải thuộc về tài sản công cộng. Tuy nhiên, với tình trạng các dự án án ngữ hai bên bờ sông Sài Gòn như hiện nay, không gian công cộng này đang bị thu nhỏ lại.

Hệ thống sông Sài Gòn và các tuyến kênh rạch vừa đóng vai trò quan trọng trong hoạt động giao thông thủy vừa giúp đảm bảo tiêu thoát nước. Những năm gần đây, do ảnh hưởng của biến đổi khí hậu và mực nước biển dâng, trên địa bàn Thành phố Hồ Chí Minh thường xuyên xảy ra tình trạng ngập khi có mưa to kết hợp triều cường. Trong bối cảnh ấy, chức năng tiêu thoát nước của sông Sài Gòn và các tuyến kênh, rạch là đặc biệt quan trọng đối với thành phố, bất kỳ một tác động nào để lấn chiếm dòng sông cũng đều mang lại những tác hại không thể lường được. Nếu tình trạng các chủ đầu tư tiếp tục thực hiện lấn lòng sông, làm dự án, sẽ gây biến đổi dòng chảy; tình trạng sạt lở dọc bờ sông, kênh, rạch sẽ trở nên nặng nề, gây nhiều thiệt hại nghiêm trọng hơn.

Với thực trạng sông Sài Gòn và các tuyến kênh rạch trên địa bàn thành phố, cần thiết phải có sự đánh giá ban đầu về hiện trạng, thực tiễn quản lý quy hoạch, đầu tư xây dựng và tiềm năng, lợi thế của cảnh quan, môi trường dọc các tuyến sông, kênh, rạch Sài Gòn. Thành phố Hồ Chí Minh cần chủ trì, phối hợp với các tỉnh đầu nguồn sông Sài Gòn như Đồng Nai, Bình Phước, Tây Ninh, Bình Dương xây dựng quy định về quản lý, khai thác lưu vực sông Đồng Nai - sông Sài Gòn nhằm bảo vệ môi trường tự nhiên, chất lượng nguồn nước sông, cảnh quan dòng sông. Đồng thời, các cơ quan chức năng cần tăng cường công tác thanh tra, kiểm tra, kiên quyết xử lý dứt điểm các sai phạm liên quan đến lấn chiếm hành lang bờ sông. Đối với khu vực thuộc phạm vi các dự án đầu tư xây dựng, chủ đầu tư phải có trách nhiệm thực hiện đầu tư xây dựng và quản lý sử dụng theo quy hoạch hành lang bờ sông đã được phê duyệt. Xây dựng cơ chế phối hợp giữa các cơ quan quản lý ngành tài nguyên và môi trường, quy hoạch - kiến trúc, xây dựng, giao thông vận tải, chống ngập, nông nghiệp, du lịch với Ủy ban nhân dân các quận, huyện trong quá trình xem xét có ý kiến về các chương trình, đề án, dự án có tác động, ảnh hưởng đến cảnh quan, môi trường sông Sài Gòn.

2. Các mô hình tham khảo:

Tại Châu Á, có rất nhiều mô hình quy hoạch và phát triển ven sông đô thị thành công.

2.1. Đầu tiên có thể kể đến chiến lược đô thị hóa sinh thái khu vực ven sông Hàn ở Thành phố Seoul (Hàn Quốc) từ thập niên 1990 đến năm 2010:

Sông Hàn dài 514km và rộng khoảng 1km, chảy qua trung tâm Seoul. Trong thế kỷ 20, do dân số Thành phố Seoul tăng nhanh nên hoạt động đô thị hóa tác động vào hai bên bờ sông Hàn. Đến thập niên 1980, sông Hàn bị ô nhiễm nặng do nước thải sinh hoạt và công nghiệp của thành phố. Các bãi cát trắng biến mất và môi trường sinh thái bị hủy hoại. Từ thập niên 1990, chính quyền Thành phố Seoul thực hiện hàng loạt dự án cải tạo sông Hàn và quy hoạch lại khu vực ven sông theo hướng gần gũi với môi trường tự nhiên.

Nhà chức trách bắt đầu xây hàng loạt công trình công cộng dọc bờ sông Hàn như: công viên, sân bóng, đường chạy bộ, bể bơi và các cơ sở giải trí khác. Các dự án quan trọng khác là phát triển rừng Seoul, đảo Seonyudo và đảo Bamseom làm khu sinh thái dọc sông Hàn.

Nghiên cứu của Đại học Quốc gia Singapore cho biết có rất nhiều yếu tố tạo ra sự thành công cho nỗ lực cải tạo bờ sông Hàn của Thành phố Seoul. Đó là ý chí chính trị và sự kết hợp của chính phủ với khối tư nhân. Các dự án như rừng Seoul và đảo Seonyudo đều được phát triển thông qua nhiều vòng tham khảo ý kiến người dân và đấu thầu thiết kế cuối cùng một cách cạnh tranh, công khai, minh bạch.

2.2. Vịnh Marina tại Singapore:

Đây là nơi sông Singapore tiếp nối với biển. Từ thập niên 1960-1970, Chính phủ Singapore đã xác định biến khu vực này thành một trung tâm kinh doanh - giải trí - định cư mang tầm thế giới. Chính phủ bắt đầu di dời các khu nhà gần cửa sông Singapore, dọn sạch các khu nhà kho, cơ sở công nghiệp tại đây.

Nhà chức trách thực hiện kế hoạch phát triển với mục tiêu tạo một trung tâm đa chức năng, bao gồm nhà ở, văn phòng, khách sạn, trung tâm mua sắm, các trung tâm giải trí và không gian công cộng. Dù đây là dự án của chính phủ, nhưng các công ty tư nhân cũng được tạo điều kiện triển khai các dự án quan trọng góp phần tạo ra Vịnh Marina hiện đại.

3. Đề xuất nguyên tắc và cơ chế quy hoạch:

3.1. Nguyên tắc:

Có năm yếu tố quan trọng quyết định sự thành công của việc quy hoạch và phát triển khu vực ven sông đô thị.

Thứ nhất, tầm nhìn xa tạo lực đẩy bền vững cho nhiệm vụ phát triển. Các sáng kiến phát triển đô thị thường kéo dài nhiều thập kỷ. Do đó, việc tạo ra một tầm nhìn, kế hoạch phát triển lâu dài, đảm bảo được sự quan tâm của cộng đồng.

Thứ hai, Sở Quy hoạch – Kiến trúc là cơ quan chịu trách nhiệm phát triển và quy hoạch ven sông phải đảm bảo được độc lập, không bị ảnh hưởng bởi quyền lợi của các doanh nghiệp.

Thứ ba, các dự án quy hoạch đất ven sông Sài Gòn phải đảm bảo đa chức năng và chất lượng cao. Việc sử dụng đất đai ven sông một cách bất hợp lý và không đồng bộ sẽ dẫn tới những thiệt hại tài chính nghiêm trọng đối với thành phố.

Thứ tư, tiến trình phát triển và quy hoạch phải đảm bảo có sự tham gia ngay từ đầu của cộng đồng cư dân và doanh nghiệp khu vực có liên quan. Một trong những thách thức lớn nhất của việc phát triển vùng ven sông là việc cộng đồng dân cư và doanh nghiệp tại đây phải di dời. Do đó, nhà chức trách cần tham khảo ý kiến và đảm bảo quyền lợi của họ ngay từ ban đầu.

Thứ năm, mô hình hợp tác công tư thường đem lại thành công cho các dự án quy hoạch và phát triển khu vực ven sông đô thị. Các cơ quan nhà nước thường gặp hạn chế về nguồn lực tài chính và con người. Trong khi đó, các dự án chuyển đổi vùng ven sông từ giá trị thấp trở thành các khu giá trị cao luôn thu hút khối tư nhân. Các thành phố có thể sử dụng khối tư nhân để nghiên cứu thị trường, đánh giá việc sử dụng đất, huy động tài chính...

3.2. Mô hình thực hiện Quy hoạch:

a. Đối với các tuyến kênh rạch nhỏ có chức năng tiêu thoát nước:

- Hiện trạng: hầu hết các tuyến kênh có chức năng tiêu thoát nước trên địa bàn thành phố nằm trong khu vực khu dân cư hiện hữu, mật độ dân cư cao. Quỹ đất (nếu có) dọc các tuyến rạch này rất nhỏ và khó tạo được cảnh quan kiến trúc. Do đó nhằm đẩy nhanh công tác chỉnh trang đô thị, thực hiện các tuyến bờ kè phục vụ tiêu thoát nước tránh sạt lở và tránh lấn chiếm, các cơ quan nhà nước có thẩm quyền phải phối hợp tổ chức thực hiện.

- Căn cứ Quyết định số 28/2016/QĐ-UBND ngày 12 tháng 8 năm 2016 của Ủy ban nhân dân Thành phố ban hành quy định về phân cấp quản lý khai thác các tuyến sông, kênh, rạch, trên địa bàn thành phố Hồ Chí Minh; Căn cứ Quyết định số 22/2017/QĐ-UBND ngày 18 tháng 4 năm 2017 của Ủy ban nhân dân Thành phố Ban hành về Quy định về quản lý, sử dụng hành lang trên bờ sông, suối, kênh rạch, mương và hồ công cộng thuộc địa bàn thành phố Hồ Chí Minh, cơ quan chức năng xác định hành lang các tuyến kênh rạch, thực hiện xây dựng bờ kè kết hợp chương trình chỉnh trang đô thị, di dời và tái định cư, cải thiện điều kiện sống cho các hộ dân sống trên và ven kênh rạch.

- Nguồn vốn: ngân sách nhà nước.

b. Đối với các tuyến kênh rạch lớn có chức năng thông thủy và có thể khai thác cảnh quan đô thị:

b1. Đối với các tuyến kênh rạch có mật độ dân cư hiện hữu cao:

Hiện nay chúng ta đang thực hiện Chương trình Chỉnh trang đô thị, di dời và tái định cư, cải thiện điều kiện sống cho các hộ dân sống trên và ven kênh rạch. Đối với các tuyến kênh rạch có mật độ dân cư hiện hữu cao như kênh Đôi, kênh Tẻ, Sông Vàm Thuật, ngoài việc xác định phạm vi hành lang bảo vệ bờ kênh, cần xác định và lập quy hoạch điều chỉnh tạo **quỹ đất mới** dọc các tuyến kênh rạch, mời gọi đầu tư thực hiện chỉnh trang đô thị.

Thực hiện:

- Bồi thường, giải phóng mặt bằng, bố trí tái định cư, xây dựng bờ kè: Nhằm đẩy nhanh tiến độ, phải thực hiện bằng nguồn vốn ngân sách nhà nước.

- Các quỹ đất mới hình thành dọc kênh rạch: Sở Quy hoạch - Kiến trúc cần nghiên cứu tham mưu Ủy ban nhân dân Thành phố cho phép điều chỉnh quy hoạch với các chỉ tiêu quy hoạch xây dựng hoạch **ưu đãi** cho nhà đầu tư. Thực hiện đấu giá theo quy định nhằm tăng nguồn thu cho nhà nước.

b2. Đối với các tuyến kênh rạch có mật độ dân cư hiện hữu thấp:

- Thực hiện theo hình thức hợp tác công tư thường đem lại thành công cho các dự án quy hoạch và phát triển khu vực ven sông đô thị.

- Ngoài ra, nhà nước có thể thực hiện công tác bồi thường giải phóng mặt bằng, tạo quỹ đất sạch, mời gọi đầu tư, hợp tác đầu tư thực hiện theo quy hoạch. Tuy nhiên, Sở Quy hoạch – Kiến trúc cần nghiên cứu lập quy hoạch cần chú ý đến cảnh quan và công tác bảo tồn sao cho các dự án chuyển đổi vùng ven sông từ giá trị thấp trở thành các khu giá trị cao nhằm thu hút đầu tư.

- Đối với khu vực kênh rạch xa trung tâm, có mật độ dân cư hiện hữu thấp, có thể nghiên cứu hình thành những khu đô thị đặc trưng sông nước.

c. Đối với Sông Sài Gòn:

Ngoài việc thực hiện xây dựng tuyến kè sông Sài Gòn theo quy định, Ủy ban nhân dân Thành phố chủ trì, phối hợp với các tỉnh đầu nguồn sông Sài Gòn như Đồng Nai, Bình Phước, Tây Ninh, Bình Dương xây dựng quy định về quản lý, khai thác sông Sài Gòn nhằm bảo vệ môi trường tự nhiên, cảnh quan dòng sông, chất lượng nguồn nước. Ngoài việc khai thác hiện quả sử dụng đất, cần xem xét nghiên cứu khu vực bảo tồn sông Sài Gòn.

Đô thị ven sông đang trở thành thị phần bất động sản hấp dẫn sự quan tâm đầu tư của nhiều nhà phát triển bất động sản và giới đầu tư. Để khai thác và bảo tồn thật hiệu quả, Sở Quy hoạch - Kiến trúc đánh giá tổng thể các đồ án quy hoạch phân khu đã được duyệt dọc hai bên bờ sông Sài Gòn từ huyện Củ Chi đến Quận 7. Nội dung đánh giá là mối quan hệ, tính kết nối về giao thông, tổ chức không gian, kiến trúc cảnh quan và sử dụng đất hai bên bờ sông với đặc thù về cảnh quan, môi trường tự nhiên; làm rõ điểm nổi bật về vị trí, cảnh quan và sử dụng đất của từng khu vực; xây dựng đề cương, kế hoạch nghiên cứu để lập điều chỉnh quy hoạch, thiết kế đô thị hoặc quy chế quản lý quy hoạch, kiến trúc cảnh quan dọc sông Sài Gòn nhằm hoàn thiện cơ sở pháp lý, đảm bảo thống nhất về tổ chức và quản lý không gian cảnh quan trên toàn bộ tuyến sông.

CÔNG TÁC QUY HOẠCH VÀ PHÁT TRIỂN KÈ BỜ SÔNG SÀI GÒN VÀ SÔNG, KÊNH NỘI THÀNH VÀ CÁC GIẢI PHÁP ĐỂ HOÀN THÀNH CƠ BẢN KÈ SÔNG SÀI GÒN, SÔNG VÀ KÊNH VÀO NĂM 2015 TRÊN ĐỊA BÀN QUẬN THỦ ĐỨC

UBND Quận Thủ Đức, TP.HCM

Về tổng quan, Quận Thủ Đức là một quận thuộc khu vực nội thành phát triển, là cửa ngõ phía Đông – Bắc Thành phố và giáp ranh với tỉnh Bình Dương. Sau ngày 30-4-1975 là huyện ngoại thành, năm 1997 huyện Thủ Đức được phân chia thành 3 quận: quận 2, quận 9 và quận Thủ Đức. Quận Thủ Đức mới có diện tích 47,76 km2, gồm 12 phường: Linh Đông, Linh Tây, Linh Chiểu, Linh Trung, Linh Xuân, Hiệp Bình Chánh, Hiệp Bình Phước, Tam Phú, Trường Thọ, Bình Chiểu, Bình Thọ, Tam Bình; dân số qua khảo sát hiện nay khoảng 540.704 người. Định hướng của quận là trở thành một khu vực bố trí các trường Đại học và chuyển dịch cơ cấu kinh tế theo hướng thương mại - dịch vụ; Đặc biệt hiện nay theo định hướng mới của Thành ủy và Ủy ban nhân dân Thành phố, quận Thủ Đức thuộc Khu đô thị sáng tạo phía Đông Thành phố.

Về địa hình, Quận Thủ Đức là một quận ven, có vị trí về phía Đông Bắc của Thành phố Hồ Chí Minh với tổng diện tích tự nhiên là 4.764,89 ha, có 02 dạng địa hình chính là địa hình gò và địa hình thấp, trong đó: địa hình vùng thấp nằm ở khu vực phía Nam quận và khu vực ven sông Sài Gòn, có cao độ từ 0,6m đến 1m, chiếm khoảng hơn 54% diện tích toàn quận (bao gồm 7 phường Linh Đông, Hiệp Bình Chánh, Hiệp Bình Phước, Tam Phú, Trường Thọ, Bình Chiểu, Tam Bình), trong đó diện tích sông, kênh, rạch chiếm khoảng 339,39 ha với hơn 131 tuyến sông, kênh, rạch tiêu thoát nước dài khoảng 107km; diện tích các tuyến đường, hẻm chiếm khoảng 209,77 ha với 284 tuyến đường dài khoảng 159,55 km và 1.631 tuyến hẻm dài khoảng 182,75km.

Về chế độ thủy văn, Quận Thủ Đức thuộc khu vực chịu ảnh hưởng chế độ bán nhật triều miền Đông Nam bộ, chịu ảnh hưởng lớn của thủy triều sông Sài Gòn, ảnh hưởng của việc biến đổi khí hậu như mưa to, bão đã góp phần làm mực nước tại các sông, kênh, rạch dâng cao gây nguy cơ vỡ, tràn bờ bao.

Do đó, UBND quận đặc biệt quan tâm đối với công tác Quy hoạch và phát triển kè bờ sông Sài Gòn và sông, kênh nội thành và các giải pháp để hoàn thành cơ bản kè sông Sài Gòn, sông và kênh vào năm 2015 trên địa bàn quận Thủ Đức.

I. Hiện trạng các tuyến sông, kênh, rạch và tình hình sạt lở trên sông Sài Gòn:

1. Hiện trạng:

Quy hoạch dọc sông Sài Gòn: hiện nay, trên địa bàn quận Thủ Đức có các tuyến sông, rạch trọng điểm như: sông Sài Gòn, sông Đào, sông Gò Dưa. Dọc các tuyến sông, rạch đã được duyệt phủ kín quy hoạch phân khu tỷ lệ 1/2000.

Dọc sông Sài Gòn chủ yếu là các công trình thấp tầng, một số công trình cao tầng tạo điểm nhấn như chung cư Opal riverside, chung cư 4S Hiệp Bình Chánh. Không gian kiến trúc cảnh quan dọc sông chưa được phát triển để tận dụng được ưu thế về cảnh quan dọc sông Sài Gòn.

Tuyến kè, đê bao ngăn lũ ven sông Sài Gòn chưa đồng bộ, liền tuyến đảm bảo chống sạt lở, tiêu thoát nước và mỹ quan đô thị trong khi tình hình biến đổi khí hậu diễn ra ngày càng phức tạp, mực nước ngày càng dâng cao, nên nhiều đoạn đê bao vẫn còn nguy cơ sạt lở, xuống cấp; ngập cục bộ tại các dự án. Xen kẽ có các tuyến kè dọc sông Sài Gòn, thuộc phường Linh Đông được triển khai, các tuyến kè thuộc các dự án quy hoạch tỷ lệ 1/500 được triển khai.

Cụ thể, trên địa bàn quận Thủ Đức có tổng số lượng sông, kênh, rạch, mương, cống thoát nước khoảng: 496 tuyến với tổng chiều dài khoảng: 180,49km, trong đó: Sông Sài Gòn: L= 14,69km; 130 tuyến kênh, rạch: L= 92,358km; 365 tuyến mương, cống: L=73,442km.

Hiện trạng hệ thống đê bao, các công trình cải tạo, nâng cấp các tuyến bờ bao phục vụ công tác phòng chống lụt bão và sạt lở:

- Hiện trạng hệ thống bờ bao trên địa bàn quận Thủ Đức chủ yếu đã được đầu tư bằng đất kết hợp Tường chắn Bê tông cốt thép định hình với tổng chiều dài khoảng 107km.

- Ngoài ra còn có 03 tuyến bờ bao đã được gia cố bằng cừ nhựa uPVC: rạch Thủ Đức dài khoảng 172m - phường Linh Đông; rạch Gò Dưa dài khoảng L=324m – phường Linh Đông và rạch Hương Việt dài khoảng 114m - phường Tam Phú; khoảng 6.000 m của 06 công trình cừ nhựa trên rạch Gò Dưa, rạch Đĩa và rạch Ông Dầu.

Riêng Sông Sài Gòn qua địa bàn quận Thủ Đức có chiều dài khoảng 14.649m, đầu tuyến giáp rạch Vĩnh Bình (tiếp giáp Tỉnh Bình Dương), cuối tuyến giáp Rạch Chiếc (Quận 2). Trên đó có 08 Dự án Kè Phòng chống sạt lở, cụ thể như sau:

- 02 Đoạn Kè đã hoàn thành, do Khu đường thủy nội địa Thành phố đang quản lý, cụ thể:

+ Đoạn kè Sông Sài Gòn (bờ trái, khu vực từ Cầu Đúc Nhỏ hết ranh Dự án Nhóm nhà ở tại phường Hiệp Bình Phước (Mai Ngàn)-khu phố 3, phường Hiệp Bình Phước): Tại vị trí này có hiện trạng là Kè chống sạt lở dài khoảng 219m;

+ Đoạn Kè chống sạt lở ven sông Sài Gòn, khu phố 8, phường Linh Đông: Tại vị trí này có hiện trạng là Kè chống sạt lở đã hoàn thành dài khoảng 692m.

- 01 Dự án Đê bao ngăn lũ ven sông Sài Gòn (cầu Bình Phước đến Thủ rạch Đức) đã hoàn thành khoảng 350m Bê tông tường chắn, do Quận quản lý.

- 04 Dự án Kè do Thành phố và Quận Thủ Đức đang triển khai 08 đoạn Kè bê tông Dự ứng lực với tổng chiều dài khoảng 3.210m;

- 01 Dự án kè do Công ty Cổ phần Vạn Phúc đang đầu tư dài khoảng 3.200m.

2. Tình hình sạt lở bờ sông Sài Gòn trong những năm qua:

Như chúng ta biết, Sông Sài Gòn dài 256 km, trong đó, Sông Sài Gòn chảy qua địa bàn Thành phố Hồ Chí Minh dài khoảng 80 km bề rộng sông tại thành phố khoảng 225 m đến 370 m, độ sâu có chỗ tới 20 m, diện tích lưu vực trên 5.000 km², chảy qua nhiều Quận- huyện như Quận 12, Quận Thủ Đức, Quận Bình Thạnh… đoạn qua Quận Thủ Đức đã có nhiều trường hợp bị sạt lở, cụ thể:

- Trong tháng 6 năm 2015, có sự cố sạt lở bờ sông Sài Gòn dài khoảng 10 m, rộng khoảng 2 m tại địa chỉ: 78/5 - Đường số 1 - KP5 - phường Hiệp Bình Phước, quận Thủ Đức.

- Trong ngày 01 tháng 7 năm 2015, khu vực bờ tả ven sông Sài Gòn tại tổ 19, khu phố 5, phường Hiệp Bình Phước bị sạt lở với kích thước rộng khoảng 20-25m, dài khoảng 100m.

Đồng thời, Sở Giao thông vận tải đã có Thông báo số 4654/TB-SGTVT ngày 16 tháng 8 năm 2018 về kết quả rà soát, đánh giá và phân loại các vị trí sạt lở bờ sông, kênh, rạch trên địa bàn Thành phố. Trong đó, Sở Giao thông vận tải Thành phố đã xác định 04 vị trí (cấp độ: 01 vị trí đặt biệt nguy hiểm, 03 vị trí nguy hiểm) có nguy cơ sạt lở trên địa bàn quận Thủ Đức gồm:

- Vị trí 1 (nguy hiểm) là Sông Sài Gòn, bờ trái, khu vực nhà

thờ Fatima, phường Hiệp Bình Chánh: Tại vị trí này, Ban Quản lý đầu tư xây dựng công trình quận Thủ Đức được UBND quận Thủ Đức giao làm chủ đầu tư với quy mô chiều dài tuyến khoảng 995m, kinh phí dự kiến khoảng 275 tỷ đồng.

- Vị trí 2 (nguy hiểm) là Sông Sài Gòn (bờ trái, Khu vực ký túc xá Đại học Mỹ thuật, khu phố 8, phường Hiệp Bình Chánh): Tại vị trí này, Ban Quản lý dự án hạ tầng đô thị Thành phố đang triển khai thi công dự án đầu tư Kè chống sạt lở. Hiện nay, đã triển khai đóng cừ BT CT Dự ứng lực dọc tuyến.

- Vị trí 3 (nguy hiểm) là Sông Sài Gòn(bờ trái, khu vực đình Bình Phước, ngã ba rạch Vĩnh Bình, khu phố 1, phường Hiệp Bình Phước): Tại vị trí này, Ban Quản lý dự án hạ tầng đô thị Thành phố đang triển khai thi công dự án đầu tư Kè chống sạt lở. Hiện nay, đã triển khai đóng cừ Dự ứng lực dọc tuyến.

- Vị trí 4 (đặc biệt nguy hiểm) là Sông Sài Gòn (bờ trái, cuối đường số 7, khu phố 5, phường Hiệp Bình Phước cách cầu Bình Phước khoảng 1000m về phía hạ lưu): Tại vị trí này, Ban Quản lý đầu tư xây dựng công công Thủ Đức được UBND quận Thủ Đức giao làm chủ đầu tư với quy mô chiều dài tuyến khoảng 700,76m, kinh phí dự kiến khoảng 192 tỷ đồng.

II. Các giải pháp ngắn hạn thực hiện xây dựng, cải tạo kè bờ sông Sài Gòn và kênh, rạch:

UBND quận Thủ Đức đã chủ động, tập trung lãnh đạo, chỉ đạo điều hành; đề ra các giải pháp phù hợp, kịp thời thông qua việc tổ chức, triển khai thực hiện công tác Phòng chống thiên tai và tìm kiếm cứu nạn trên địa bàn quận Thủ Đức, cụ thể như sau:

1. Về giải pháp phi công trình:

Vận động nhân dân, các doanh nghiệp, các chủ dự án tích cực tham gia nạo vét, cải tạo mương, rạch, hệ thống thủy lợi, gia cố đê bao nhằm góp phần làm tăng khả năng tiêu thoát nước, chống nước tràn, vỡ bờ bao và bảo vệ môi trường. UBND Quận đã yêu cầu UBND các phường có bờ bao tập trung vận động và phối hợp với Phòng Quản lý đô thị thường xuyên kiểm tra, nhắc nhở và xử lý các hành vi xả rác xuống sông, kênh, rạch, mương và bít các miệng hố ga thu nước trên địa bàn và các hành vi lấn chiếm hành lang sông, kênh, rạch và công trình bờ bao, thủy lợi.

2. Về giải pháp công trình:

2.1. Giải pháp Kè Dự ứng lực trên tuyến sông Sài Gòn:

- Dự án Kè chống sạt lở sông Sài Gòn Khu phố 8, phường Linh đông dài khoảng 692m đã hòan thành đưa vào sử dụng;

- Dự án Đê bao ngăn lũ ven sông Sài Gòn: Kè chống sạt lở ven sông Sài Gòn (đoạn từ đầu rạch cầu Đúc Nhỏ đến giáp dự án của Công ty Cổ phần ĐT địa ốc Vạn Phúc).

- Dự án Kè chống sạt lở bờ tả ven sông Sài Gòn, khu vực nhà thờ Fatima, phường Hiệp Bình Chánh, quận Thủ Đức;

- Dự án 5 cống ngăn triều quận Thủ Đức: Dự án 5 cống ngăn triều quận Thủ Đức do Công ty TNHH MTV Quản lý Khai thác Dịch vụ Thủy lợi Thành phố làm chủ đầu tư, đã hoàn thành.

- Dự án Đê bao ngăn lũ ven sông Sài Gòn (đoạn từ rạch Cầu Ngang đến khu đô thị Thủ Thiêm): Dự án Bờ tả sông Sài Gòn (đoạn từ rạch Cầu Ngang đến khu đô thị Thủ Thiêm).

- Dự án 04 đoạn bờ bao ven sông Sài Gòn, quận Thủ Đức: hiện nay Thành phố đã tổ chức lựa chọn nhà thầu thực hiện các gói thầu xây lắp, tư vấn giám sát và bảo hiểm công trình, đang triển khai thi công;

2.2.Giải pháp cừ nhựa uPVC:

UBND đã triển khai và đưa vào sử dụng 09 công trình cừ bản nhựa uPVC trên địa bàn quận Thủ Đức được UBND Thành phố chấp thuận chủ trương đầu tư với tổng chiều dài khoảng 6.000m trên các tuyến sông Gò Dưa và kênh rạch có chức năng tieu thoát nước.

2.3. Giải pháp truyền thống: Bê tông tường chắn kết hợp đắp đất

Đối với các tuyến kênh rạch có chức năng tiêu thoát nước, phòng chống triều cường, UBND Quận Thủ Đức thường xuyên chỉ đạo UBND 07 phường có đê bao chủ động, tích cực và thực hiện có hiệu quả phương châm "bốn tại chỗ", "ba sẵn sàng" và tích cực phối hợp với Công ty Trách nhiệm hữu hạn một thành viên Quản lý khai thác dịch vụ thủy lợi Thành phố vận hành 06 cống ngăn triều khi triều cường lên cao; phối hợp với các Doanh nghiệp đang đầu tư các Dự án để nâng cấp, duy tu, sửa chữa bờ bao nằm trong khu đất quản lý, sử dụng, đảm bảo không để xảy ra tràn, vỡ bờ bao.

Các công trình phòng, chống thiên tai với kết cấu Bê tông tường chắn kết hợp đắp đất trên địa bàn quận Thủ Đức đã phát huy có hiệu quả trong việc phòng, chống triều cường và hạn chế sạt lở bờ bao ven sông, kênh, rạch trên địa bàn quận, đến nay có nhiều đợt triều cường vượt mức báo động III (đạt +1,71m) nhưng các tuyến bờ bao ổn định, không bị vỡ bờ bao...

Kết quả đạt được là các công trình phòng, chống thiên tai trên địa bàn quận Thủ Đức đã phát huy hiệu quả tốt trong việc phòng, chống triều cường và sạt lở đê bao ven sông, kênh, rạch, không bị vỡ đê bao.

III. Giải pháp dài hạn:

Khu vực dọc sông Sài Gòn là vị trí chiến lược, có giá trị đặc biệt, được thiên nhiên ưu đãi cho thành phố mang tên Bác. Nên cần có định hướng quy hoạch khu vực dọc sông khai thác được tối đa tiềm năng về sinh thái, cảnh quan, du lịch và giao thông.

Cụ thể, để bảo đảm tính đồng bộ, thống nhất về tổ chức và quản lý không gian cảnh quan trên toàn bộ tuyến sông; thúc đẩy phát triển kinh tế - xã hội, từng bước hoàn thiện kết cấu hạ tầng kỹ thuật và cảnh quan, môi trường đô thị theo hướng bền vững, hài hòa, cần định hướng quy hoạch phát triển không gian cảnh quan dọc sông Sài Gòn được phù hợp (phát triển ở kết hợp thương mại dịch vụ, du lịch...) kết hợp nghiên cứu các vị trí bến cảng, bến thủy nội địa để khai thác tiềm năng du lịch, vận tải đường sông Sài Gòn, giảm tải áp lực lưu thông đường bộ. Đặc biệt, cần có các chính sách phù hợp nhằm kêu gọi, thu hút các nguồn lực đầu tư xây dựng các khu vực dọc Sông Sài Gòn, đẩy nhanh tiến độ triển khai quy hoạch, góp phần đưa quy hoạch thành thực tiễn, góp phần phát triển kinh tế xã hội quận Thủ Đức nói riêng và toàn thành phố nói chung.

Ý KIẾN VỀ CÔNG TÁC QUẢN LÝ NHÀ NƯỚC VÀ QUY HOẠCH, PHÁT TRIỂN SÔNG, KÊNH, RẠCH TRÊN ĐỊA BÀN QUẬN BÌNH TÂN

UBND quận Bình Tân, TP.HCM

Trên địa bàn quận Bình Tân có 48 tuyến sông, kênh, rạch; theo phân cấp, Sở Ngành Thành phố quản lý 24 tuyến, Ủy ban nhân dân quận Bình Tân quản lý 24 tuyến kênh, rạch (theo Quyết định số 28/2016/QĐ-UBND ngày 12 tháng 8 năm 2016 của Ủy ban nhân dân thành phố ban hành quy định về phân cấp quản lý, khai thác các tuyến sông, kênh, rạch, mương trên địa bàn thành phố Hồ Chí Minh).

Để đảm bảo hệ thống sông, kênh, rạch trên địa bàn quận được thông thoáng, không phát sinh các trường hợp san lấp, lấn chiếm sông, kênh, rạch, xả rác xuống sông, kênh, rạch làm tắc nghẽn dòng chảy, ô nhiễm môi trường; Ủy ban nhân dân quận Bình Tân đã ban hành Quyết định số 319/QĐ-UBND ngày 22 tháng 01 năm 2019 của Ủy ban nhân dân quận Bình Tân về ban hành Quy chế phối hợp quản lý sông, kênh, rạch trên địa bàn quận Bình Tân; Kế hoạch số 184/KH-UBND ngày 26 tháng 3 năm 2019 của Ủy ban nhân dân quận về Triển khai thực hiện Quyết định số 2/2017/QĐ-UBND ngày 18 tháng 4 năm 2017 của Ủy ban nhân dân Thành phố về ban hành Quy định về quản lý, sử dụng hành lang trên bờ sông, suối, kênh rạch, mương và hồ công cộng thuộc địa bàn thành phố Hồ Chí Minh; Kế hoạch số 195/KH-UBND ngày 27 tháng 3 năm 2019 của Ủy ban nhân dân quận về quản lý các tuyến sông, kênh, rạch, mương trên địa bàn quận năm 2019; Thông báo số 08/TB-UBND ngày 06 tháng 01 năm 2017 về phân công thực hiện quản lý các tuyến sông, kênh, rạch trên địa bàn quận.

Trung tâm văn hóa Thể dục thể thao quận đăng trên Bản tin tuyên truyền 01 bài và 02 phóng sự ảnh với số lượng 2.700 cuốn về xử phạt các trường hợp lấn chiếm sông, kênh, rạch, xả rác bừa bãi và tổ chức lục bình, rong cỏ, rác và nạo vét khơi thông dòng chảy các tuyến sông, kênh, rạch trên địa bàn quận.

Ủy ban nhân dân 10 phường tổ chức Lễ ra quân ngày 27 tháng 01 năm 2019 về tuyên truyền, vận động nhân dân không lấn chiếm, xả rác xuống sông, kênh, rạch; xử lý các hành vi lấn chiếm, xả rác xuống kênh, rạch; không thờ ơ với hành vi xả rác xuống kênh rạch của người khác với số lượng 135 lượt/quý, thông qua các hình thức tuyên truyền: trên bản tin phường, thông qua cuộc họp tại khu phố, tổ dân phố, xe loa phát tin, panô, băng rôn tuyên truyền; phối hợp với Đoàn Thanh niên, Công ty tư vấn và nhân dân tổ chức ra quân tổ chức vớt rác, dọn dẹp vệ sinh các tuyến kênh, rạch 01 tuần/lần, hiện các tuyến kênh rạch trên địa bàn quận tương đối thông thoáng.

Ủy ban nhân dân quận đã cấp kinh phí 10,34 tỷ đồng cho Ủy ban nhân dân 10 phường tuyên truyền, quản lý 36 tuyến kênh, rạch (*năm 2017: 2,8; năm 2018, 2019: 3,77 tỷ đồng/năm*). Tổ chức thực hiện nạo vét 24 tuyến kênh, rạch theo phân cấp quản lý, trong năm 2019 khởi công nạo vét 15 tuyến kênh, rạch, với số tiền 25,246 tỷ đồng; nạo vét hệ thống cống, hố ga 208 tuyến đường và lắp đặt, thay thế nắp, đà hầm ga, lưới chắn rác và van khử mùi 79 tuyến đường, với 1.209 hầm ga, với tổng kinh phí 9,55 tỷ đồng.

Đồng thời, Ủy ban nhân dân quận tổ chức triển khai 17 dự án nâng cấp, cải tạo kênh, rạch theo quy hoạch (*đính kèm phụ lục 1*), bao gồm:

- Nhóm 01 dự án chuyển tiếp: kênh Mương Lệ, đang triển khai thi công.

- Nhóm 14 dự án Cải tạo kênh, rạch đang triển khai: kênh Hãng Giấy, rạch Hai Lớn, kênh Liên khu 3-4, kênh 10 Xà, kênh Năm Sao, kênh Lê Công Phép, Sông Kinh, Sông Đập, kênh T10, rạch Đuôi Trâu, Hồ điều tiết, rạch Ông Búp, kênh Liên Xã, rạch Bà Tiếng.

- Nhóm 02 dự án đang xin chủ trương đầu tư: dự án cải tạo kênh Tẻ, rạch Ông Búp (nhánh 2).

THỰC TRẠNG VÀ ĐỊNH HƯỚNG QUY HOẠCH, PHÁT TRIỂN KÈ BỜ SÔNG SÀI GÒN VÀ SÔNG, KÊNH TRÊN ĐỊA BÀN QUẬN 2 VÀ CÁC GIẢI PHÁP HOÀN THÀNH CƠ BẢN KÈ SÔNG SÀI GÒN, SÔNG, KÊNH VÀO NĂM 2025

ỦY BAN NHÂN DÂN QUẬN 2

Quận 2 được thành lập trên cơ sở tách ra từ huyện Thủ Đức với vị trí địa lý nằm ở cửa ngõ phía Đông của thành phố Hồ Chí Minh, có mạng lưới sông, rạch dày đặc với 46 tuyến với tổng chiều dài 102,647 km, trong đó có 07 tuyến có chức năng giao thông thủy với chiều dài 48,9 km và 02 tuyến đường thủy nội địa Quốc gia (sông Sài Gòn dài khoảng 22 km và sông Đồng Nai dài khoảng 06 km).

Phần lớn các tuyến sông, kênh rạch trên địa bàn Quận 2 có chức năng giao thông thủy kết nối thuận lợi theo cả 04 hướng Đông, Tây, Nam Bắc để đi đến các tỉnh trong vùng kinh tế trọng điểm phía Nam và kết nối giao thương Quốc tế (Tân cảng Cát Lái). Đặc biệt, có các tuyến sông, kênh, rạch chảy sâu vào khu vực trung tâm Quận 2, tạo nên không gian, cảnh quan kiến trúc sông nước đặc thù vùng Nam Bộ; với tiềm năng thuận lợi phục vụ vận tải hành khách, hàng hóa và phát triển du lịch bằng đường thủy.

Thời gian qua, bộ mặt đô thị của Quận 2 đã có nhiều thay đổi, mang một diện mạo mới về văn minh và hiện đại, đó là kết quả của sự phấn đấu của toàn Đảng bộ và nhân dân Quận 2 kể từ khi thành lập quận đến nay với các thành tựu nội bật trong lĩnh vực phát triển đô thị, cụ thể như các dự án hạ tầng kỹ thuật kết hợp chỉnh trang đô thị trên các tuyến sông, kênh, rạch tạo nên các công trình cảnh quan và kiến trúc đẹp cho đô thị mới phát triển. Đồng thời, mang lại môi trường sống xanh, sạch cho người dân khu vực dọc sông, kênh, rạch.

Tuy nhiên, kết cấu hạ tầng giao thông đường thủy nội địa vẫn chưa được quan tâm đầu tư xây dựng nhiều để phát huy lợi thế, tiềm năng vốn có của Quận 2 về hệ thống sông, kênh, rạch do còn một số hạn chế như:

- Tình trạng môi trường ô nhiễm, rác thải nhiều đã ảnh hưởng rất lớn đến quá trình khai thác vận tải các tuyến sông, kênh, rạch nội thành.

- Tồn tại các công trình vượt sông đã được xây dựng từ lâu có tĩnh không, khẩu độ không đảm bảo để khai thác vận tải đường thủy (như cầu Giồng Ông Tố 1, cầu cống đập Rạch Chiếc (còn gọi là cầu Nam Lý).

- Đặc biệt hệ thống kè bờ, bến thủy nội địa trên các tuyến sông, kênh của Quận 2 chưa được đầu tư đồng bộ phục vụ chỉnh trang đô thị và tạo mỹ quan đô thị.

1. Hiện trạng kè bờ sông Sài Gòn và sông, kênh trên địa bàn quận 2

1.1. Hiện trạng kè bờ sông Sài Gòn:

Sông Sài Gòn tiếp giáp Quận 2 có chiều dài khoảng 22km bắt đầu từ sông Rạch Chiếc đến ngã 3 Đèn Đỏ (sông Sài Gòn - sông Đồng Nai). Trong đó, có 14,8km là tuyến hàng hải (từ ngã 3 Đèn Đỏ đến ngã 3 rạch Thị Nghè) và 7,2km là tuyến đường thủy nội địa Quốc gia (từ ngã 3 rạch Thị Nghè đến giáp sông Rạch Chiếc). Hiện trạng kè bờ sông Sài Gòn hiện nay như sau:

- Đoạn sông Sài Gòn từ ngã 3 Đèn Đỏ đến cầu Thủ Thiêm có chiều dài 15km, trong đó 2,7km đã xây dựng kè với kết cấu gồm 04 đoạn kè đứng loại bê tông dự ứng lực, 01 đoạn kè đứng dạng

tường chắn bê tông cốt thép, 02 đoạn kè mái nghiêng viên thảm bê tông và 01 đoạn kè mái nghiêng loại đá hộc (tại khu vực Đô thị mới Thủ Thiêm được xây dựng đã lâu và đang xuống cấp).

- Đoạn sông Sài Gòn từ cầu Thủ Thiêm đến cầu Sài Gòn có chiều dài 1,8km, trong đó 1,39Km đã xây dựng kè với kết cấu gồm 02 đoạn kè đứng dạng tường chắn bê tông cốt thép, 02 đoạn kè mái nghiêng loại viên thảm bê tông và 04 đoạn kè mái nghiêng loại đá hộc.

- Đoạn sông Sài Gòn từ cầu Sài Gòn đến ngã 3 rạch Chiếc có chiều dài 06km, trong đó 8,7km đã xây dựng kè với kết cấu gồm 03 đoạn kè đứng loại bê tông dự ứng lực, 06 đoạn kè đứng loại bê tông cốt thép, 08 đoạn kè mái nghiêng loại viên thảm bê tông và 06 đoạn kè mái nghiêng loại đá hộc (tại khu vực phường Thảo Điền, Bình An được xây dựng đã lâu và đang xuống cấp).

Như vậy, tuyến sông Sài Gòn thuộc địa bàn quận 2 với chiều dài khoảng 22km đã được được đầu tư 12,79 km kè bờ, còn lại khoảng 9,21km đường bờ chưa được đầu tư xây dựng kè. Các đoạn kè nằm rải rác (ngoại trừ khu vực bán đảo Thảo Điền – khu phố 4, phường An Phú) do nhiều chủ đầu tư, tổ chức, cá nhân xây dựng không đồng bộ.

1.2 Hiện trạng kè bờ trên các tuyến sông, kênh, rạch:

- Sông Rạch Chiếc có chiều dài khoảng 3,1km, trong đó 0,45km đoạn từ cầu Rạch Chiếc đến sông Sài Gòn đang được đầu tư xây dựng kè, đoạn còn lại chưa được đầu tư xây dựng kè.

- Sông, rạch Giồng Ông Tố và các chi lưu: Chiều dài đoạn chính khoảng 3,1km, trong đó 2,6km đã được xây dựng kè đá hộc (tính cả 02 bờ), tuy nhiên tuyến kè này nằm rải rác do nhiều chủ đầu tư, tổ chức, cá nhân xây dựng không đồng bộ. Hàng năm, Sở Giao thông Vận tải giao Trung tâm Quản lý đường thủy tổ chức duy tu đảm bảo tính ổn định của tuyến kè đã được phân cấp quản lý.

Như vậy, các tuyến sông, kênh, rạch quận 2 đã được đầu tư 3,05km kè/53,747km, còn lại khoảng 50km đường bờ chưa được xây dựng kè.

2. Một số khó khăn, vướng mắc khi thực hiện các dự án xây dựng kè bờ kết hợp chỉnh trang đô thị hiện nay:

Tính đến thời điểm này năm 2019, số trường hợp lấn chiếm sông, kênh, rạch trên địa bàn quận còn tồn tại là 06 trường hợp.

2.1. Hiện trạng dân cư sống ven và trên hành lang các tuyến sông, kênh, rạch:

Hiện nay, thực trạng hai bên bờ các tuyến sông, kênh, rạch có năng lực vận tải thủy lớn như: sông Sài Gòn (khu vực phường Bình An, Thảo Điền, quận 2) và khu vực ven rạch Giồng Ông Tố đoạn giáp cầu Giồng Ông Tố 1 (phường An Phú – Bình Trưng Tây)… vẫn còn tồn tại nhà ở trên và ven bờ sông dày đặc. Trong quá trình sinh sống, người dân xả rác và nước thải sinh hoạt xuống lòng sông gây ô nhiễm, mất mỹ quan đô thị; đồng thời, việc sinh sống trên và ven sông, kênh, rạch tiềm ẩn nguy cơ sạt lở và gây nguy hiểm cho tính mạng và tài sản người dân sinh sống dọc ven và trên sông, kênh, rạch.

2.2. Tình hình sạt lở bờ sông:

Hiện tượng biến đổi khí hậu, tốc độ đô thị hóa, việc xây dựng các công trình trên tuyến làm thay đổi dòng chảy làm gia tăng tình trạng sạt lở bờ sông qua các năm. Thống kê số vị trí sạt lở qua các năm từ năm 2012 đến nay như sau:

- Từ năm 2013 - 2017, số vị trí sạt lở bờ sông trên địa bàn quận 2 là 05 vị trí.

- Năm 2018, số vị trí sạt lở bờ sông trên địa bàn quận 2 là 05 vị trí (giảm 01 vị trí đặc biệt nguy hiểm tại rạch Giồng Ông Tố đoạn giáp Trường PTTH Giồng Ông Tố và tăng 01 trường hợp tại vị trí bờ sông Sãi Gòn khu vực 61 Trần Ngọc Diện, phường Thảo Điền).

- Năm 2019, tồn tại 05 vị trí sạt lở bờ sông -rạch, gồm 03 vị trí đặc biệt nguy hiểm (02 điểm tại bờ rạch Giồng Ông Tố, phường An Phú -Bình Trưng Tây; 01 điểm tại tại vị trí bờ sông Sãi Gòn khu vực 61 Trần Ngọc Diện, phường Thảo Điền).

2.3. Việc ô nhiễm môi trường trên sông, kênh:

Hiện nay, nhiều tuyến sông, kênh, rạch đang bị ô nhiễm rất nghiêm trọng do nước thải công nghiệp, rác thải sinh hoạt, ngoài ra còn có tình trạng phát triển lục bình (rạch Đá Đỏ, phường An Phú), cỏ gây ảnh hưởng lớn đến môi trường, sinh hoạt của nhân dân cụ thể:

II. Định hướng quy hoạch, phát triển kè bờ sông Sài Gòn và sông, kênh nội thành trong giai đoạn từ nay đến năm 2025:

Trên cơ sở rà soát hiện trạng kè bờ và kết cấu hạ tầng giao thông đường thủy nội địa và định hướng phát triển giao thông đường thủy trong thời gian tới, Ủy ban nhân dân Quận 2 kiến nghị các cơ quan, tổ chức, các chuyên gia, nhà khoa học chia sẻ kinh nghiệm cũng như đề xuất các giải pháp cụ thể đối với việc định hướng quy hoạch, phát triển kè bờ sông Sài Gòn và sông, kênh nội thành đê cơ bản hoàn thành vào năm 2025. Một số nội dung đề xuất nghiên cứu như sau:

(1) Tập trung quy hoạch và đầu tư xây dựng hoàn chỉnh kè bờ sông Sài Gòn giai đoạn 2020 - 2025 theo hướng quy hoạch, đầu tư đồng bộ hệ thống kè bờ, công viên cây xanh, hạ tầng giao thông dọc sông kết hợp xây dựng các bến thủy nội địa phục vụ vận tải hành khách, du lịch trên sông. Rà soát lại quy hoạch xây dựng dọc bờ sông để điều chỉnh cục bộ chiều rộng phạm vi hành lang bảo vệ trên bờ đối với các tuyến sông, kênh, rạch có giải pháp xây dựng kè bờ nhằm khai thác có hiệu quả quỹ đất dọc theo bờ sông, kênh, rạch.

(2) Từng bước triển khai hoàn chỉnh các dự án chỉnh trang đô thị dọc sông vào năm 2025, cụ thể: xây dựng kè và di dời nhà ven và trên kênh trên các tuyến tập trung dân cư sinh sống dọc ven và trên kênh, rạch theo mô hình các dự án đã và đang triển khai, thực hiện.

(3) Trong giai đoạn từ nay đến năm 2025, cơ bản hoàn thành hệ thống kè bờ sông Sài Gòn kết hợp xây dựng các bến thủy nội địa phục vụ vận tải hành khách kết hợp du lịch trên sông Sài Gòn phạm vi Quận 2 kết nối với các quận nội thành. Xây dựng cơ chế cho tổ chức, cá nhân thuê đất trong phạm vi hành lang bảo vệ trên bờ để xây dựng các công trình phục vụ hoạt động có thời hạn nhằm tạo điều kiện phát triển vận tải hành khách, hàng hóa, du lịch bằng đường thủy; đồng thời tạo nguồn thu cho ngân sách địa phương và Thành phố. Trong đó, có cơ chế khuyến khích tổ chức, cá nhân đầu tư xây dựng kè bờ sông, rạch…

TÌNH HÌNH CÁC DỰ ÁN BỜ KÈ ĐÃ VÀ ĐANG THỰC HIỆN TRÊN ĐỊA BÀN TP.HCM

Ban Quản Lý Dự Án Đầu Tư Xây Dựng Hạ Tầng Đô Thị

Ban QLDA Hạ tầng được Ủy ban nhân dân Thành phố thành lập trên cơ sở hợp nhất bộ phận quản lý dự án của Trung tâm Điều hành chương trình chống ngập nước thành phố và Ban Quản lý đầu tư dự án vệ sinh môi trường thành phố. Hiện, đang và đã làm Chủ đầu tư một số dự án như: Xây dựng bờ tả sông Sài Gòn; Xây dựng 04 đoạn Đê bao xung yếu khu vực quận Thủ Đức; Xây dựng kè bờ kênh và hạ tầng kỹ thuật 2 bờ kênh Tham Lương – Bến Cát – Rạch Nước Lên và dự án Vệ sinh môi trường - Giai đoạn 1. Các dự án này có một phần liên quan đến nội dung Hội thảo, do vậy Ban QLDA Hạ tầng báo cáo cụ thể các dự án nêu trên như sau:

1. Dự án Xây dựng bờ tả sông Sài Gòn (từ rạch Cầu Ngang đến khu đô thị Thủ Thiêm).

Mục tiêu: Xây dựng bờ tả sông Sài Gòn (từ rạch Cầu Ngang đến khu đô thị Thủ Thiêm) nhằm chống nước tràn do lũ từ thượng nguồn, do triều cường và thích ứng với điều kiện biến đổi khí hậu nhằm bảo vệ 1.600 ha đất đô thị với dân số khu vực khoảng 25.000 người.

Nguồn vốn: Ngân sách thành phố và ngân sách Trung ương hỗ trợ.

Phạm vi và kết cấu: Công trình nằm ven bờ tả sông Sài Gòn đi qua một số phường Trường Thọ, Thảo Điền, Bình An thuộc quận Thủ Đức và Quận 2. Công trình bắt đầu từ Rạch Thủ Đức (Rạch Cầu Ngang) và kết thúc tại vị trí bắt đầu khu đô thị Thủ Thiêm. Với kết cấu kè xây dựng chủ yếu là tường cừ bê tông cốt thép dự ứng lực; Bệ néo cừ là hàng cọc bê tông cốt thép 35x35x4000cm, néo cừ với cọc bằng thép không gỉ; Cao trình đỉnh kè: + 2,7m; Kết cấu là dầm mũ bê tông cốt thép.

Tình hình thực hiện:

Thời gian khởi công - hoàn thành (dự kiến): tháng 12/2017 ÷ tháng 2/2020. Đã thi công 1.400/1.776m kè đạt khoảng 70% khối lượng.

2. Dự án xây dựng 04 đoạn Đê bao xung yếu khu vực quận Thủ Đức.

Mục tiêu: Xây dựng mới 04 đoạn đê bao xung yếu quận Thủ Đức thuộc bờ tả sông Sài Gòn với tổng chiều dài 1.515m và 10 cống nhỏ dưới đê nhằm ngăn triều và lũ từ sông Sài Gòn, tiêu thoát nước mưa nội vùng và kết hợp chống sạt lở bờ sông, cải tạo cảnh quan môi trường ven sông.

Nguồn vốn: Ngân sách thành phố.

Phạm vi và kết cấu: Công trình 04 đoạn đê bao xung yếu khu vực quận Thủ Đức được xây dựng dọc theo mép bờ sông thuộc 02 phường Hiệp Bình Phước và phường Hiệp Bình Chánh. Với kết cấu chính đê bao dạng kết hợp tường đứng bằng cừ ván bê tông cốt thép dự ứng lực SW500A dạng sóng kết hợp sàn giảm tải trên nền cọc bê tông cốt thép kết hợp đường bộ hành dọc phía sau đê. Cao trình đỉnh tường kè được thiết kế là +2,70m và cao trình mặt đê sau tường là +2,50m. Kết hợp giao thông bộ trên đê bao: chiều rộng mặt đường trên đê B=5,00 m; phục vụ đi bộ và phục vụ quản lý khai thác công trình.

Tình hình thực hiện:

Thời gian khởi công - hoàn thành (dự kiến): tháng 12/2017 ÷ tháng 2/2020.

Đã thi công 860/1.515m cừ ván bê tông cốt thép dự ứng lực SW500A đạt khoảng 40% khối lượng hoàn thành.

3. Dự án thành phần 1: Xây dựng kè bờ kênh và hạ tầng kỹ thuật 2 bờ kênh Tham Lương – Bến Cát – Rạch Nước Lên.

Mục tiêu: Sau khi dự án hoàn thành sẽ giải quyết ô nhiễm hệ thống kênh rạch và hơn 3.700 ha diện tích đất ngập lụt hàng năm; tạo điều kiện thuận lợi cho giao thông thủy bộ dọc tuyến kênh chính, tạo cảnh quan môi trường tốt cho vui chơi giải trí công viên ven kênh và trên mặt nước.

Nguồn vốn: Do sự cần thiết và mức độ quan trọng của dự án, tuy nhiên vì nguồn lực của thành phố không đủ để bố trí thực hiện dự án. Do đó, thành phố đang kêu gọi Ngân hàng Phát triển Châu Á, Chính phủ Hà Lan và các doanh nghiệp trong và ngoài nước v.v… quan tâm tài trợ vốn để sớm thực hiện dự án.

Phạm vi và kết cấu: Công trình được xây dựng trải dài trên các quận: Gò Vấp, Tân Bình, Tân Phú, Bình Tân, Bình Thạnh, Quận 8, 12 và huyện Hóc Môn, Bình Chánh với diện tích tự nhiên khu dự án 14.899 ha. Kết cấu chủ yếu kè đứng kết hợp mái nghiêng ở 02 đầu tuyến kênh, đoạn giữa tuyến khuyến nghị sử dụng kết cấu kè đứng cừ dự ứng lực SW600B chiều dài L=16m kết hợp gia cố cọc CDM nhằm đảm bảo không gian đáp ứng công năng và tiết kiệm quỹ đất, giảm chi phí đền bù giải tỏa. Xây dựng công viên, điện chiếu sáng, cảnh quan đô thị, hành lang kỹ thuật và đường bộ đô thị 2 bên bờ kênh.

Tình hình thực hiện: Dự án hiện đang tạm ngừng do thành phố đang kêu gọi đầu tư.

4. Dự án vệ sinh môi trường - giai đoạn 1

Mục tiêu: Dự án nhằm bảo đảm nhu cầu thoát nước nhằm giải quyết tình trạng ngập úng trên lưu vực; chuẩn bị cho việc xử lý nước thải, chống ô nhiễm dòng kênh; cải tạo, chỉnh trang dòng kênh, cải thiện môi trường sống và thực hiện chủ trương chỉnh trang đô thị.

Nguồn vốn: Vốn vay Ngân hàng Thế giới và vốn đối ứng Ngân sách Thành phố.

Phạm vi và kết cấu: Công trình được xây dựng trên địa bàn của 7 quận trong thành phố (Quận 1, 3, 10, Phú Nhuận, Tân Bình, Bình Thạnh và Gò Vấp). Kết cấu chính là kè đứng bằng cừ bản bê tông dự ứng lực và gia cố mái kênh, chạy dọc theo kênh, bắt đầu từ điểm giao cắt của kênh Nhiêu Lộc –Thị Nghè với đường Út Tịch – quận Tân Bình về đến cửa sông Sài Gòn.

Tình hình thực hiện: Đã hoàn thành thi công xây dựng công trình vào năm 2012.



III. BIẾN ĐỔI KHÍ HẬU - CHÍNH SÁCH

CLIMATE CHANGE - POLICY



KINH NGHIỆM QUY HOẠCH THEO MÔ HÌNH "SPONGE CITY" TẠI ĐÔ THỊ THƯỢNG HẢI, TRUNG QUỐC

Ths.KTS Đỗ Thùy Linh
Trường Đại Học Kiến Trúc TP.HCM
Email: ktsdothuylinh@gmail.com

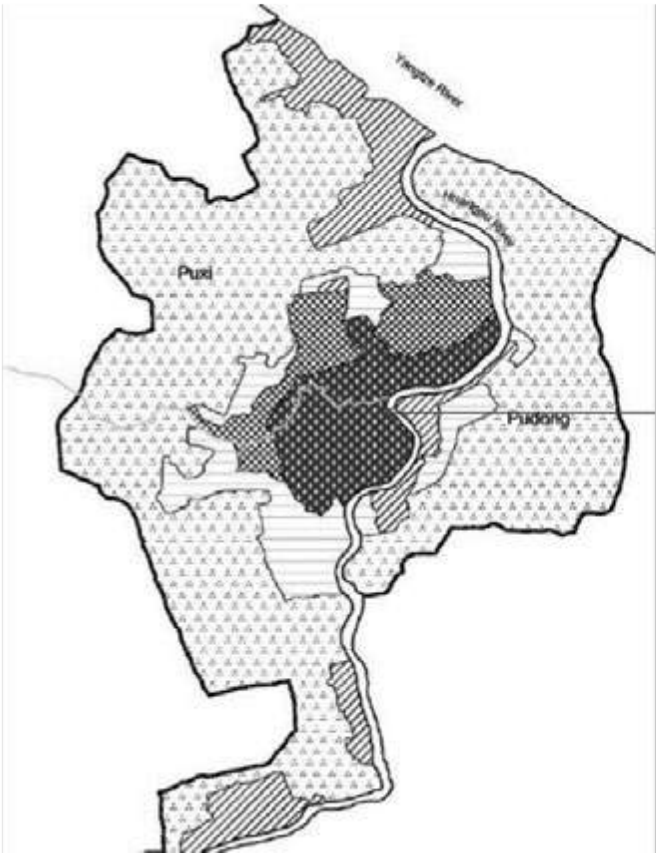
Thượng Hải là một thành phố cảng lớn nhất Trung Quốc, ngoài việc tiếp cận với biển, vị trí của Thượng Hải còn nằm trên cửa sông Dương Tử, có sông Hoàng Phố chảy qua, nên có những lợi thế đặc biệt. Thượng Hải có lịch sử lâu đời 700 năm, hiện nay đóng vai trò như một trung tâm thương nghiệp và tài chính quan trọng của Trung Quốc.

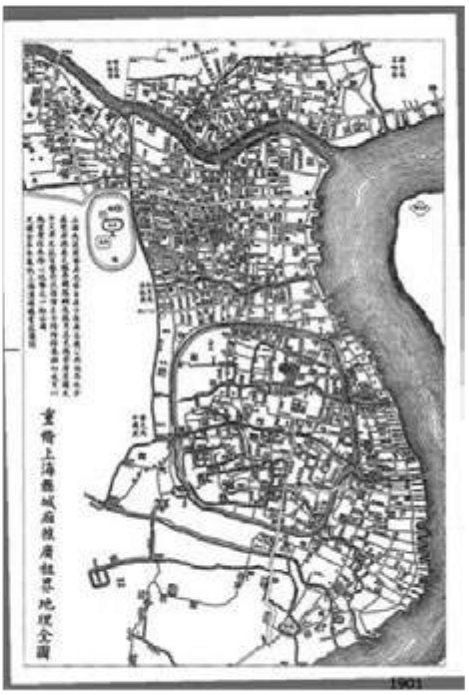
Địa hình thành phố chủ yếu là đồng bằng có độ cao trung bình 4m so với mực nước biển, phía Tây Nam có một số gò đồi thấp với đỉnh cao Đại Kim Sơn cao 104m, cao nhất thành phố. Thành phố có nhiều sông, kênh rạch, suối và hồ và được biết đến với nguồn tài nguyên nước phong phú như một phần của khu vực thoát nước Thái Hồ.

Tính chất của đô thị Thượng Hải là một hình mẫu đô thị "mở và đa trung tâm". Thượng Hải có 9 quận, mỗi quận có trung tâm riêng, hình thành một hệ thống các quận đa chức năng.

Hướng phát triển của quy hoạch đô thị Thượng Hải gần đây nhằm vào hai trọng điểm là phát triển hệ thống kiến trúc dọc theo trục Đông – Tây và quy hoạch khu phố Đông.







Hình 1: Vị trí thành phố Thượng Hải

Nguồn: *Sun, Ping (ed.). 1999. The history of Shanghai urban planning. Shanghai: Shanghai Academy of Social Science Press.*

1. LỊCH SỬ PHÁT TRIỂN ĐÔ THỊ GẮN VỚI SÔNG HOÀNG PHỐ:

Trước khi thành lập thành phố Thượng Hải, Thượng Hải là một phần của huyện Tùng Giang, thuộc phủ Tô Châu. Từ thời Nhà Tống (960-1279), Thượng Hải dần trở thành một hải cảng sầm uất, vượt lên trên vai trò chính trị là một địa phương thuộc huyện. Ngày nay, Tùng Giang là một quận thuộc thành phố Thượng Hải.

Trong thời kỳ Càn Long nhà Thanh, Thượng Hải đã trở thành một khu vực cảng quan trọng của khu vực sông Trường Giang và sông Hoàng Phố. Thành phố cũng trở thành hải cảng chính của các tỉnh Giang Tô và Triết Giang gần đấy dù trao đổi mậu dịch với nước ngoài thời kỳ này bị triều đình cấm. Một khu vực lịch sử quan trọng của thời kỳ này là Ngũ Giác Trường (ngày nay là quận Dương Phố) là nền tảng của trung tâm thành phố. Khoảng cuối thời Càn Long, Thập Lục Phố (ngày nay là quận Hoàng Phố) trở thành cảng lớn nhất Đông Á.

Giai đoạn thời kỳ khai phá (từ tiền khai phá đến 1850) kể từ khi Thượng Hải với tư cách là một huyện, một huyện thành sau đó đến có những tô giới. Tiếp sau đó là giai đoạn thời kỳ hình thành sơ bộ đô thị cận đại (1850 – 1889), giai đoạn thời kỳ kiến trúc cận đại phát triển ồ ạt (1890 – 1919), giai đoạn thời kỳ đỉnh cao và tiếp đó là suy thoái của kiến trúc cận đại (1920 – 1949).





Hình 2: *Phố Đông vào năm 1987 và năm 2013 với Tháp Thượng Hải gần như hoàn chỉnh, thuộc quận tài chính Pudong ở Thượng Hải*
Nguồn*: Lanning, G., and S. Couling. 1921. The history of Shanghai. Shanghai: Kelly & Walsh.*

Đến nay Thượng Hải đã được lập và phê duyệt quy hoạch 5 lần: năm 1953, 1959, 1986, 2001, 2010 và 1017. Quy hoạch năm 2001 được Quốc vụ viện phê duyệt là "đô thị lớn quốc tế hiện đại hóa XHCN, trung tâm kinh tế, tài chính, thương mại và vận tải đường thủy Quốc tế"; "phát triển toàn diện dọc sông Hoàng Phố, sông Tô Châu, ven biển vịnh Hàng Châu", "phát triển cụm đô thị đa trục, đa tầng và đa hạt nhân", "đa trung tâm thoáng mở".

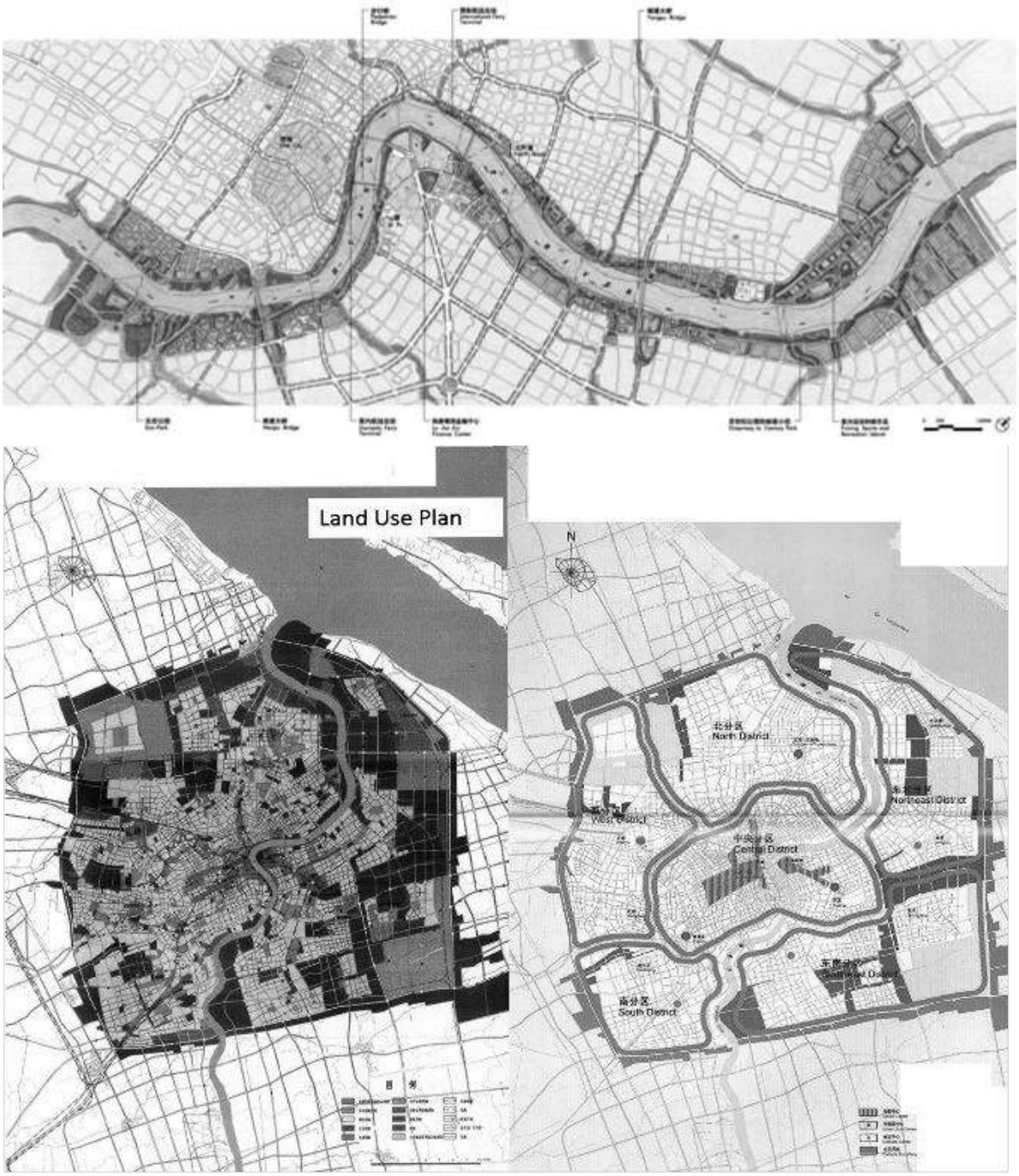
Quy hoạch chung Thượng Hải bao gồm những nét khái quát chung sau đây:

- Phát triển và cấu trúc lại các khu đô thị sẵn có, dành đất để phát triển khu vực phía Đông sông Hoàng Phố.
- Phát triển các thành phố vệ tinh dần dần mở rộng theo hai cánh (một cánh là về phía Bắc vịnh Hàng Châu, một cánh là về phía Nam của sông Dương Tử).
- Xây dựng các thị trấn ngoại vi, hoàn thiện mạng lưới đô thị bốn cấp: thành phố nội đô, các thành phố vệ tinh, các thị trấn nhỏ và các thị tứ nông thôn.
- Hình mẫu của đô thị Thượng Hải là một hình mẫu đô thị "mở và đa trung tâm". Thượng Hải có 9 quận, mỗi quận có trung tâm riêng, hình thành một hệ thống các quận đa chức năng.
- Hướng phát triển của quy hoạch đô thị Thượng Hải gần đây nhằm vào hai trọng điểm: phát triển kiến trúc dọc theo trục Đông – Tây và quy hoạch khu phố Đông. Sự mở rộng và nối dài trục đô thị Đông – Tây Thượng Hải cũng là minh chứng cho tính ưu việt của các hệ thống không gian mở của nó so với trục Bắc Nam.



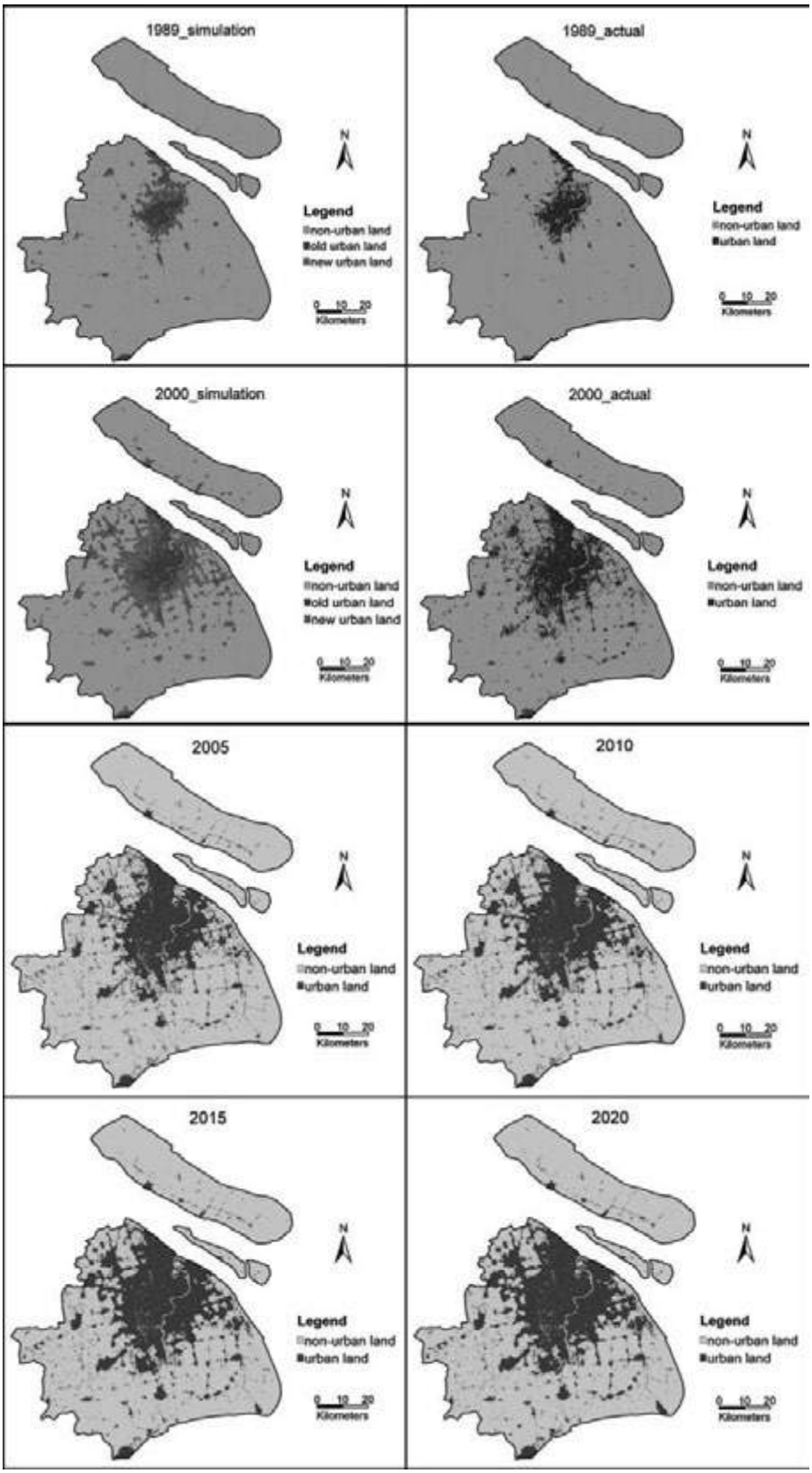
Hình 3*: Sự mở rộng không gian đô thị của Thượng Hải đến năm 2020*
Nguồn: *http://www.shanghai.gov.cn/*





Hình 4: *Quy hoạch và thiết kế cảnh quan đô thị Thượng Hải gắn liền với mặt nước*

Nguồn*: http://www.shanghai.gov.cn/*

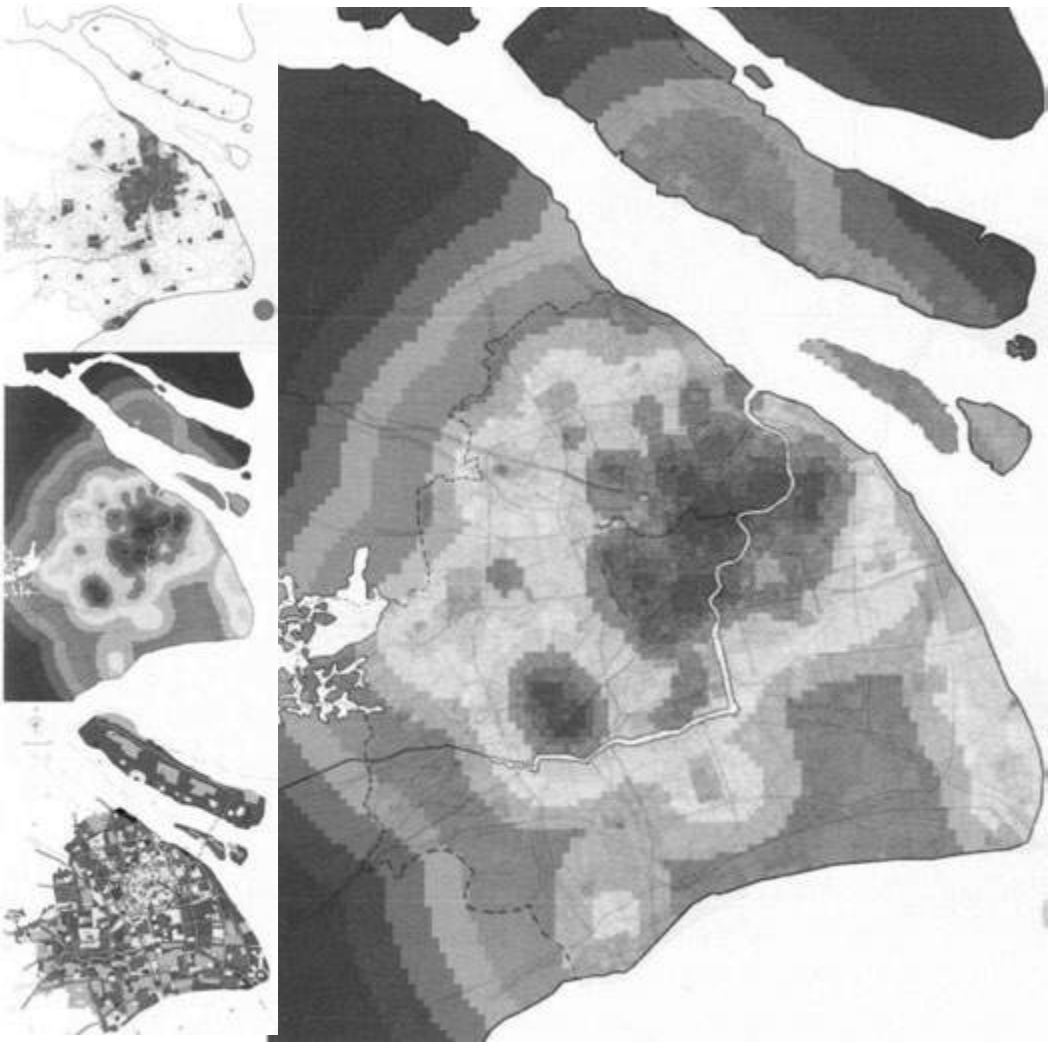


Hình 5 :*Sự mở rộng không gian đô thị của Thượng Hải năm 1989 và 2000.*

Hình 6: *Sự mở rộng không gian đô thị của Thượng Hải đến năm 2020.*
Nguồn:http://www.shanghai.gov.cn/

Tầm nhìn phát triển đô thị đến năm 2040:
Vào năm 2040, mục tiêu của Thượng Hải là xây dựng "thành phố toàn cầu lớn về kinh tế, tài chính, thương mại, vận chuyển, đổi mới công nghệ và đô thị văn hóa" và xây dựng "thành phố mong muốn, thành phố văn hóa của sự đổi mới, thành phố sinh thái".

Những đòi hỏi của nền kinh tế không còn là duy nhất, công nghệ và văn hóa được đề bạt lên vị trí quan trọng như vậy. Bên cạnh đó, "Thượng Hải 2040" là hiện thân của những nguyên tắc của khái niệm phát triển lấy "người làm trung tâm" và quan tâm tới mong muốn của cộng đồng. Các mục tiêu phát triển đô thị đến năm 2040 nhìn chung là khả năng cạnh tranh toàn cầu, phát triển bền vững và sự hấp dẫn về văn hoá.



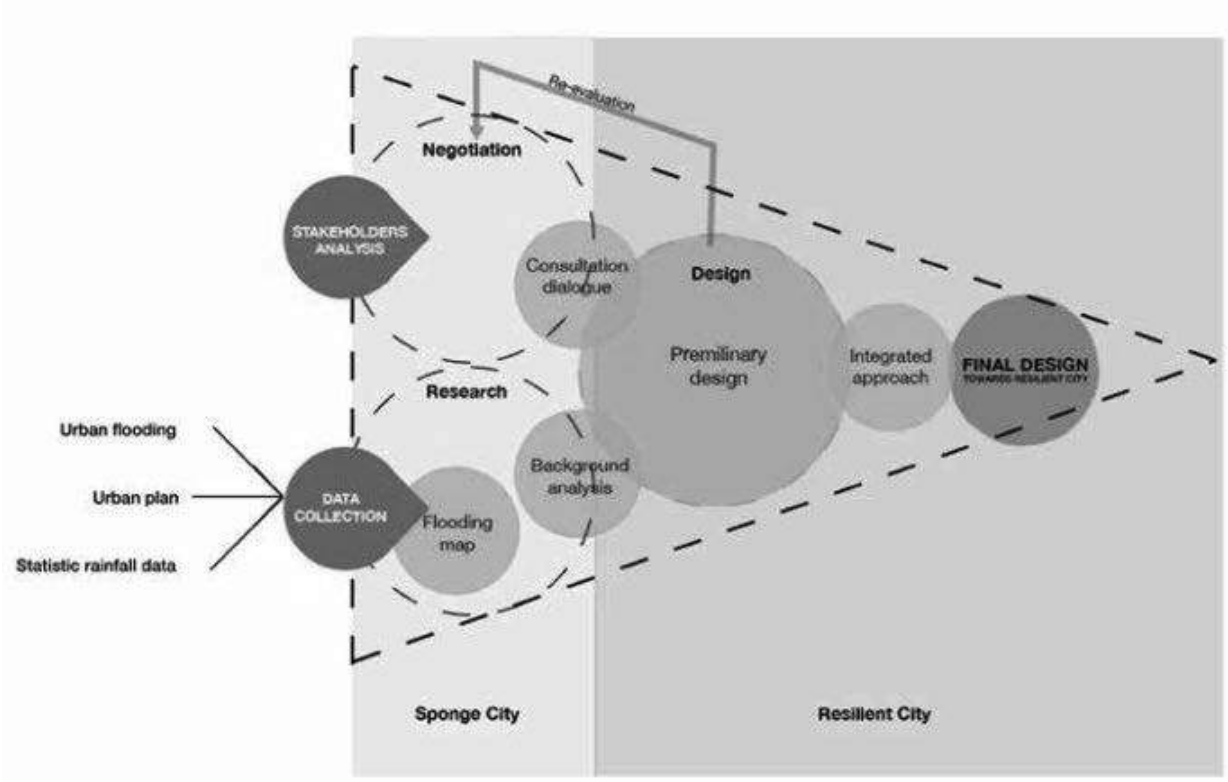
***Hình 7**: Tầm nhìn phát triển đô thị Thượng Hải đến năm 2040*
***Nguồn**: http://www.shanghai.gov.cn/*

2. SPONGE CITY, MÔ HÌNH THÀNH PHỐ BỌT BIỂN:

Sponge City không phải là tên gọi riêng của một đô thị nào trên thế giới mà là khái niệm cho một mô hình đô thị sinh thái được công nhận chung là một trong những mô hình thích hợp cho tương lai của đô thị.

Trong vài thập kỷ trở lại đây, Trung Quốc đang phải chịu những hậu quả nghiêm trọng từ vấn đề biến đổi khí hậu, đặc biệt là khi lũ lụt xảy ra thường xuyên và trầm trọng hơn. Đây là vấn đề đặc biệt nghiêm trọng đối với các thành phố đông dân đang phát triển ở Trung Quốc, nhất là những vùng trũng. Để chống lại vấn đề này, Trung Quốc đang phát triển các mô hình Sponge City - thành phố bọt biển.

Chương trình thí điểm thành phố bọt biển đã được triển khai vào cuối năm 2014, dưới sự hướng dẫn và hỗ trợ trực tiếp của Bộ Nhà ở và Phát triển Nông thôn - Đô thị (MOHURD), Bộ Tài chính, Bộ Tài nguyên nước (MWR). Mục tiêu tổng thể: 70% nước mưa sẽ được hấp thụ và tái sử dụng, bằng các biện pháp trên cải thiện khả năng thấm nước, giữ nước, trữ nước, lọc nước, thoát nước và tiết kiệm nước và tái sử dụng nước. Mục tiêu này sẽ được đáp ứng bởi 20% các khu vực đô thị vào năm 2020 và bởi 80% các khu vực đô thị vào năm 2030. Thông qua dự án thành phố bọt biển, tác động của đô thị xây dựng trên hệ sinh thái tự nhiên dự kiến sẽ được giảm nhẹ.



***Hình 8**: Sơ đồ tiếp cận nghiên cứu theo mô hình Sponge City - thành phố bọt biển*
***Nguồn**:http://www.shanghai.gov.cn/*

Mô hình này tập trung vào việc xử lý các vấn đề nước cho đô thị, hạn chế lụt lội, cải thiện nguồn cung ứng nước sạch và kiềm chế, kiểm soát tình trạng ô nhiễm nước trong đô thị. Tất cả những mục tiêu này đều có thể đạt được bằng cách tạo ra môi trường sinh thái thích hợp để nước được "*thấm*" theo cách tự nhiên và tái tạo thành nguồn nước sạch tự nhiên cho đô thị. Môi trường ấy bao gồm cây xanh và thảm cỏ, mặt đất không bị bê tông hoá hay trải nhựa asphalt mặt đường. Tức là muốn xây dựng và phát triển đô thị theo hướng trở thành những "*Thành phố thấm*" này thì trước hết phải giải cho đúng và kịp thời bài toán về quy hoạch phát triển đô thị.

Để có được những hiệu ứng tích cực của mô hình Sponge City, trong đô thị phải có diện tích cho cây xanh và thảm cỏ đủ để nước tự nhiêm thẩm thấu xuống chứ không trôi chảy trên bề mặt, phải có những vị trí thu gom nước theo định hướng dòng chảy mỗi khi có mưa lớn và thẩm thấu theo cách tự nhiên. Mô hình Sponge City đòi hỏi nhà cửa và phố xá trong đô thị phải được quy hoạch kiến trúc và xây dựng sao cho có thể phủ xanh rộng rãi và triệt để như có thể được - ở trên mái nhà và ven đường, ở các khu vui chơi giải trí và hệ thống ao, hồ, sông ngòi trong đô thị.

Nguyên tắc số 1: Tái cung cấp nước mưa

Mô hình sử dụng đất truyền thống dẫn đến giảm đáng kể khả năng thoát nước đô thị. Sự gia tăng của bề mặt không thấm nước đô thị làm thay đổi hợp lưu quá trình lượng mưa ở các thành phố. Do dòng chảy bề mặt tăng và lưu lượng đỉnh, các thành phố đang phải đối mặt với một mối đe dọa của ngập úng. Mặt khác, thiếu tài nguyên nước và ô nhiễm nước đã trở thành rào cản môi trường đối với sự phát triển bền vững đô thị.

Phân tích thủy văn

Do mức độ và phương pháp phát triển khác nhau, tác động của lượng mưa trên rừng, khu vực nông thôn, thị trấn và thành phố là khác nhau. Thành phố Sponge nhằm mục đích duy trì một khu vực với đặc điểm thủy văn trước và sau phát triển. Chúng bao gồm dòng chảy bề mặt và thời gian chảy, xả, tốc độ, kích thước và thời gian cao điểm.

Đồng thời, thông qua kết nối giữa mạng lưới thoát nước đô thị và hệ thống nước xung quanh nhằm mục đích bảo vệ các thành phố khỏi lũ lụt và cải thiện việc lưu trữ công suất tài nguyên nước đô thị.

Thiết kế đất ngập nước

Đất ngập nước có thể được chia thành hai loại: tự nhiên và nhân tạo. Một vùng đất ngập nước tự nhiên có thể được chia thành đầm lầy sông và đầm lầy ven biển. Sự phát triển của một Thành phố Sponge có thể tận dụng tối đa giá trị môi trường của vùng đất ngập nước, bao gồm điều hòa khí hậu, ngăn lũ lụt và lọc nước. Thiết kế vùng đất ngập nước phải tuân theo nguyên tắc ưu tiên bảo vệ sinh thái tự nhiên nguyên thuỷ. Hơn nữa, chúng ta cần xem xét thẩm mỹ khi thiết kế một vùng đất ngập nước để đảm bảo cảnh quan cung cấp cơ hội cho vui chơi và giải trí cho cộng đồng.



***Hình 9**: Sự trở lại của các loài chim địa phương sau khi tái thiết môi trường sống tại vùng đất ngập nước tự nhiên*

Nguồn: https://www.asla.org/



Hình 10: *Vùng đất ngập nước tự nhiên cung cấp cơ hội cho vui chơi và giải trí cho cộng đồng*
Nguồn: *https://www.asla.org/*

- Nguyên tắc số 2: Quản lý nước sinh thái

Quản lý sinh thái nước phải đảm bảo tính lưu động, lưu lượng và chất lượng của hệ thống nước. Mục tiêu bao trùm là khôi phục môi trường sinh thái của hệ thống nước sau khi phát triển và sử dụng đất đai. Trong quá trình thiết kế Thành phố bọt biển, chúng ta có thể tận dụng lợi thế khả năng tự làm sạch của nước và áp dụng thiết kế bờ sông phù hợp để làm sạch chất lượng nước và tạo ra một cảnh quan sông hấp dẫn, khỏe mạnh.

Hệ thống tự lọc nước

Thông thường, cả hai vùng nước tự nhiên và nhân tạo nằm trong khu vực đô thị đều phải đối mặt như nhau vấn đề chất lượng và số lượng nước kém, thường dẫn đến hiện tượng phú dưỡng. Thiết kế của một Thành phố Sponge bao gồm chất lượng nước cao là một trong những mục tiêu giải quyết vấn đề này. Do đó, việc xây dựng hệ thống tự lọc nước đại diện cho một phương pháp phục hồi sinh thái quan trọng.

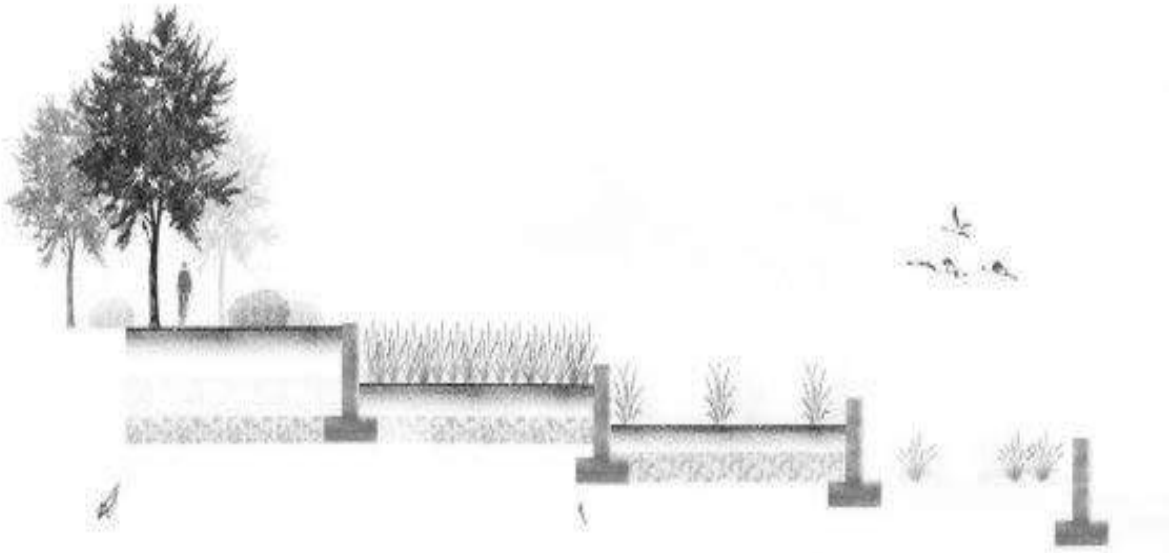
Có ba loại hệ thống tự lọc nước: vật lý, hóa học và sinh học.

So với hai phương pháp còn lại, thanh lọc sinh học là thân thiện với môi trường nhất và hiệu quả. Thông qua quá trình trao đổi chất của quần thể sinh vật nước, các chất ô nhiễm có thể được phân hủy hiệu quả, và nồng độ chất gây ô nhiễm có thể giảm. Trong thực tế thực hành, chúng ta cần chú ý đến bốn yếu tố chính có thể ảnh hưởng đến việc tự lọc nước: (1) thủy động lực, chủ yếu ảnh hưởng đến hàm lượng oxy hòa tan trong nước và di chuyển và trộn các chất ô nhiễm; (2) đất, có thể loại bỏ các chất ô nhiễm thông qua sự hấp thụ, bồi lắng và lọc; (3) thực vật, có thể hấp thụ trực tiếp nitơ, phốt pho và kim loại nặng khác chất ô nhiễm; và (4) vi sinh vật, một yếu tố quan trọng trong suy thoái chất gây ô nhiễm.

Bờ sông đại diện cho sự kết nối giữa đất và nước, bao gồm cả hai tính năng dưới nước và trên cạn. Trong thiết kế của Thành phố bọt biển, tạo ra cả bờ sông sinh thái là lợi thế trong việc bảo vệ bờ sông khỏi mưa xói mòn và xây dựng hệ thống tự lọc nước sông. Kè sông đề cập đến cấu trúc dốc trên bờ hoặc vách đá để hấp thụ năng lượng của nước đến.

Cải tạo thực vật kết hợp với các yếu tố thiết kế kè cứng là chiến lược chính áp dụng trong thiết kế bờ sông. Thân cây và hệ thống rễ có thể được sử dụng để ổn định cấu trúc kè và giảm bề mặt dòng chảy. Phương pháp này có thể giảm chi phí sửa chữa xuống còn 1/3 so với chi phí kè cứng.

Thiết kế kè cứng truyền thống trái ngược với nguyên tắc bờ sông sinh thái thiết kế. Các vật liệu như bê tông, vữa và đá đóng vai trò là rào cản đối với môi trường kết nối giữa nước và đất. Do đó, hệ thống kè khối bê tông đại diện cho một cải tiến thay thế cho kè bê tông truyền thống. Phương pháp này liên quan đến việc trồng thảm thực vật trong các không gian trong mỗi khối bê tông, điều này không chỉ hữu ích cho sự phát triển của một môi trường sinh thái, nhưng cũng đủ mạnh mẽ để ngăn chặn lòng sông xói mòn



***Hình 11**: Xây dựng hệ thống tự lọc nước bao gồm 3 loại: vật lý, hóa học và sinh học*
***Nguồn:** https://www.asla.org/*

Thiết kế bờ sông sinh thái

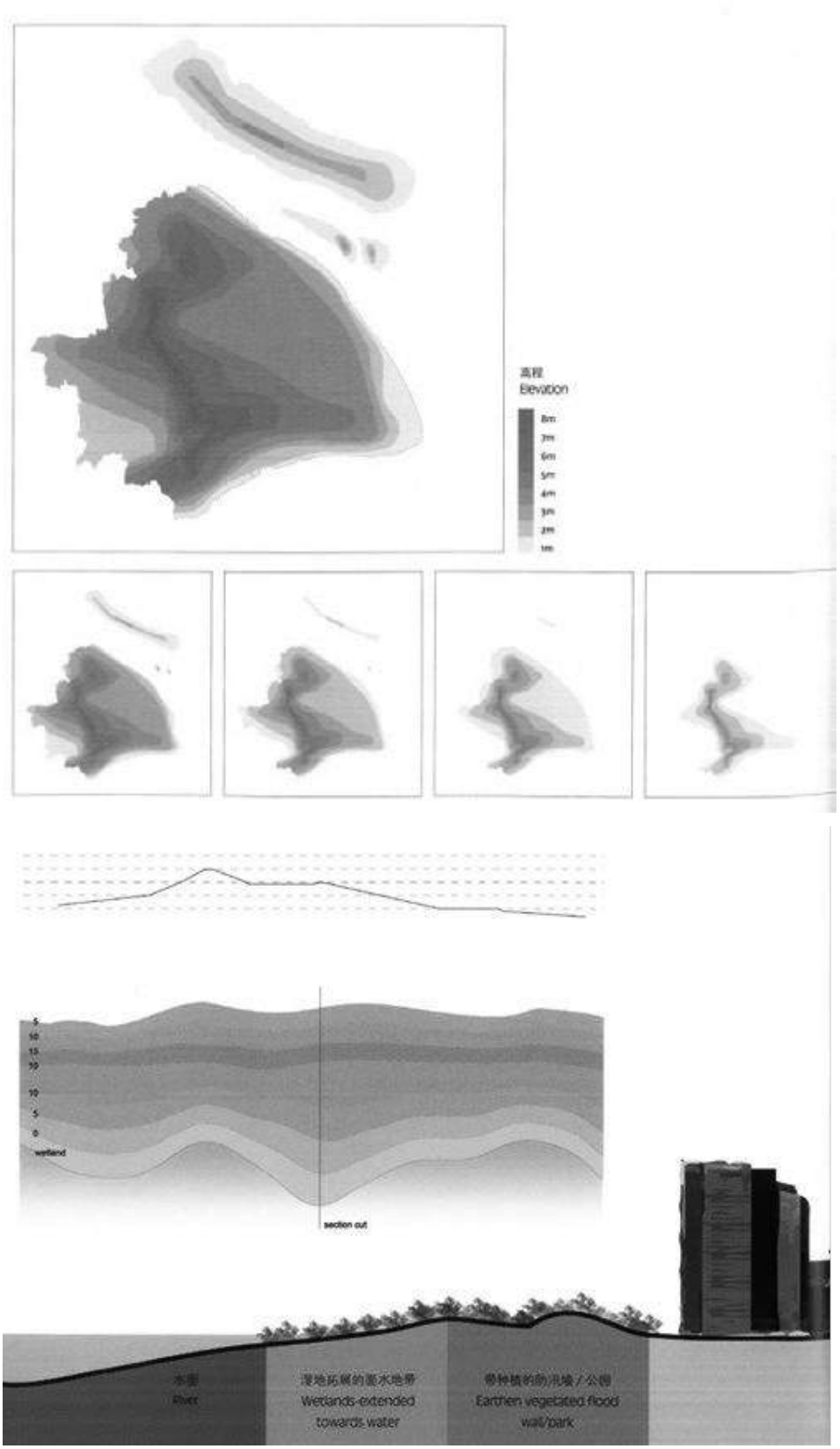
.



***Hình 12:** Hệ thống lọc sinh thái liên kết với sông, tạo thành một loạt các hồ chứa nước và các vùng đầm lầy thanh lọc với các khả năng khác nhau*
***Nguồn:** https://www.tapchikientruc.com.vn/*

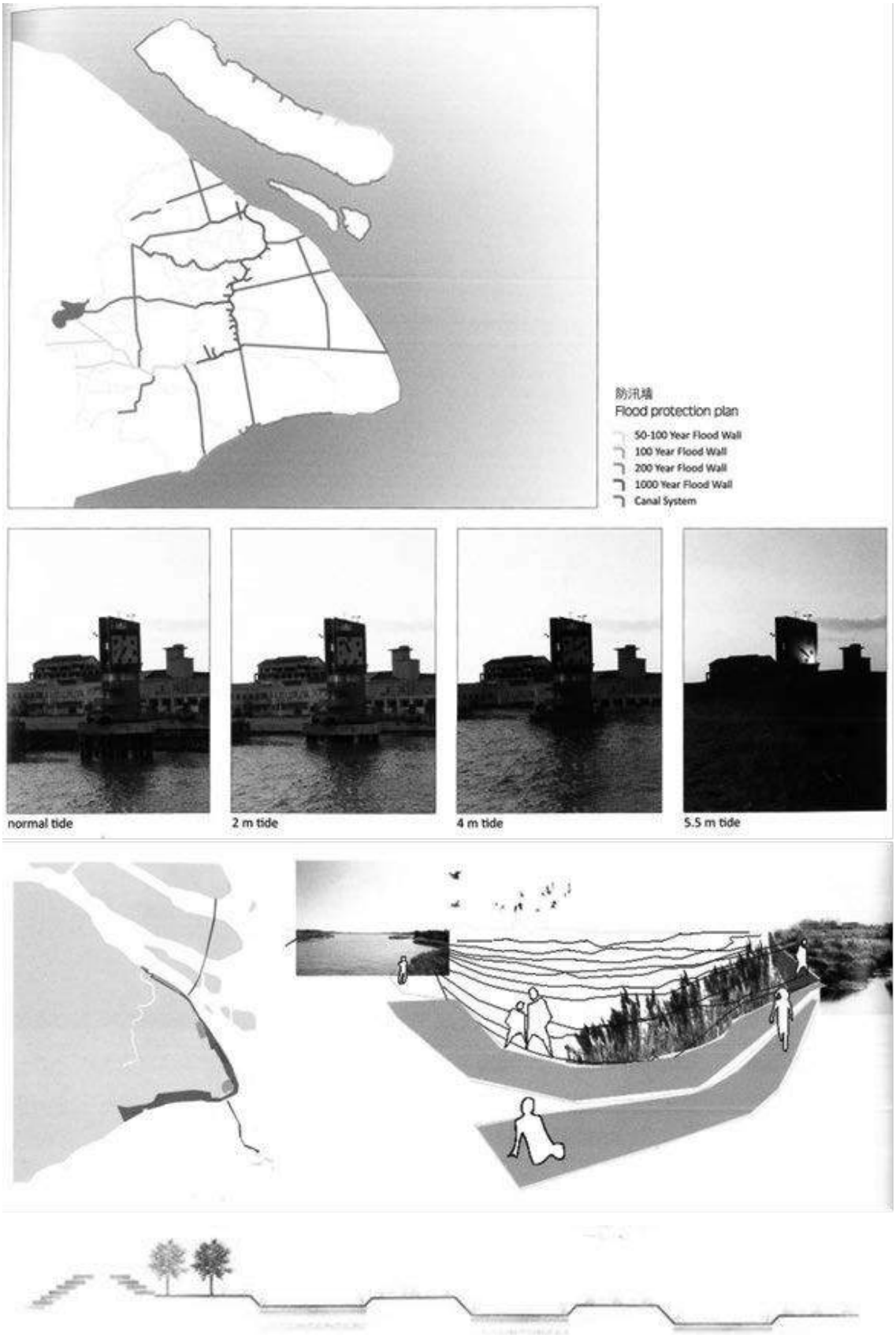


Hình 13*: *Hành lang thảm thực vật và cỏ bảo vệ lũ lụt trong 20 năm
***Nguồn**: https://www.asla.org/*



***Hình 14**: Thiết kế bờ sông sinh thái cho thành phố Thượng Hải*

***Nguồn**: https://www.asla.org/*



***Hình 15**: Thiết kế bờ sông sinh thái cho thành phố Thượng Hải*
***Nguồn**: https://www.asla.org/*

- Nguyên tắc số 3: Cơ sở hạ tầng xanh

Như đã đề cập trước đây, phát triển đô thị gây ra một loạt các vấn đề môi trường như khói mù, ô nhiễm nước, ô nhiễm đất và hiệu ứng đảo nhiệt đô thị. Các nguyên tắc của cơ sở hạ tầng xanh là thúc đẩy ý tưởng bảo vệ môi trường và phát triển bền vững. Các khái niệm cốt lõi liên quan đến việc tận dụng triệt để cơ sở hạ tầng xanh để thanh lọc, khôi phục, điều chỉnh và tái sử dụng lượng mưa. Các nguyên tắc của cơ sở hạ tầng xanh có thể được sử dụng rộng rãi trong nhiều khía cạnh của phát triển và tái phát triển đô thị.

Các giải pháp cơ sở hạ tầng xanh có thể được áp dụng trên các quy mô khác nhau:

Ở cấp địa phương, cơ sở hạ tầng xanh bao gồm: vườn mưa, vỉa hè thấm, mái nhà màu xanh lá cây, cây và hộp cây, và các hệ thống thu nước mưa;

Ở quy mô lớn hơn, việc bảo tồn và phục hồi cảnh quan thiên nhiên (như rừng, đồng bằng ngập nước và đất ngập nước) là những thành phần quan trọng của cơ sở hạ tầng xanh.

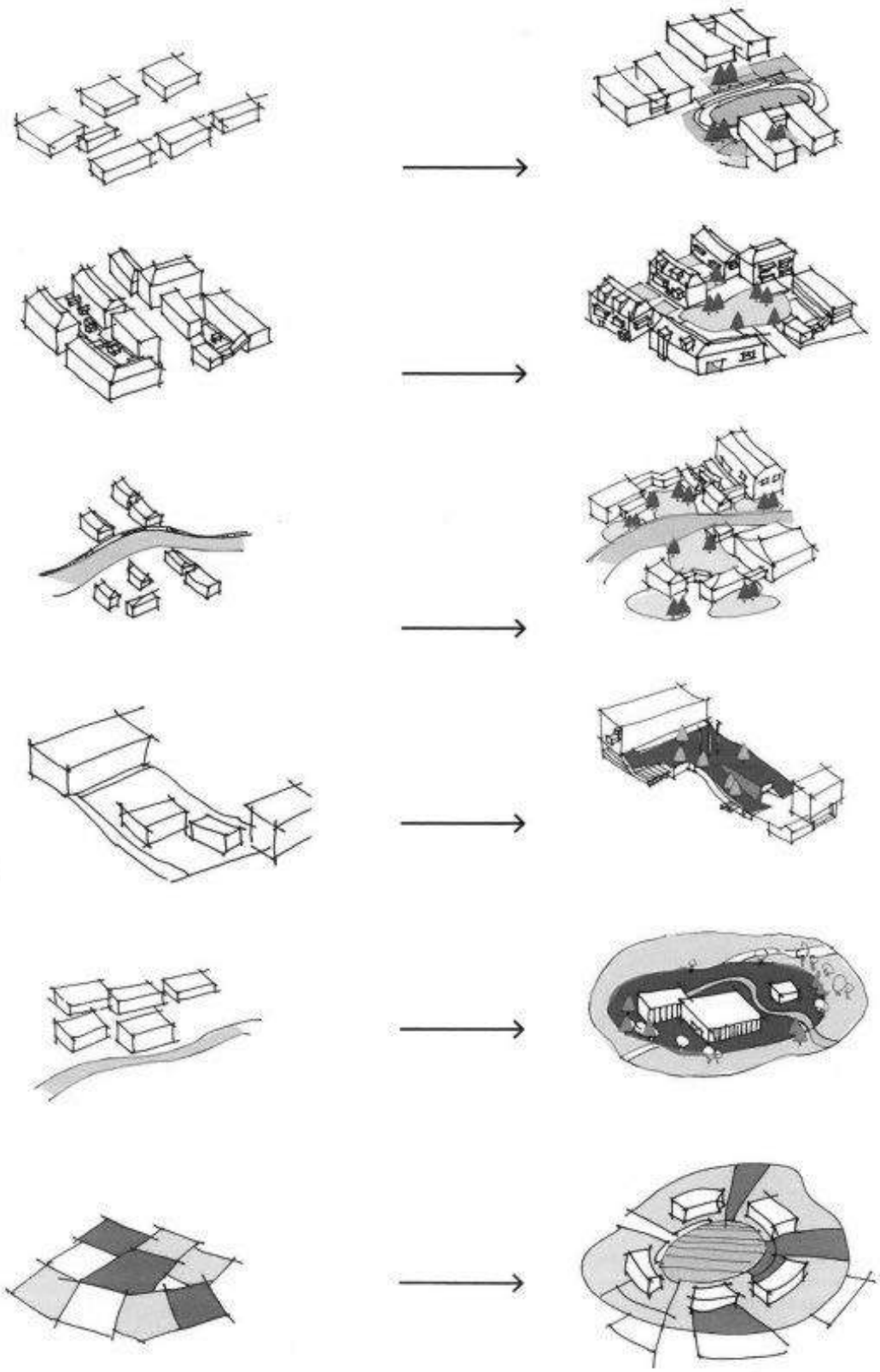
Hạ tầng xanh tại các đô thị có thể thu gom được trên 90% nước chảy tràn trên đường phố, từ đó chuyển hướng nước mưa ra khỏi cơ sở hạ tầng truyền thống (hệ thống cống bê tông cốt thép) và tạo điều kiện để tái sử dụng.

Mái nhà xanh

Nước là nguồn tài nguyên chính được cung cấp bởi dòng chảy của một tòa nhà. Quản lý mưa rơi trên mái nhà một cách khoa học và hiệu quả có thể làm giảm đáng kể dòng chảy thành thị. Sau một cơn bão, hầu hết nước mưa được phục hồi được hấp thụ và phần còn lại bay hơi và thoát nước đi.

Mặt đường và vỉa hè

Tùy thuộc vào đất bản địa và các ràng buộc vật lý, mặt đường thấm có thể được áp dụng. Được phép lát nền cho phép lọc, lưu trữ hoặc xâm nhập dòng chảy và có thể làm giảm (hoặc loại trừ) bề mặt chảy tràn so với các bề mặt vỉa hè truyền thống như bê tông và nhựa đường. Vỉa hè thấm có thể được áp dụng cho đường giao thông thấp, bãi đỗ xe, đường lái xe, quảng trường dành cho người đi bộ và lối đi bộ.



***Hình 16**: Phát triển cơ sở hạ tầng xanh ở thành phố Thượng Hải*
***Nguồn**: https://www.asla.org/*

3. THỰC THI QUY HOẠCH:

3.1. Quy hoạch và thiết kế công viên Houtan, Thượng Hải, Trung Quốc

Quy mô: 14 ha. Đã hoàn thành vào năm 2010

Được xây dựng trên một cánh đồng nâu của một khu công nghiệp cũ, Công viên Houtan là một cảnh quan được phục hồi trên bờ sông Hoàng Phố, Thượng Hải. Công viên xây dựng vùng đất ngập nước, kiểm soát lũ sinh thái, các công trình và vật liệu công nghiệp, nông nghiệp đô thị là những thành phần không thể thiếu trong chiến lược thiết kế phục hồi tổng thể để xử lý nước sông bị ô nhiễm và phục hồi bờ sông xuống cấp.

Mục tiêu thiết kế của công viên là tạo ra một hội chợ triển lãm xanh, phù hợp với lượng khách lớn trong thời gian diễn ra từ tháng 5 đến tháng 10, trình diễn các công nghệ xanh, biến một không gian độc đáo với những sự kiện khó quên.

Công viên có diện tích 14 ha nằm dọc theo bờ sông Hoàng Phố ở Thượng Hải, Trung Quốc. Cánh đồng nâu này, trước đây thuộc sở hữu của một nhà máy thép và xưởng đóng tàu, chỉ còn lại một số cấu trúc công nghiệp và địa điểm này chủ yếu được sử dụng làm bãi chôn lấp vật liệu công nghiệp. Nước sông Hoàng Phố bị ô nhiễm nặng với xếp hạng chất lượng nước quốc gia là Cấp dưới V, loại thấp nhất theo thang I-V và được coi là không an toàn cho bơi lội, giải trí và không có thủy sinh. Thách thức thiết kế khu vực có cảnh quan xuống cấp này thành một không gian công cộng an toàn và hấp dẫn, cải thiện kiểm soát lũ lụt.

Thông qua trung tâm của công viên, một vùng đất ngập nước được xây dựng tuyến tính, dài 1,7 km và rộng 5- 30 mét được thiết kế để tạo ra một bờ sông được hồi sinh để xử lý nước bị ô nhiễm từ sông Hoàng Phố. Các loài thực vật đất ngập nước khác nhau đã được lựa chọn và thiết kế để hấp thụ các chất ô nhiễm khác nhau từ nước. Thử nghiệm thực địa chỉ ra rằng 2.400 mét khối nước mỗi ngày có thể được xử lý từ Cấp V đến Cấp III.

Vùng đất ngập nước cũng hoạt động như một vùng đệm chống lũ giữa những con đê kiểm soát lũ từ 20 đến 1000 năm. Thung lũng uốn khúc dọc theo vùng đất ngập nước tạo ra một loạt các khu vực triển lãm với các cơ hội giải trí, giáo dục và nghiên cứu. Thiết kế của vùng đất ngập nước làm giảm bớt sự chênh lệch độ cao giữa thành phố và dòng sông, kết nối mọi người một cách an toàn với rìa nước. Ngoài ra, tường lũ bê tông hiện tại đã được thay thế bằng hình thái gợn sóng thân thiện với môi trường sống hơn, cho phép các loài bản địa phát triển dọc theo bờ sông trong khi bảo vệ bờ biển khỏi xói mòn.

Chồng chéo trong ma trận cảnh quan tái sinh sinh thái là các lớp quá khứ nông nghiệp và công nghiệp của địa điểm và tương lai của nền văn minh sinh thái hậu công nghiệp. Lấy cảm hứng từ các cánh đồng của cảnh quan nông nghiệp Trung Quốc, ruộng bậc thang được tạo ra để phá vỡ sự thay đổi độ cao 3-5 mét từ mép nước đến đường, và để làm chậm dòng chảy hướng vào dòng chảy trong vùng đất ngập nước được xây dựng. Những ruộng bậc thang này gợi nhớ đến di sản nông nghiệp Thượng Hải trước khi phát triển công nghiệp của khu phố vào giữa thế kỷ 20. Cây trồng và cây ngập nước đã được chọn để tạo ra một trang trại đô thị cho phép mọi người chứng kiến sự thay đổi theo mùa: hoa vàng vào mùa xuân, hoa hướng dương lộng lẫy vào mùa hè, hương thơm của lúa chín vào mùa thu và cỏ ba lá xanh vào mùa đông. Nó cung cấp một cơ hội giáo dục hàng đầu cho mọi người để tìm hiểu về nông nghiệp trong thành phố.

3.2. Quy hoạch và thiết kế công viên trung tâm Jiading, Thượng Hải, Trung Quốc:

Quy mô: 70 ha. Đã hoàn thành vào năm 2013.

Nằm trong kế hoạch tổng thể của thành phố mới Jiading, một trục cảnh quan trung tâm mới phát triển ở ranh giới của thành phố Thượng Hải. Sau 5 năm thiết kế và xây dựng, trục Cảnh Ziqidonglai mở ra cho công chúng. Công viên tuyến tính là một trong những không gian mở đô thị lớn nhất trong huyện đang phát triển nhanh chóng này và hoạt động như một hành lang xanh có thể đi bộ kết hợp với các khu lân cận xung quanh. Sự kết hợp giữa hình thái thi ca, biểu hiện văn hoá, sử dụng công cộng và phục hồi sinh thái tạo ra một trải nghiệm đa chiều mà sẽ được nhiều thế hệ tiếp nhận.

Dự án cam kết mạnh mẽ nhằm nâng cao hệ sinh thái và tinh thần nhân văn được thể hiện trong các chi tiết thiết kế, phục hồi đất ngập nước, trồng rừng mới, trồng cây bản địa thúc đẩy cộng đồng sinh học địa phương, hệ thống quản lý nước mưa, chiếu sáng và sử dụng lại hiệu quả các vật liệu hiện có và các cấu trúc tại chỗ.

Khi bắt đầu dự án, kế hoạch tổng thể của quận đã xem xét về tác động của giao thông chéo đối với không gian xanh công cộng. Trong một động thái quan trọng đầu tiên, nhóm thiết kế đã can thiệp để giảm thiểu sự phân mảnh, giảm số lượng đường đi qua công viên và xây dựng cầu vượt cho người đi bộ hoặc đường chui bảo vệ hành

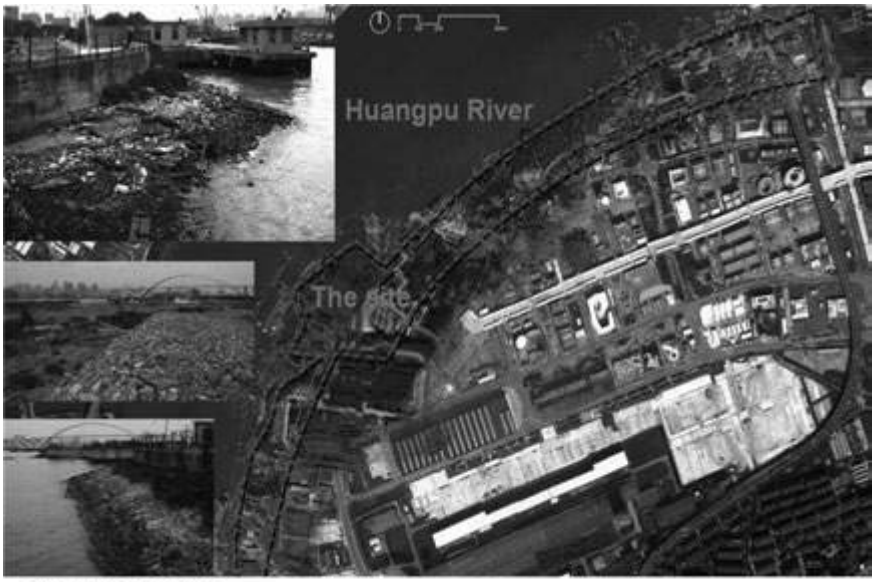
lang trải nghiệm và hành lang sinh thái cho động vật hoang dã và người đi bộ. Cam kết mạnh mẽ này nhằm hỗ trợ hệ thống sinh thái và tinh thần hướng người dân được thể hiện trong các chi tiết thiết kế bền vững, bao gồm khả năng tiếp cận phổ biến trên mọi con đường, vùng đất ngập nước được phục hồi, vùng rừng mới, rừng trồng bản địa giúp củng cố cộng đồng sinh học địa phương, hệ thống quản lý nước mưa, hạn chế chiếu sáng nhân tạo, và tái sử dụng hiệu quả các vật liệu hiện có và các cấu trúc tại chỗ.
Nhờ kết quả của cách tiếp cận đa ngành, tầm nhìn đầy cảm hứng và thiết kế bền vững có ý nghĩa, Jiading Central Park ở Thượng Hải đã biến đổi khu vực. Đất ngập nước phục hồi đã cải thiện đáng kể chất lượng nước và không khí và đa dạng sinh học, thu nước mưa làm giảm nhu cầu nước uống khoảng 3,3 triệu gallon mỗi năm và tái sử dụng các kết cấu và vật liệu hiện có làm giảm phát thải và giảm chi phí xây dựng.

3.3. Thiết kế cảnh quan không gian công cộng tại trung tâm Lujiazui, Thượng Hải, Trung Quốc:
Quy mô: 30 ha. Đã hoàn thành vào tháng 1 năm 2017.

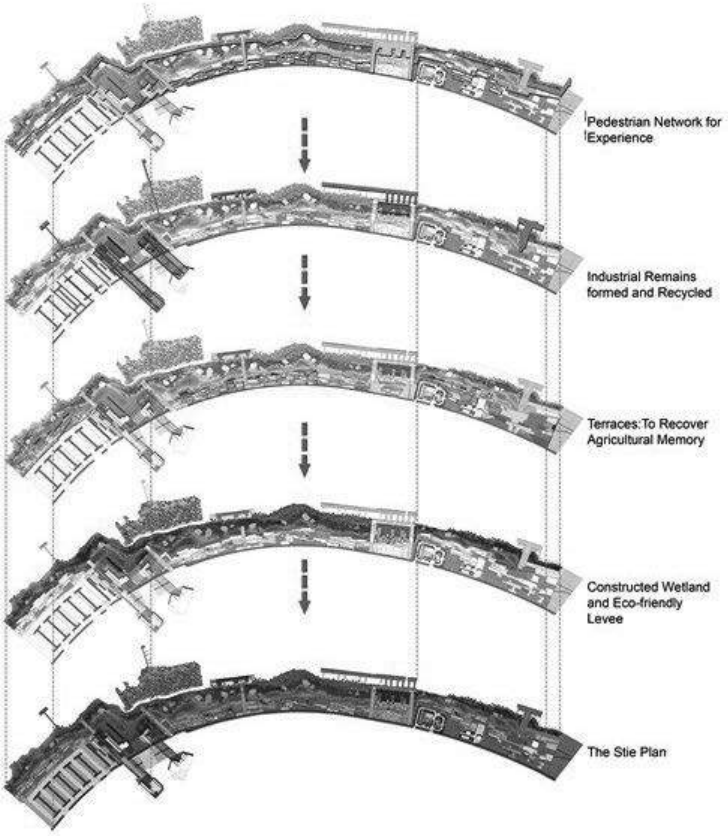
Kể từ đầu những năm 1990, Lujiazui, một bán đảo trên bờ phía đông của sông Hoàng Phố, đã phát triển thành một khu tài chính mới ở Thượng Hải. Sự phát triển của một mảnh đất mới dài 2,5 km của không gian xanh bờ sông sẽ mang lại một không gian công cộng nổi bật nhất của Thượng Hải.
Khu vực này có một số công viên hiện hữu nhưng sự phát triển không phối hợp trong những năm qua đã dẫn đến sự thiếu kết nối và nhất quán. Những vấn đề này được kết hợp bởi hệ thống tường đê và ngăn chặn lũ lụt vào bờ sông. Chiến lược thiết kế toàn diện cho đoạn sông này sẽ giải quyết các thách thức về môi trường, đưa người dân và du khách trở lại bờ sông cũng như làm sống lại sự phát triển gần đó, đồng thời tôn trọng và tôn vinh quá khứ công nghiệp nhằm nâng cao chất lượng và trải nghiệm người dân khu vực bờ sông Lujiazui.

Thiết kế giới thiệu một hệ thống giải trí liên tục bao gồm ba con đường: đường bờ biển, và đường thành phố dọc theo bờ sông, cho phép mọi người thưởng thức toàn bộ trải nghiệm ở các cấp khác nhau của bến cảng. Các chương trình đa dạng và không gian được thiết kế cho mọi lứa tuổi được liên kết và phân bổ trên cả hai phía của hệ thống đường dẫn của không gian công cộng, cung cấp các cơ hội giải trí và giáo dục và khuyến khích lưu thông cho người đi bộ và xe đạp qua khu vực tài chính nhộn nhịp này.

Chiến lược thiết kế sinh thái bao gồm việc xây dựng một hệ thống quản lý nước mưa hoàn chỉnh sẽ cải thiện chất lượng nước và tạo ra môi trường sống của loài chim dọc theo bờ biển, sử dụng bờ kè mềm qua các bậc thang và khôi phục đất ngập nước, làm tăng giá trị môi trường sống và thu hút mọi người về phía bờ sông. Việc sử dụng các loài thực vật bản địa sẽ thúc đẩy việc sử dụng cảnh quan bền vững và địa phương cho đồng bằng sông Dương Tử, và các loại cảnh quan đa dạng sẽ tăng cường đa dạng sinh học và bổ sung cho thiết kế tổng thể.

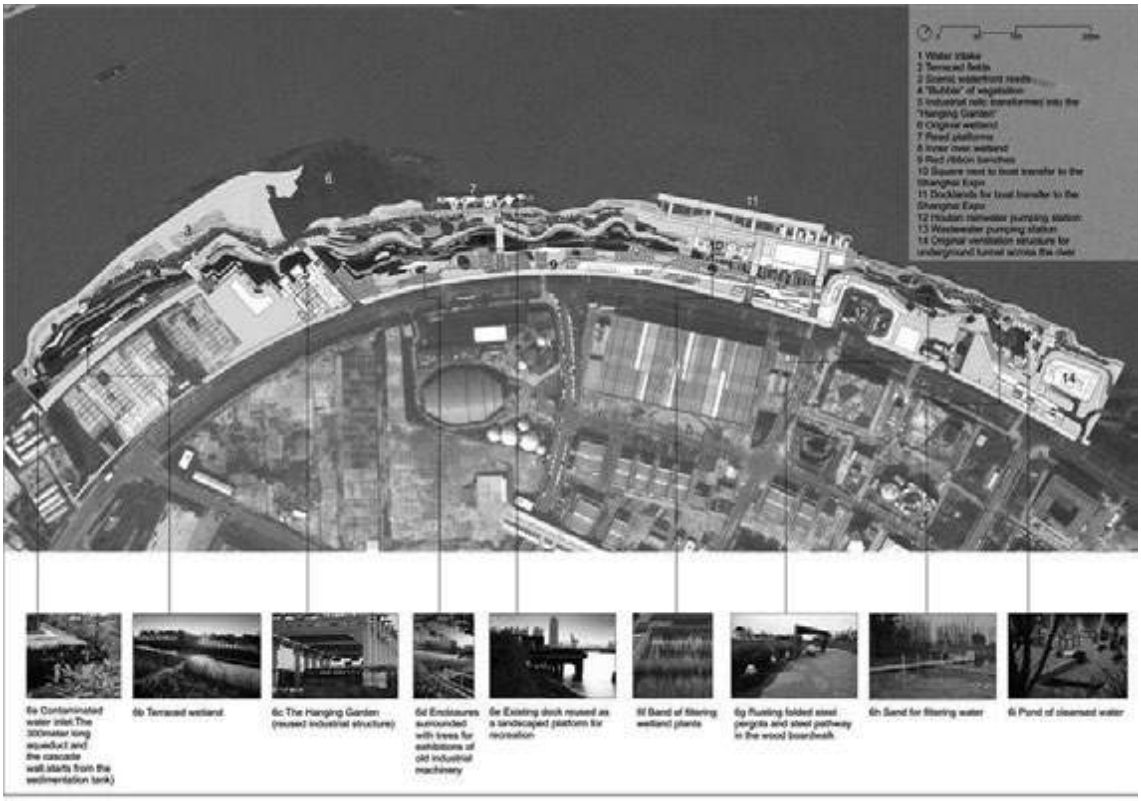


2 The pre-existing conditions of the site

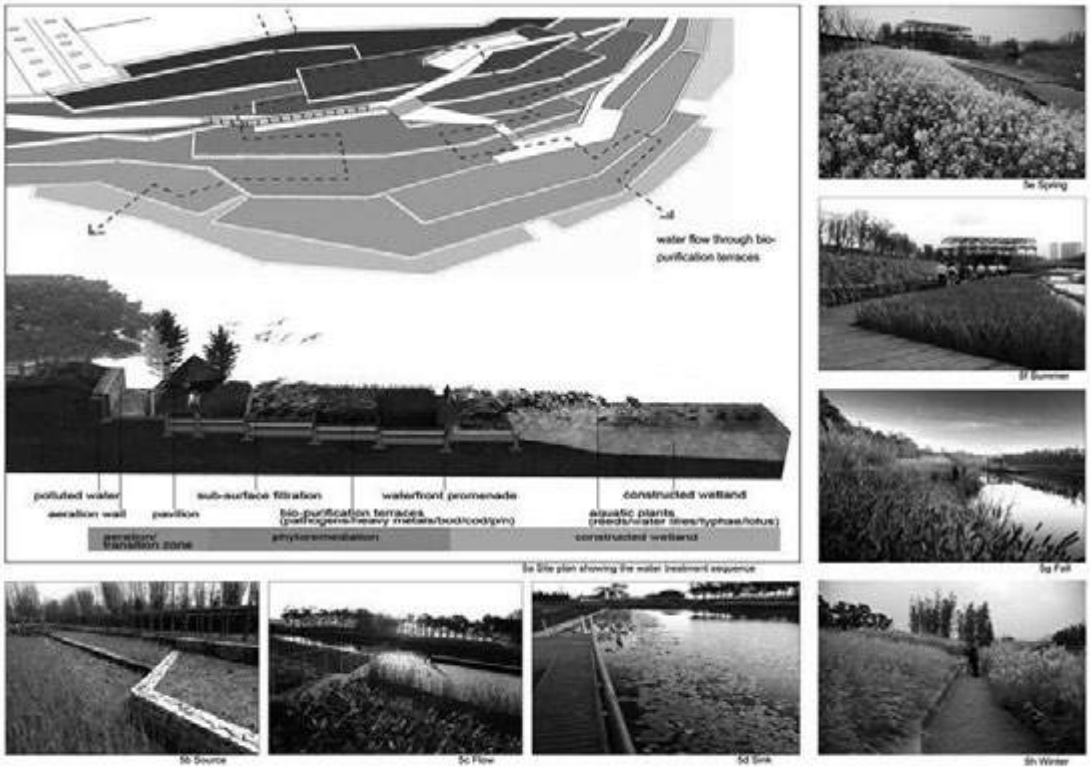


3 A layered approach was used to organize the space, to integrate multiple functions and ecosystem services of the park.

Hình 17: *Dự án công viên Houston*
https://www.landscapearchitecturemagazine.org/

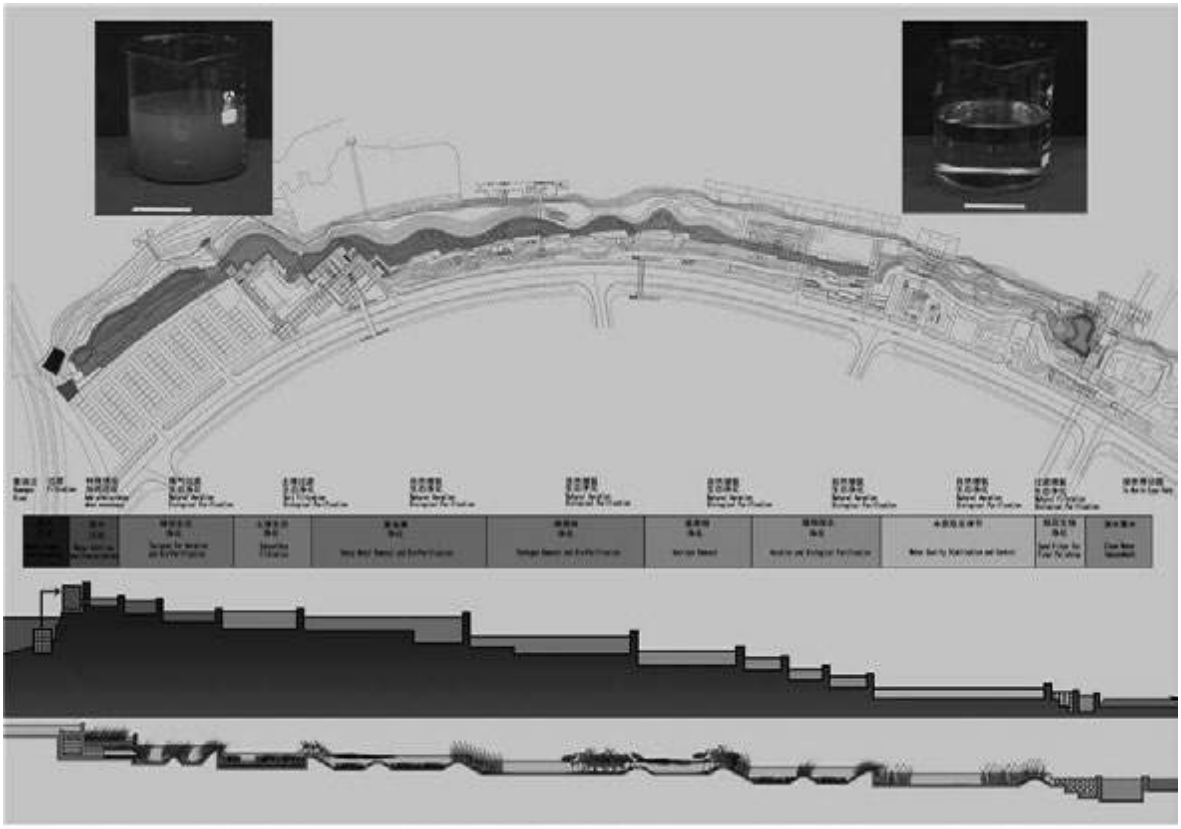


6 Master plan with images of primary spaces.

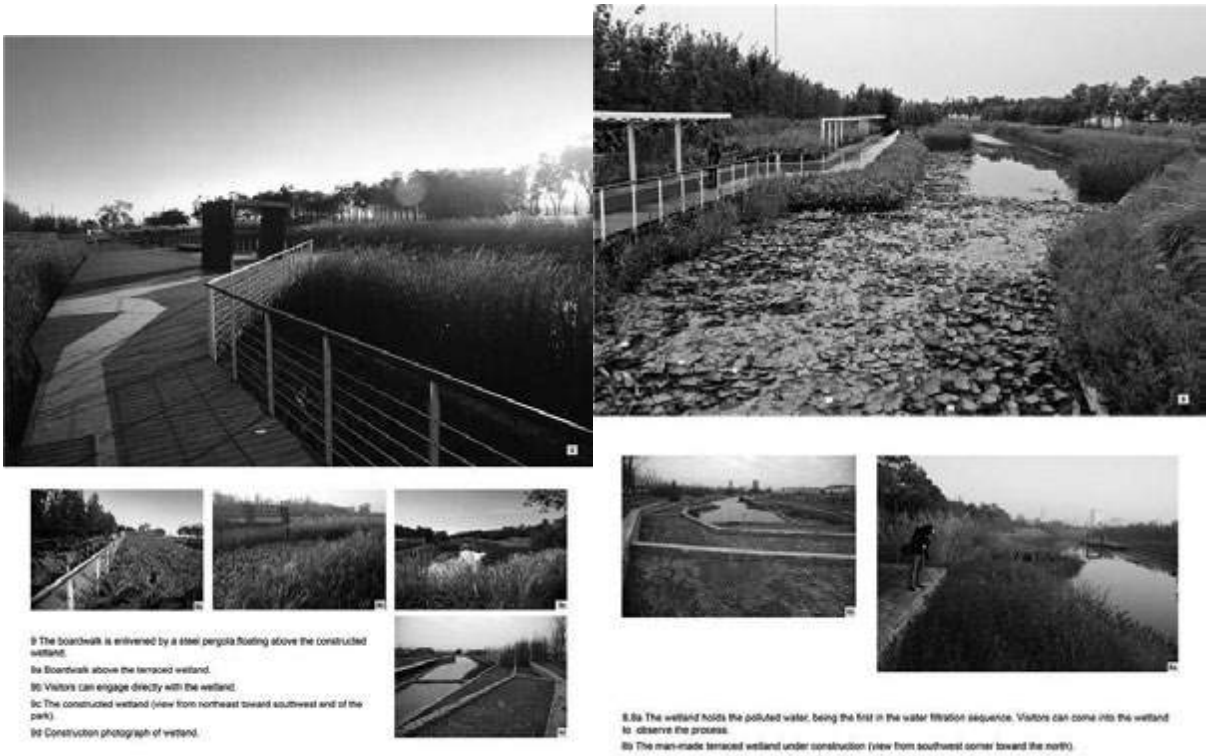


5 The terraced wetland is inspired by the rice paddies found in traditional Chinese agriculture, where water and fertilizers are retained to nurture the crops slowly. In our case, the plants absorb elements from the nutrient-rich river water.

Hình 18: *Dự án công viên Houston*
https://www.landscapearchitecturemagazine.org/



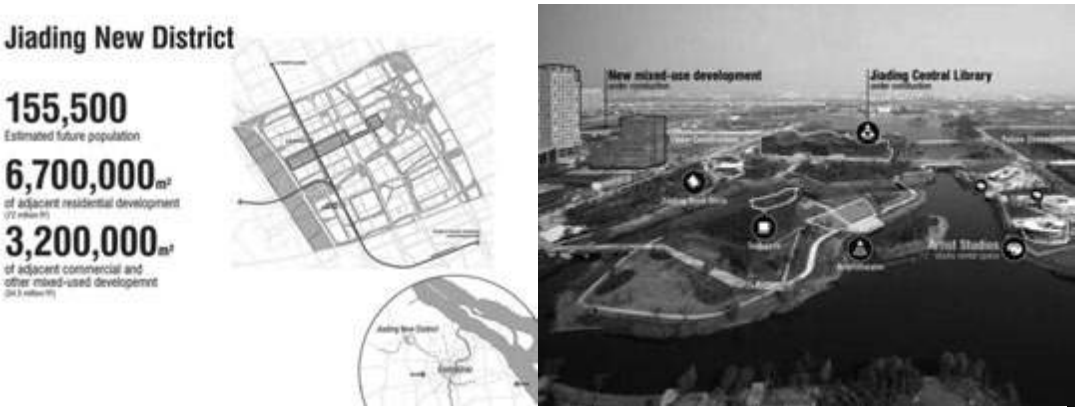
4 The park's constructed wetland functions as a water cleansing facility, ecological flood control strategy, reclaimed industrial structures and materials, and urban agriculture are integral components of an overall sustainable design strategy

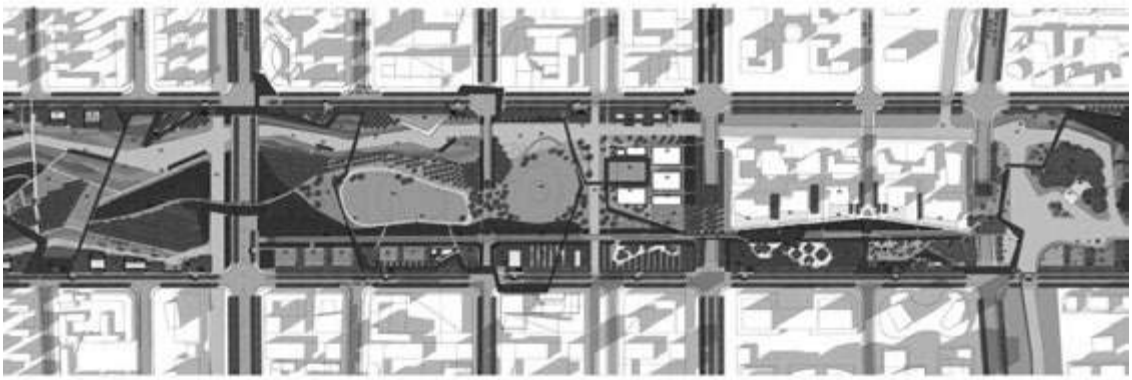


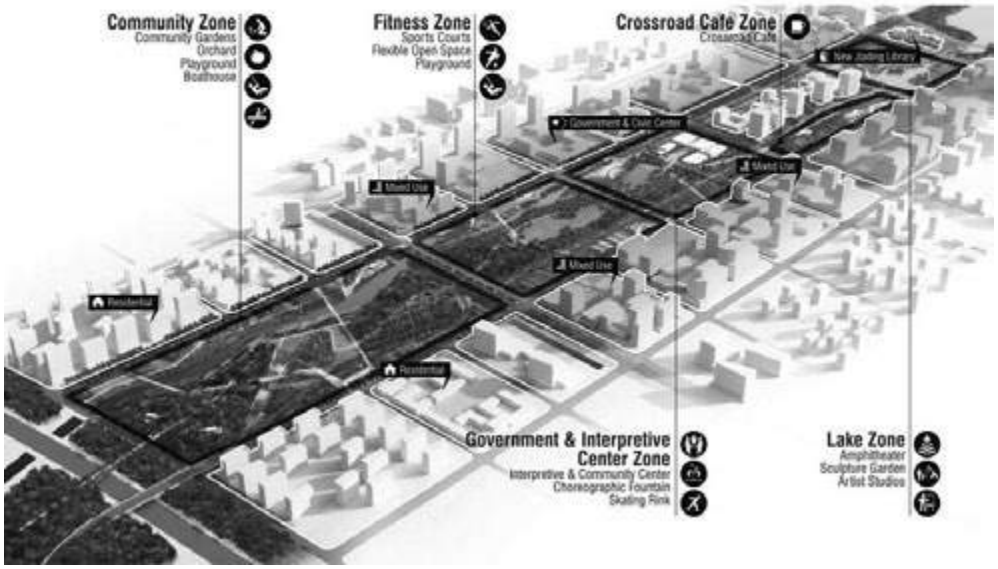
9 The boardwalk is enlivened by a steel pergola floating above the constructed wetland.
9a Boardwalk above the terraced wetland.
9b Visitors can engage directly with the wetland.
9c The constructed wetland (view from northeast toward southwest end of the park).
9d Construction photograph of wetland.

8.8a The wetland holds the polluted water, being the first in the water filtration sequence. Visitors can come into the wetland to observe the process.
8b The man-made terraced wetland under construction (view from southwest corner toward the north).

Hình 19: *Dự án công viên Houston*
https://www.landscapearchitecturemagazine.org/



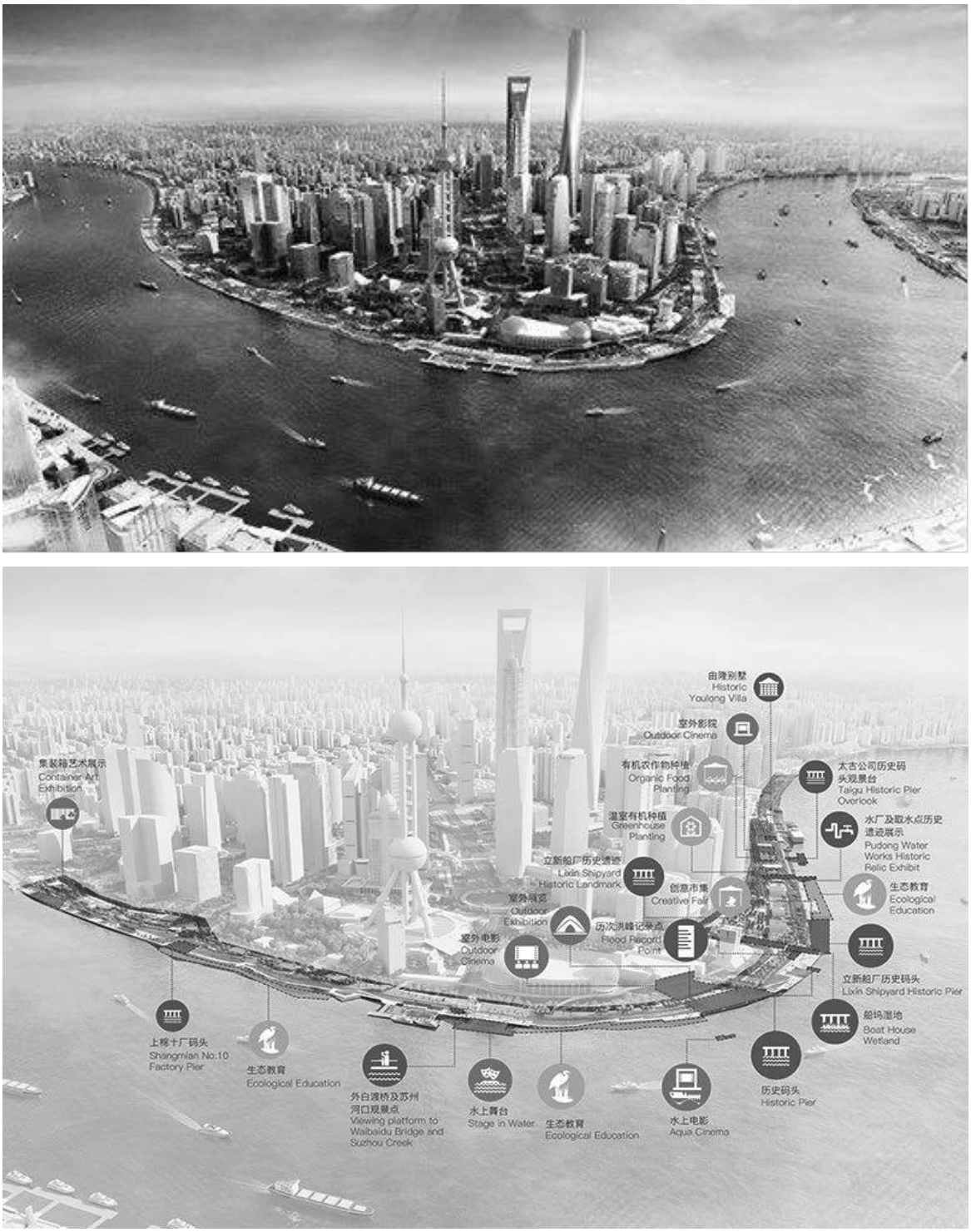




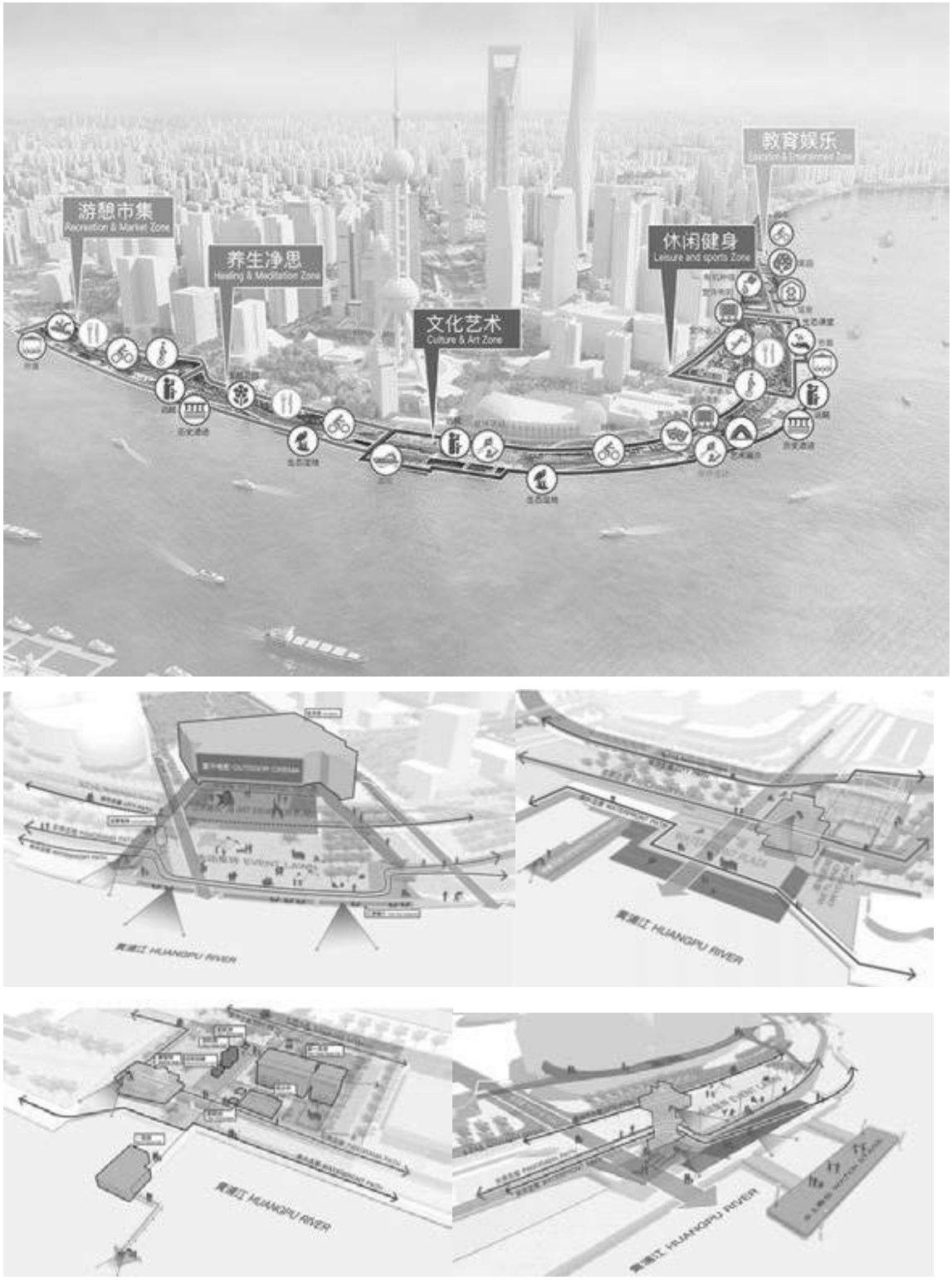
Hình20: *Dự án công viên trung tâm Jiading*
http://www.sasaki.com



Hình 21: *Dự án công viên trung tâm Jiading*
https://www.asla.org/



Hình 22: *Dự án thiết kế cảnh quan không gian công cộng tại trung tâm Lujiazui*
https://www.asla.org/



Hình 23: *Dự án thiết kế cảnh quan không gian công cộng tại trung tâm Lujiazui*
https://www.asla.org/

3. KẾT LUẬN VÀ KIẾN NGHỊ:

Mô hình Sponge city tập trung vào việc xử lý vấn đề nước cho đô thị, hạn chế lụt lội, cải thiện nguồn cung ứng nước sạch và kiềm chế, kiểm soát tình trạng ô nhiễm nước trong đô thị. Tất cả những mục tiêu ấy đều có thể đạt được bằng cách tạo ra môi trường sinh thái thích hợp để nước được "thấm" theo cách tự nhiên và tái tạo thành nguồn nước sạch tự nhiên cho đô thị.

Sponge city là một mô tả sống động về một hình thái đô thị, triết lý và phương pháp quản lý nước mưa và kiểm soát lũ lụt. Thành phố Sponge là một loại thành phố sinh thái dựa trên cơ sở hạ tầng sinh thái. Cơ sở hạ tầng sinh thái khác với cơ sở hạ tầng màu xám truyền thống, được nhằm mục tiêu và xây dựng cơ học. Đó là một hệ sinh thái hướng dịch vụ tích hợp, bằng cách sử dụng các nguyên tắc sinh thái, phương pháp tiếp cận kiến trúc cảnh quan và các kỹ thuật chính về xâm nhập, lưu trữ, thanh lọc, sử dụng và xả thải, để hoàn thành mục tiêu chính là ngăn chặn khai thác nước đô thị và quản lý nước mưa, và để đạt được các mục tiêu toàn diện như kiểm soát lũ sinh thái, lọc nước, tái tạo nước ngầm, phục hồi cánh đồng nâu, bảo vệ và phục hồi môi trường sống, xây dựng công viên xanh và điều tiết vi khí hậu đô thị.

Tài liệu tham khảo

Tài liệu trong nước:

[1] Sophie Barbaux, Sponge city, Water Resource Management, NXB Images Publishing Dist Ac, 2016

[2] Peter Harnik, Sponge City-Stormwater Management in Landscape Design, NXB Urban Land Institute, 2018

[3] Chris Zevenbergen Dafang Fu Assela Pathirana, Sponge Cities: Emerging Approaches, Challenges and Opportunities, NXB Spon Press, 2018

[4] Jack Ahern, Sponge Cities: Water Resource Management in Landscape Design, NXB Design Media, 2018

Các tài liệu khác:

http://www.ashui.com/

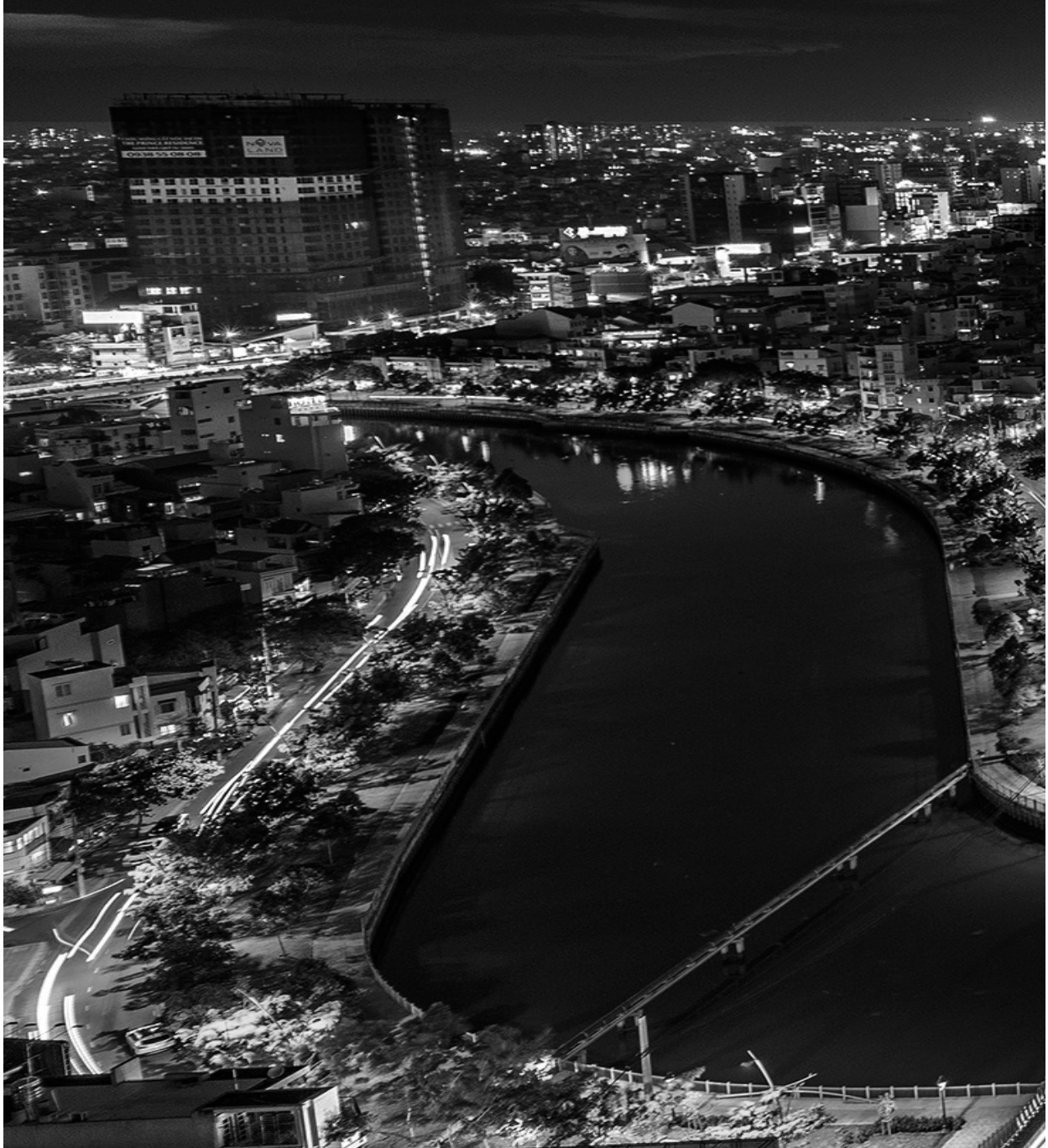
https://www.tapchikientruc.com.vn/

https://www.asla.org/

https://www.landscapearchitecturemagazine.org/

KHAI THÁC TIỀM NĂNG KINH TẾ CỦA QUỸ ĐẤT THUỘC HÀNH LANG BẢO VỆ SÔNG RẠCH VÀ THỰC HIỆN KÈ BỜ MỘT PHẦN SÔNG SÀI GÒN, SÔNG ĐỒNG NAI VÀ KÊNH RẠCH NỘI THÀNH

Lê Hoàng Châu
Chủ tịch
Hiệp hội Bất động sản thành phố Hồ Chí Minh



Phần I

Thực trạng công tác quản lý và khai thác sử dụng quỹ đất thuộc hành lang bảo vệ sông rạch trên địa bàn thành phố Hồ Chí Minh

1/- Tổng quan tình hình thực trạng:

Thành phố Hồ Chí Minh là **thành phố sông nước, ven biển, nhiệt đới gió mùa, với điểm nhấn đặc sắc là sông Sài Gòn và các kênh, rạch nội thành.** Khu vực ngoại thành còn có sông Đồng Nai, sông Cần Giuộc, sông Lòng Tàu, sông Đồng Tranh, sông Soài Rạp, cửa biển Cần Giờ và nhiều sông, kênh, rạch. Đây là nguồn tài nguyên quý giá của thiên nhiên ban tặng cho thành phố, chẳng những có giá trị cao về cảnh quan, môi trường, giao thông, mà nếu có cơ chế chính sách phù hợp thì còn tạo ra nguồn lực lớn về kinh tế và phát triển du lịch.

Tuy nhiên, do chưa được quy hoạch tổng thể, chưa được kè bờ và tình trạng sông rạch bị lấn chiếm, bị sạt lở, bị ô nhiễm nghiêm trọng đã làm cản trở sự phát triển kinh tế - xã hội, ảnh hưởng đến môi trường sống của người dân thành phố, nhất là các đối tượng sống trên và ven kênh rạch.

Để khai thác tiềm năng kinh tế của quỹ đất thuộc hành lang bảo vệ sông rạch cần phải có các điều kiện sau đây: *(i) Có quy hoạch tổng thể quỹ đất thuộc hành lang bảo vệ sông rạch, bao gồm quy hoạch sử dụng đất và quy hoạch xây dựng. Đi đôi với kế hoạch tổ chức thực hiện phù hợp theo từng giai đoạn; (ii) Cần xây dựng quy chế quản lý, sử dụng, khai thác kinh doanh quỹ đất thuộc hành lang bảo vệ sông rạch để thực hiện thống nhất; (iii) Cần thực hiện phương thức đối tác công - tư, xã hội hóa đầu tư để huy động được nhiều nguồn lực trong xã hội tham gia thực hiện các dự án trong hành lang bảo vệ sông rạch và kè bờ.*

2/- Những thành quả bước đầu đã đạt được:

Với tầm nhìn và quyết tâm chính trị cao, Thành phố Hồ Chí Minh đã thực hiện thành công nhiều dự án chỉnh trang kênh rạch, di dời, tái định cư nhà trên và ven kênh rạch, khôi phục dòng chảy, kè bờ cứng, làm đường, làm cầu, xây dựng công viên và chỉnh trang các khu dân cư lụp xụp, đã làm thay đổi diện mạo đô thị, môi trường sống và *"đổi đời"* cho hàng chục ngàn hộ gia đình, điển hình là:

- Dự án kênh Nhiêu Lộc - Thị Nghè.
- Dự án rạch Bến Nghé.
- Dự án kênh Tàu Hũ - Ruột Ngựa.
- Dự án kênh Tân Hóa - Lò Gốm.

Bên cạnh những thành quả rất lớn, **vẫn còn một số bất cập,** như đã lắp đặt cống hộp phần thượng nguồn kênh Nhiêu Lộc *(dưới lòng đường Út Tịch, quận Tân Bình hiện nay),* vốn là một hướng thoát nước của khu vực xung quanh sân bay Tân Sơn Nhất; hoặc gần đây, thành phố đã quyết định tháo dỡ cống hộp để trả lại kênh Hàng Bàng, Quận 6, để giải quyết tình trạng ngập nước của khu vực này.

Khối lượng công tác chỉnh trang nhà trên và ven kênh rạch còn lại rất lớn, phải di dời và tái định cư nhà trên và ven kênh rạch hơn 20.000 căn hộ. Trong đó, có Dự án Kênh Tẻ - Nam Kênh Đôi trên địa bàn các quận 4, 7, 8 phải di dời và tái định cư hơn 5.050 căn hộ; Dự án Rạch Xuyên Tâm, quận Bình Thạnh có hơn 2.100 căn hộ; Dự án Rạch Văn Thánh, quận Bình Thạnh 827 căn hộ; Dự án Rạch Bần Đôn, quận 7; Dự án Kênh Tham Lương - Bến Cát thuộc các quận 12, Tân Bình, Gò Vấp...

3/- Công tác quản lý nhà nước đối với hành lang bảo vệ sông rạch:

Đứng trước thực tế cũng như các dự báo khoa học về tình trạng biến đổi khí hậu toàn cầu, nước biển dâng mà Thành phố Hồ Chí Minh là nơi bị tác động rất lớn, trước hết là tình trạng sạt lở bờ sông, rạch, sụt lún đất, ngập úng khi triều cường, mưa lớn, nên thành phố đã rất quan tâm công tác quản lý hành lang bảo vệ sông rạch. Trong 15 năm qua, Ủy ban nhân dân thành phố Hồ Chí Minh đã ban hành các quyết định, như sau:

- Quyết định 150/2004/QĐ-UB ngày 09/06/2004 ban hành Quy định quản lý, sử dụng hành lang trên bờ sông, kênh, rạch thuộc địa bàn thành phố Hồ Chí Minh.

- Quyết định 35/2011/QĐ-UB ngày 07/06/2011 về Ban hành Quy chế phối hợp trong công tác phòng, chống, xử lý sạt lở bờ sông, bờ biển trên địa bàn Thành phố.

- Quyết định 22/2017/QĐ-UB ngày 18/04/2017 về ban hành Quy định quản lý, sử dụng hành lang trên bờ sông, suối, kênh rạch, mương và hồ công cộng thuộc địa bàn thành phố Hồ Chí Minh.

- Quyết định 16/2019/QĐ-UB ngày 01/07/2019 về Ban hành Quy chế phối hợp trong công tác phòng, chống, xử lý sạt lở bờ sông, bờ biển trên địa bàn Thành phố.

Nghiên cứu Quyết định 150/2004/QĐ-UB và Quyết định 22/2017/QĐ-UB, Hiệp hội Bất động sản thành phố Hồ Chí Minh (HoREA) nhận thấy **đã có một bước tiến lớn về tư duy quản lý nhà nước,** thể hiện như sau:

- Quyết định 150/2004/QĐ-UB thiên về tư duy quản lý đơn thuần.

- Quyết định 22/2017/QĐ-UB đã có bước chuyển biến từ *"tư duy quản lý đơn thuần"* **chuyển sang *"tư duy quản lý và tạo điều kiện phát triển",*** đã cho phép khai thác sử dụng quỹ đất thuộc hành lang trên bờ sông rạch ở mức độ nhất định.

4/- Một số tồn tại, hạn chế:

(1) Giai đoạn trước năm 2004, do chưa có các quy định về hành lang bảo vệ sông rạch nên đã có một số dự án khu nhà ở, khu du lịch đã được giao đất và xây dựng sát cạnh mép bờ cao sông Sài Gòn.

(2) Chưa có quy hoạch bờ kè theo từng đoạn sông Sài Gòn, sông Đồng Nai *(đoạn từ huyện Nhà Bè đến Quận 9)* và sông, rạch, kênh thuộc khu vực nội thành, để làm căn cứ lập kế hoạch thực hiện kè bờ theo từng giai đoạn, kết hợp với nắn lại mép bờ cao sông rạch nhằm chỉnh trị dòng chảy và làm đẹp cảnh quan.

(3) Chưa có quy hoạch sử dụng đất đối với quỹ đất hành lang bảo vệ sông rạch, trên cơ sở thiết lập mới hoặc kết hợp với điều chỉnh các đồ án quy hoạch chi tiết phân khu tỷ lệ 1/2000 và cập nhật các đồ án quy hoạch chi tiết tỷ lệ 1/500 của các dự án đang sử dụng quỹ đất đến mép bờ cao sông rạch. **Kể cả sự cần thiết quy hoạch chi tiết một số vị trí mặt sông,** để cho phép khai thác sử dụng hiệu quả quỹ đất, mặt nước để phục vụ lợi ích công cộng và phát triển kinh tế, du lịch.

(4) Hệ thống cầu bắc qua kênh rạch nội thành đang có độ tĩnh không thông thuyền rất thấp làm cản trở hoạt động giao thông đường thủy và phát triển du lịch.

(5) Hệ thống nước thải đô thị chưa được thu gom để xử lý tập trung, mà đang xả thải trực tiếp vào sông rạch vừa gây ô nhiễm môi trường, sinh thái; vừa làm tăng độ bồi lắng lòng sông; vừa làm cản trở hoạt động du lịch đường sông, *ví dụ: (i) Hai bên bờ Kênh Tẻ - Kênh Đôi đã có đến khoảng 170 miệng cống xả nước thải; (ii) Dự án môi trường nước, thu gom nước thải lưu vực kênh Nhiêu Lộc - Thị Nghè vẫn còn dở dang; (iii) Nước sông Sài Gòn bị ô nhiễm cũng do chất thải của các đô thị trong lưu vực sông.*

(6) Chưa có cơ chế, chính sách để khuyến khích xã hội hóa việc kè bờ sông rạch trong nội thành và nhất là tại những vị trí có nguy cơ bị sạt lở, đi đôi với **khai thác hiệu quả quỹ đất** thuộc hành lang sông rạch và cả một số vị trí **mặt nước** có thể phát triển kinh doanh dịch vụ phục vụ lợi ích công cộng theo quy hoạch.

(7) Các dự án khu đô thị, khu nhà ở chỉ được giao đất đến ranh hành lang bảo vệ mép bờ cao sông rạch, nên chủ đầu tư không có quyền và cũng không có trách nhiệm xây dựng bờ kè hoặc đầu tư đường giao thông, lối đi bộ, mảng xanh hoặc đầu tư các công trình dịch vụ, tiện ích phục vụ lợi ích công cộng, dẫn đến hành lang bảo vệ song. rạch bị hoang hóa, sạt lở. *Ví dụ: Khu đô thị Phú Mỹ Hưng được giao đất đến ranh cách mép bờ cao sông rạch khoảng 10 m.*

(8) Việc quản lý mép bờ cao sông rạch còn cứng nhắc, chưa linh hoạt trong việc cho phép kè bờ kết hợp với nắn lại mép bờ cao theo phương pháp bù trừ và để chỉnh trị dòng chảy và làm đẹp cảnh quan. *Ví dụ: Một doanh nghiệp được phép kè đoạn bờ cao phía nam cầu Rạch Đĩa 2, nhưng do không được nắn lại mép bờ cao nên bờ kè bị zíc-zắc, không thẳng, không đẹp.*

Phần II

Một số kiến nghị

1/- Kiến nghị sửa đổi, bổ sung Luật Đất đai để quy định giao đất cho chủ đầu tư dự án đến đến mép bờ cao sông rạch. Đồng thời quy định cơ chế quản lý quỹ đất thuộc hành lang bảo vệ sông rạch.

2/- Kiến nghị sửa đổi, bổ sung Luật Quy hoạch đô thị, Luật Xây dựng quy định thực hiện quy hoạch chi tiết phân khu đối với bờ kè và hành lang bảo vệ sông rạch trên địa bàn đô thị nhằm tôn tạo cảnh quan, môi trường, phát huy lợi ích kinh tế, văn hóa, xã hội trong quá trình khai thác, sử dụng quỹ đất ven sông rạch và nâng cao hiệu lực công tác quản lý nhà nước.

3/- Đề nghị xây dựng quy chế quản lý, sử dụng, khai thác kinh doanh đối với quỹ đất thuộc hành lang bảo vệ sông rạch để thực hiện thống nhất.

4/- Kiến nghị điều chỉnh Quy hoạch chung xây dựng thành phố Hồ Chí Minh và sửa đổi, bổ sung Quyết định 22/2017/QĐ-UB của Ủy ban nhân dân thành phố để thực hiện hiệu quả công tác quản lý nhà nước và khai thác nguồn lực kinh tế của quỹ đất thuộc hành lang bảo vệ sông rạch:

(1) Hiện nay, đang trong quá trình điều chỉnh Quy hoạch chung xây dựng thành phố Hồ Chí Minh, Hiệp hội đề nghị Thành phố chỉ đạo rà soát kỹ quy hoạch hành lang bảo vệ sông rạch, trước hết là sông Sài Gòn, sông Đồng Nai và các kênh, rạch nội thành; Không để tiếp tục tình trạng phát triển các tòa nhà cao tầng quá dày đặc, lấn át sông Sài Gòn, hoặc biến một phần không gian sông Sài Gòn thành không gian riêng của dự án nhà ở, nhằm khai thác hiệu quả quỹ đất ven sông rạch vì lợi ích công cộng, đảm bảo cảnh quan, môi trường và phát triển bền vững.

(2) Đề nghị giao đất dự án cho chủ đầu tư đến mép bờ cao sông rạch và quy định chủ đầu tư dự án có trách nhiệm đầu tư xây dựng bờ kè bảo vệ (kết hợp với nắn mép bờ cao theo phương thức bù trừ đất đai, để chỉnh trị dòng chảy và làm đẹp cảnh quan), đường ven sông, công viên, mảng xanh, các công trình dịch vụ phục vụ lợi ích công cộng trong khu vực quỹ đất thuộc hành lang bảo vệ sông rạch và được quyền khai thác, kinh doanh có thời hạn theo quyết định của cơ quan có thẩm quyền.

(3) Đối với các dự án cũ trước đây mà chưa giao quỹ đất thuộc hành lang bảo vệ sông rạch thì đề nghị có cơ chế, chính sách khuyến khích các chủ đầu tư dự án đó hoàn thiện hệ thống hạ tầng, không xả thải ra sông rạch; đầu tư xây dựng bờ kè, đường ven sông, công viên, thảm cỏ, các công trình dịch vụ phục vụ lợi ích công cộng và được quyền khai thác, kinh doanh có thời hạn theo quyết định của cơ quan có thẩm quyền.

(4) Đề nghị thực hiện phổ biến hình thức đấu thầu rộng rãi các quỹ đất thuộc hành lang bảo vệ sông rạch (còn lại) để lựa chọn nhà đầu tư khai thác, kinh doanh quỹ đất này có thời hạn.

(5) Đề nghị tổ chức đấu thầu rộng rãi lựa chọn các nhà đầu tư có năng lực để thực hiện các dự án thu gom nước thải đô thị đưa về các nhà máy xử lý nước thải tập trung, kết hợp với kè bờ kênh rạch.

(6) Đề nghị triển khai các dự án trọng điểm về chỉnh trang kênh rạch, di dời, tái định cư, kè bờ, làm đường, theo phương thức đối tác công - tư với hình thức hợp đồng xây dựng - chuyển giao (BT) theo Nghị định 69/2019/NĐ-CP, như:

- Dự án Kênh Tẻ - Nam Kênh Đôi thuộc các quận 4, 7, 8.

- Dự án Rạch Xuyên Tâm quận Bình Thạnh.

- Dự án Rạch Văn Thánh quận Bình Thạnh.

- Dự án Kênh Tham Lương - Bến Cát thuộc các quận 12, Tân Bình, Gò Vấp.

- Dự án Rạch Bần Đôn quận 7.

(7) Đề nghị thành phố xem xét ý tưởng tận dụng quỹ đất lưu không (bãi bồi) ven bờ sông Sài Gòn để kè bờ và xây dựng đường ven sông Sài Gòn kết nối vào Quốc lộ 22 và dự án đường cao tốc thành phố Hồ Chí Minh - Tây Ninh, để phát triển khu vực phía tây bắc thành phố và các tỉnh Tây Ninh, Bình Dương, Long An.

(8) Đề nghị sớm hoàn thành dự án giải quyết ngập do triều.

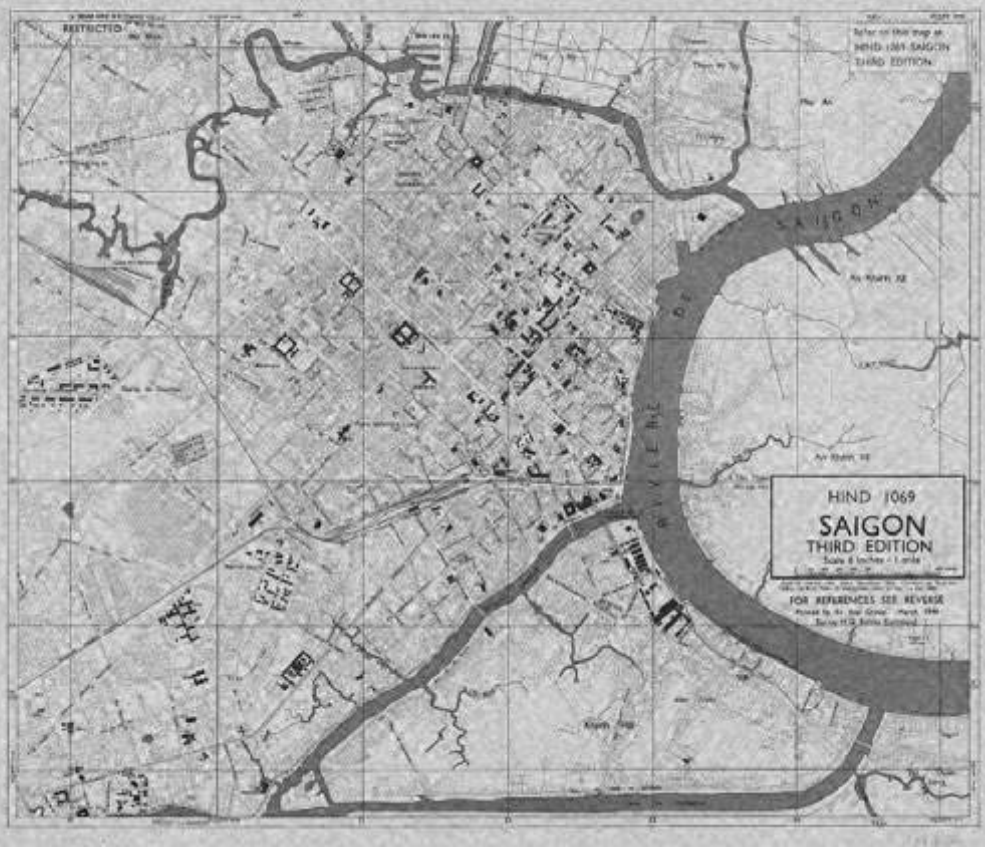
GIÁ TRỊ CỦA VEN ĐÔI BỜ SÔNG KÊNH NỘI THÀNH VÀ "CỬA MỞ" KẾT NỐI CÁC TRUNG TÂM BẰNG ĐƯỜNG SÔNG

Nguyễn Kim Toản

Giám Đốc Công Ty Thường Nhật (Bus Đường Sông Sài Gòn)

Cảnh quan đô thị của thành phố chúng ta bao gồm tất cả các nét đặc trưng có thể nhìn thấy của **Các yếu tố vật lý** như địa hình, sông kênh rạch…; **Các yếu tố con người** như các tòa nhà và các cấu trúc… và **Các yếu tố tạm thời** như ánh sáng và điều kiện thời tiết.

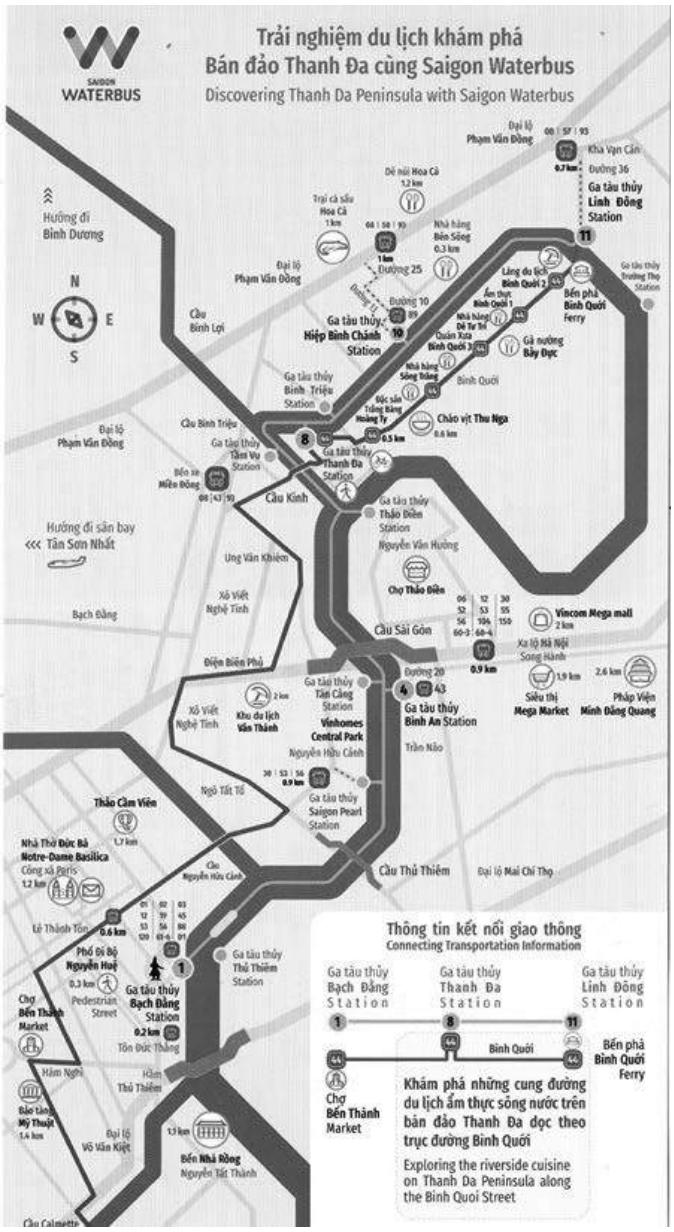
Trong đó, **cảnh quan sông nước** là một điểm nhấn, nó tiêu biểu cho cảnh quan đô thị, là linh hồn, là văn hóa của thành phố chúng ta.



Lịch sử vận tải hơn 300 năm qua, hình thành cùng lúc với sự hình thành của vùng đất Gia Định năm xưa, TPHCM hôm nay, các dòng sông kinh rạch đã đóng góp một phần vô cùng quan trọng cho sự phát triển của vùng đất trù phú này

Thành phố có nhiều sông kênh rạch nên phải biết chăm chút vun bồi phát triển **cảnh quan ven đôi bờ sông nước**. Ở hai bên bờ kè sông, chúng ta cần tạo thêm nhiều giá trị mảnh xanh, tạo nhiều điểm văn hóa hội tụ cộng đồng, dịch vụ đô thị và nhất là tạo thật nhiều "cửa mở" ra sông nhằm sử dụng hiệu quả tài nguyên sông nước.

CÓ ĐA TRUNG TÂM THÌ SẼ CÓ ĐA LỘ TRÌNH, thật vậy, khi có nhiều "cửa mở" ra sông, nhiều tuyến hành trình vận chuyển và du lịch đường thủy sẽ được thành hình thông qua việc kết nối các vị trí bến thủy, nhờ đó mà thành phố chúng ta sẽ có nhiều thêm các giá trị vận tải và du lịch.





Lộ trình tuyến buýt đường sông số 01 Saigon Waterbus

Dựa vào yếu tố tự nhiên sông nước của mỗi khu vực trong thành phố mà chúng ta sẽ xây dựng chỉnh chu hạ tầng hệ thống (có kết nối với các mô hình giao thông đường bộ) các bến thuỷ và các luồng tuyến vận chuyển.

Với "cửa mở" ra sông từ hệ thống các bến thuỷ, bằng các mô hình tàu thuyền, chúng ta kết nối các khu phức hợp ven sông, khu cảnh quan đô thị, khu bảo tồn, các khu du lịch miệt vườn, làng nghề, khu du lịch sinh thái, các khu dân cư, nhà máy, cảng biển, các đặc khu biển đảo và cả với các quốc gia liền kề bằng đường sông, đường biển.

Chúng ta sẽ tạo ra nhiều mô hình dịch vụ vận chuyển đường sông, taxi đường sông, sản phẩm du lịch đường sông, tham quan, nghỉ dưỡng, giải trí, ăn uống trên thuyền, trên bến… và kết nối với các sản phẩm du lịch khác, góp phần nâng cao chất lượng sống cho mọi người dân.

Việc nghiên cứu xây dựng hệ thống bến thuỷ và luồng tuyến một cách khoa học, đúng kỹ thuật, phù hợp với điều kiện thuỷ văn, thuỷ triều của tự nhiên, cùng với việc bảo dưỡng, duy tu, chăm sóc tốt trong suốt quá trình sử dụng, thì chắc chắn chúng ta đã góp công trong việc bảo vệ môi trường. Hoạt động trong môi trường sông nước với tâm thức quý trọng và gần gủi với thiên nhiên.

Đầu tư xây dựng một hệ thống hạ tầng phục vụ kinh doanh mà đồng thuận với tự nhiên, đồng thuận với lòng người, thì hệ thống ấy sẽ luôn có ích cho cộng đồng, từ đó dĩ nhiên là sẽ mang lại hiệu quả cho nhà đầu tư.

Chúng ta thực hiện Dự án sông nước với tiêu chí là tạo ra một hệ thống hạ tầng luồng tuyến, bến thuỷ chỉnh chu, bền vững và hiện đại, song song phải thân thiện với môi trường, đồng thuận với thiên nhiên, đồng thuận với lòng dân thành phố.

Với sự hiểu biết, tầm nhìn và năng động, lãnh đạo Đảng, Chính quyền thành phố Hồ Chí Minh đã định hướng phát triển bền vững về việc xây dựng hạ tầng luồng tuyến, bến thuỷ, phát triển giao thông thủy và du lịch đường sông trên địa bàn thành phố. Đây là tiền đề và là chỗ dựa cho các doanh nghiệp chuyên ngành mạnh dạn đầu tư lớn với tất cả lòng nhiệt thành chung sức xây dựng thành phố, đồng thời phát triển doanh nghiệp, đóng góp ngân sách quốc gia.



Buýt sông Sài Gòn đang chuẩn bị cập vào bến Bình An (Quận 2) để đón trả khách

Hiện nay trên trục sông Sài Gòn nói riêng và trên toàn mạng lưới giao thông thủy Thành phố nói chung, hoạt động vận tải thủy diễn ra khá nhộn nhịp. Các đơn vị đầu tư xây dựng phát triển các khu phức hợp có cảnh quang ven sông, du lịch đường sông, dịch vụ vận chuyển đường sông, taxi đường sông… đang mở rộng thị trường và nhắm tới nhiều đối tượng khách hàng khác nhau. Tuy nhiên, để hoạt động khai thác vận tải hành khách bằng đường thủy đảm bảo các tiêu chí về quản lý, vận hành khai thác theo quy định của nhà nước, giữ gìn cảnh quan "trên bến, dưới thuyền", cần thiết phải xây dựng cơ sở hạ tầng thiết yếu phát triển loại hình này.

Phát triển giao thông thủy dựa trên lợi thế của mạng lưới sông nước, xây dựng hệ thống luồng tuyến, Nhà ga, Bến thủy sẽ phục vụ hiệu quả nhu cầu đi lại của người dân Thành phố; góp phần phát triển lĩnh vực vận tải hành khách bằng đường thủy nội địa trên địa bàn Thành phố, hỗ trợ cho hệ thống giao thông đường bộ vốn đã quá tải; phát triển du lịch đường thủy; hạn chế tình trạng ách tắc giao thông và ô nhiễm môi trường tại nội đô Thành phố; thúc đẩy tăng trưởng môi trường du lịch của TP. Hồ Chí Minh.

Du lịch sông nước trở thành lựa chọn chiến lược tạo lợi thế sở hữu riêng có của TP. Hồ Chí Minh. Việc đầu tư hoàn thiện hệ thống hạ tầng Nhà ga, Bến thủy ngoài việc chia sẻ giao thông đường bộ, còn làm mới, đột phá tăng trưởng du lịch, góp phần nâng cao chất lượng sản phẩm dịch vụ du lịch, tăng thêm nhiều sản phẩm dịch vụ hấp dẫn, từ đó tăng thời gian lưu trú, chi tiêu, mua sắm, ăn uống...của khách du lịch tại TP.Hồ Chí Minh.





Taxi đường sông (Saigon Watertaxi) đang phục vụ nhóm khách du lịch nước ngoài du ngoạn trên sông Sài Gòn nhằm phát triển du lịch đường thủy.

1) Hệ thống luồng tuyến:



Thành phố Hồ Chí Minh ngày ngày nghiêng mình soi bóng vào dòng sông Sài Gòn rộng lớn và các kênh rạch hiền hoà, xinh đẹp, có giá trị lịch sử và luôn bao dung, lượt là trãi quanh thành phố. Sông nước sẽ chuyển mình giúp thành phố càng có thêm giá trị, mọi người dân thành phố càng có thêm chất lượng sống.

Dựa vào điều kiện tự nhiên mà chúng ta xây dựng hệ thống các luồng tuyến lộ trình kết nối các TRUNG TÂM (Nhà Ga, Bến thủy) với nhau, hình thành các TUYẾN ĐƯỜNG THỦY đi về các hướng phục vụ cho việc phát triển giao thông thuỷ và du lịch, dịch vụ đường thuỷ.

Dựa trên cơ sở nghiên cứu khoa học về thuỷ văn, thuỷ triều mà chúng ta đầu tư xây dựng các hạng mục hạ tầng liên quan hoặc hỗ trợ trực tiếp cho luồng tuyến như: tỉnh không của cầu, đê bao, bờ bảo vệ luồng, nạo vét lòng sông, xây đập ngăn triều, đặt phao đèn báo dẫn luồng, biển báo hiệu … nhằm đạt được các tiêu chí như: đủ mớn nước cho các loại tàu, an toàn đường thuỷ, bảo vệ môi trường…

Thiết lập hệ thống luồng tuyến, Nhà ga, Bến thủy và tạo hợp lý về mặt kỹ thuật, tăng tính hiệu quả, tạo giá trị cảnh quang, chúng ta cần đầu tư chiều sâu vào các Nhà ga, Bến Thủy trọng điểm. Tất cả các Bến trọng điểm trở thành điểm đến của người dân, khách du lịch vui chơi giá trí mua sắm ẩm thực... là đầu mối tập trung một lượng người rất đông di chuyển đến các khu đô thị, khu du lịch sông nước, biển đảo trong nước và quốc tế.

2) Hệ thống Nhà ga, Bến thuỷ:

Chúng ta sẽ khảo sát các khu vực nhằm thu thập thông tin và hiểu rõ điều kiện của các Nhà ga, Bến thủy, nắm rõ cơ hội và thách thức trong công tác bố trí các Nhà ga, Bến thủy. Công tác khảo sát sẽ được tiến hành cùng với việc thu thập hình ảnh thực tế và kiểm tra tất cả thông tin có liên quan đến dự án. Sau khi nghiên cứu các thông tin, chúng tôi sẽ xác định về các vấn đề, và thông số phát triển của từng khu vực.

Công tác xây dựng phương án bố trí và thông số phát triển cho Nhà ga, Bến thủy, chúng ta sẽ kiểm tra các yêu cầu lưu thông xung quanh Nhà ga, Bến thủy – khả năng kết nối mô hình vận tải đa phương thức, yêu cầu đỗ xe, số lượng khách bộ hành cho cả mục đích tải và không tải của buýt đường sông, v.v. Chúng ta cũng sẽ nghiên cứu các tiêu chuẩn, các quy chuẩn, các tiêu chí và yêu cầu về quy mô và cách bố trí của các Nhà ga, Bến thủy. Chúng tôi sẽ tham khảo các điển cứu dự án hệ thống vận tải đường sông và các thiết kế Nhà ga, Bến thủy tương tự, từ đó sẽ xem xét các yêu cầu thiết kế thực tế cũng như khả năng kết hợp mục đích sử dụng đất và dịch vụ bổ sung vào thiết kế của Nhà ga, Bến thủy.



Vẻ đẹp ga tàu thủy Bạch Đằng Saigon Waterbus một trong những ga tàu thủy thuộc hệ thống nhà Ga của tuyến buýt đường sông số 01 (Ảnh Thư Huỳnh).

Các Nhà ga, Bến thủy sẽ trở thành biểu tượng chung cho hệ thống tuyến đường sông khi phương án thiết kế độc đáo và mang tính biểu tượng. Phương án mặt bằng Nhà ga, Bến thủy được chọn thể hiện lối ra vào và các vấn đề về lưu thông, cùng với các hình phối cảnh và mặt bằng quy hoạch, cơ hội mà hệ thống mang lại cũng như cơ hội có thể phát triển kết hợp với hệ thống vận đường thủy..

Hệ thống hạ tầng đường sông sẽ góp phần nâng tầm thiết kế của hệ thống đường sông trong đô thị Thành phố Hồ Chí Minh và cải thiện cảnh quan đô thị ven sông. Các Nhà ga, Bến thủy, đóng vai trò như những ô cửa sổ kết nối đô thị và các con sông, tạo nên sự kết nối hài hòa về tính thẩm mỹ và phù hợp với định hướng phát triển thành phố ven sông của Thành phố Hồ Chí Minh. Mỗi tuyến lộ trình, chúng ta sẽ phải cần khoảng hơn 10 bến thuỷ đơn/đa chức năng. Các bến thuỷ đơn/đa chức năng là then chốt để hình thành hệ thống, là yếu tố quan trọng nhất trong việc phát triển các dịch vụ vận chuyển, du lịch, cảnh quang, thưởng ngoạn và cung ứng hậu cần chuyên ngành … cho việc quản lý vận hành kinh doanh phát triển Dự án sông nước.

Việc thành bại về mặt hiệu quả kinh doanh của một Dự án sông nước;
Việc có đạt được tiêu chí bền vững, văn minh, hiện đại, có góp phần tạo cảnh quang đẹp cho thành phố hay không là nằm ở việc quy hoạch đầu tư xây dựng hệ thống bến thuỷ có hợp lý, có chỉnh chu, có thân thiện với môi trường hay không.

a) Đối tượng sử dụng không gian:

- ✓ Là điểm dừng của những người sử dụng các tuyến giao thông công cộng đi qua điểm này: Giao thông đường sông; xe điện mặt đất, BRT, Metro.
- ✓ Là điểm đến của những người sử dụng tour du lịch sông nước.
- ✓ Là điểm đến của những người sử dụng các dịch vụ khác trên tuyến sông.
- ✓ Là điểm đến của cư dân khu vực lân cận sử dụng chức năng công viên.
- ✓ Là điểm đến của khách du lịch đường sông, đường biển và khách du lịch khác ở trong và ngoài nước.
- ✓ Là điểm trung chuyển của những đối tượng sử dụng không gian như là lobby của các nhà hành, khách sạn, khu đô thị trên đảo sử dụng phương tiện giao thông thuỷ.

b) Chức năng tổng thể:

Chức năng nhà ga:

- ✓ Là một điểm cập bến của tàu trên tuyến đường sông (Đây là điểm cập bến quan trọng trong tuyến đường sông).
- ✓ Là một điểm bến tuyến xe điện mặt đất.
- ✓ Là một điểm bến tuyến BRT (gần đó).
- ✓ Kết nối bến Metro (gần đó).
- ✓ Là điểm tập kết các phương tiện giao thông cá nhân để chung chuyển sử dụng các phương tiện giao thông công cộng.
- ✓ Không gian sảnh đón, chờ của khách.
- ✓ Không gian làm việc cho bộ phận điều hành, quản lý.

Chức năng văn hoá:

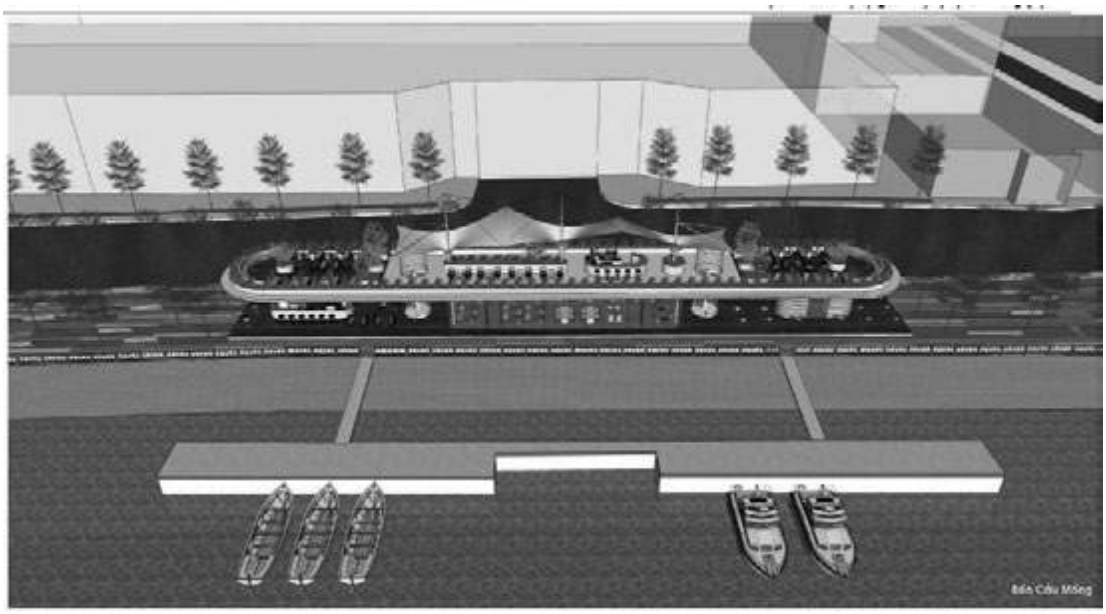
- ✓ Không gian trưng bày triển lãm (liên quan đến văn hoá sông nước của đô thị Sài Gòn).
- ✓ Không gian bảo tàng (liên quan đến văn hoá sông nước của đô thị Sài Gòn).
- ✓ Không gian biểu diễn: biểu diễn trong nhà, ngoài trời (liên quan đến văn hoá sông nước của đô thị Sài Gòn).

Chức năng dịch vụ:

- ✓ Dịch vụ ẩm thực (giới thiệu ẩm thực địa phương)
- ✓ Dịch vụ thương mại (giới thiệu các sản vật địa phương)
- ✓ Dịch vụ vui chơi giải trí (nếu có);
- ✓ Dịch vụ đô thị và các dịch vụ hỗ trợ;
- ✓ Dịch vụ là sảnh mặt đất (đất liền) kết nối đến các nhà hàng, khách sạn, các khu đô thị, khu du lịch trên các vùng đảo sông nước khác; Reception đón trả khách transit đi đến các vùng cảnh quang sông nước hoặc đi đến các tàu nghỉ dưỡng lớn đang neo đậu cách xa.
- ✓ Dịch vụ Marina - bến du thuyền;

Chức năng kỹ thuật:

- ✓ Các hạng mục hạ tầng kỹ thuật đảm bảo vận hành công trình. như nhà chờ; cầu dẫn, phao nổi cập tàu; cung cấp hậu cần, điện nước, nhiên liệu, thực phẩm cho tàu; neo đậu tàu thuyền kinh doanh, neo đậu tập kết; đón trả hành khách; dịch vụ neo đậu tàu; trung tâm điều khiển vận hành; khu bảo dưỡng sửa chữa; trung tâm cứu hộ cứu nạn; trung tâm thông tin, điều phối, huấn luyện, lưu chứa, văn phòng điều hành; nhà vệ sinh công cộng, bãi đậu xe, dịch vụ công cộng.



Chức năng công viên:

- ✓ Quảng trường, vườn hoa, đường dạo (nghỉ tĩnh).
- ✓ Các điểm landmark ngắm toàn cảnh thành phố.
- ✓ Một số hạng mục vui chơi, giải trí (trẻ con).
- ✓ Một số hạng mục thương mại dịch vụ nhỏ thuộc công viên.

Chức năng văn hoá lịch sử:

- ✓ Nhấn mạnh khai thác yếu tố sông nước tự nhiên.
- ✓ Khai thác yếu tố lịch sử gắn liền hiện trạng…



Hiện tại tuyến buýt đường sông số 01 đã xây dựng 5/12 bến thủy trọng điểm đi vào hoạt động để phát triển hệ thống giao thông đường thủy ở thành phố Hồ Chí Minh.

3) Mô hình các loại tàu thuyền:

- ✓ Thuyền buýt sông;
- ✓ Taxi đường sông;
- ✓ Thuyền vận chuyển du lịch;
- ✓ Thuyền nghỉ dưỡng;
- ✓ Thuyền giải trí; Thuyền câu cá; Thuyền thể thao;
- ✓ Khách sạn nổi;
- ✓ Thuyền phục vụ ăn uống, thưởng ngoạn, sự kiện;
- ✓ Thuyền phục vụ chuyên đề; Thuyền tổ chức biểu diễn;
- ✓ Thuyền dịch vụ hậu cần;
- ✓ Thuyền cung ứng kỹ thuật…





Các tiêu chí mà chúng tôi cam kết tuân thủ:

***Về Kỹ thuật**, chúng tôi cam kết sự an toàn; Chúng tôi luôn tính toán tương thích với điều kiện thời tiết, khí hậu nắng nóng, mưa nhiều của miền nam;*

***Về Văn hoá**, chúng tôi hướng đến văn hóa cộng đồng, hướng theo giá trị Sài Gòn 300 năm "trên bến dưới thuyền". Chúng tôi luôn lắng nghe và cầu thị sự góp ý về văn hóa, về thẩm mỹ ... và xem đó là then chốt cho quá trình nhận diện thương hiệu;*

***Về môi trường**, chúng tôi cam kết hoà hợp với thiên nhiên, hòa hợp với lòng người; Chúng tôi luôn ý thức đóng góp vào cảnh quang đô thị và bảo vệ môi trường;*





QUY ĐỊNH PHÁP LUẬT VỀ QUẢN LÝ, PHÁT TRIỂN, ĐẦU TƯ, XÂY DỰNG MỚI HỆ THỐNG BỜ KÈ SÔNG, KÊNH RẠCH TẠI THÀNH PHỐ HỒ CHÍ MINH, MỘT SỐ GỢI Ý HOÀN THIỆN THỂ CHẾ, CHÍNH SÁCH VÀ GIẢI PHÁP TỔ CHỨC THỰC HIỆN

Sở Tư Pháp TP.HCM





Địa hình Thành phố Hồ Chí Minh và các tỉnh lân cận được đặc trưng bởi hệ thống thủy văn, sông, ngòi, kênh rạch chằng chịt, trong đó, sông Sài Gòn giữ một vị trí đặc biệt, ngoài giá trị về tự nhiên và thủy văn, còn mang tính biểu tượng của Thành phố, hệ thống sông rạch này còn đóng góp qua trọng vào sự phát triển kinh tế-giao thông của Thành phố, trong suốt quá trình lịch sử, chính vì vậy, Chính quyền Thành phố các thời kỳ luôn dành sự quan tâm đến công tác quản lý và phát triển hệ thống sông ngòi, kênh rạch. Trong khuôn khổ buổi Hội thảo, Sở Tư pháp báo cáo tham luận "*Quy định pháp luật về quản lý, phát triển, đầu tư, xây dựng mới hệ thống bờ kè sông, kênh rạch tại Thành phố Hồ Chi Minh, một số gợi ý hoàn thiện thể chế, chính sách và giải pháp tổ chức thực hiện"* với những nội dung như sau:

I. Các quy định pháp luật hiện hành liên quan về quản lý hệ thống bờ kè sông, kênh rạch

1. Với vị trí, vai trò quan trọng của hệ thống sông Sài Gòn, Chính quyền Thành phố luôn chú trọng hoàn thiện về mặt thể chế để tăng cường quản lý, bảo vệ, phát triển hệ thống sông Sài Gòn một cách toàn diện trên các mặt phòng, chống sạt lở bờ sông, công tác phòng chống thiên tai; bảo vệ cảnh quan hệ thống sông, kênh rạch nội thành; kết hợp với công tác bảo vệ tài nguyên, môi trường; quản lý quy hoạch, xây dựng, quản lý giao thông đường thủy nội địa. Qua rà soát sơ bộ hệ thống văn bản quy phạm pháp luật của Thành phố, Sở Tư pháp thống kê được 28 văn bản quy phạm pháp luật do Ủy ban nhân dân Thành phố ban hành có liên quan về các nội dung nêu trên. (*Đính kèm Danh mục văn bản*)

Qua tổng hợp, nghiên cứu, hệ thống văn bản quy phạm pháp luật của Ủy ban nhân dân Thành phố có quy định về vấn đề liên quan một cách khá đồng bộ trên các lĩnh vực quản lý, có thể tạm phân chia thành các nhóm văn bản[1] như: bảo vệ cảnh quan trên sông, kênh rạch (gồm 05 văn bản); quản lý giao thông đường thủy nội địa (05 văn bản); bảo vệ môi trường sông, kênh rạch (05 văn bản); phòng, chống thiên tại, sạt lở, ngập nước, bảo vệ đê điều (09 văn bản). Trong đó, từ năm 2003, Ủy ban nhân dân Thành phố đã ban hành Quyết định số 319/2003/QĐ-UB ngày 26 tháng 12 năm 2003 về Quy định về quản lý việc san lấp và xây dựng công trình trên sông, kênh, rạch, đầm, hồ công cộng thuộc địa bàn Thành phố Hồ Chí Minh làm cơ sở cho công tác quản lý trên thực địa.

2. Về phía các quy định của Trung ương: Qua rà soát, công tác quản lý phát triển hệ thống bờ kè, sông, kênh rạch nội thành được các văn bản quy phạm pháp luật của Trung ương điều chỉnh cùng với công tác quản lý chung về hệ thống đê điều, tài nguyên sông nước, công tác phòng chống thiên tai, gắn với công tác quy hoạch, phát triển đô thị, quản lý kinh tế-xã hội trên các lĩnh vực. Các quy định pháp luật của Trung ương là cơ sở pháp lý cho việc áp dụng, thực thi pháp luật trong công tác quy hoạch, quản lý phát triển của Thành phố, là căn cứ pháp lý ban hành các văn bản quy phạm pháp luật, văn bản quản lý, chỉ đạo điều hành của Thành phố.

Một số văn bản của Trung ương điều chỉnh và quy định trực tiếp có thể kể đến như: Luật Quy hoạch đô thị năm 2009, Luật Kiến trúc năm 2019, Luật Xây dựng năm 2014, Luật đê điều năm 2006, Luật Thủy lợi năm 2017 (*thay thế Pháp lệnh khai thác và bảo vệ công trình thủy lợi ngày 04 tháng 4 năm 2001*), Luật Giao thông đường thủy nội địa năm 2004 (*sửa đổi, bổ sung năm 2014*), Luật Quy hoạch năm 2017, Luật Tổ chức chính quyền địa phương năm 2015, Luật Xử lý vi phạm hành chính năm 2012, cùng hệ thống văn bản quy định chi tiết và hướng dẫn thi hành bởi các Nghị định, Thông tư chuyên ngành.

Trong đó, Luật Tổ chức chính quyền địa phương (tại các Điều 19, Điều 21, Điều 22, Điều 40, Điều 42 và Điều 43) đã quy định thẩm quyền, quyền hạn của Hội đồng nhân dân Thành phố, Ủy ban nhân dân Thành phố và chủ tịch Ủy ban nhân dân Thành phố trong công tác quản lý, bảo vệ không gian kiến trúc, cảnh quan đô thị; bên cạnh đó, Luật Quy hoạch đô thị năm 2009 và Luật Kiến trúc năm 2019 đã xác định các nhiệm vụ của Ủy ban nhân dân cấp tỉnh trong công tác lập, thẩm định, phê duyệt, điều chỉnh và tổ chức thực hiện quy hoạch đô thị và quản lý phát triển đô thị theo quy hoạch đô thị đã được phê duyệt; thực hiện quản lý nhà nước về hoạt động kiến trúc. Tại Khoản 4 Điều 3 của Luật Quy hoạch đô thị năm 2009 xác định: "*Quy hoạch đô thị là việc tổ chức không gian, kiến trúc, cảnh quan đô thị, hệ thống công trình hạ tầng kỹ thuật, công trình hạ tầng xã hội và nhà ở để tạo lập môi trường sống thích hợp cho người dân sống trong đô thị, được thể hiện thông qua đồ án quy hoạch đô thị*". Đây là các cơ sở pháp lý quan trọng để Thành phố tổ chức triển khai thực hiện các nhiệm vụ của mình, bao gồm hoạt động quản lý, phát triển hệ thống bờ kè, sông, kênh rạch tại Thành phố Hồ Chí Minh.

[1] Lưu ý, việc phân chia như trên mang tính tương đối vì từng văn bản của Thành phố có thể quy định nhiều lĩnh vực, nhiều nội dung liên quan

II. Nhận định chung về quy định pháp luật hiện hành gắn với tình hình kinh tế - xã hội của Thành phố

1. Như đã nêu, hệ thống văn bản quy phạm pháp luật của Trung ương và Thành phố đã quy định tương đối toàn diện, bao quát các vấn đề quản lý nhà nước về hạ tầng đô thị, quy hoạch kiến trúc nói chung cũng như quản lý hệ thống bờ kè, sông, kênh rạch nói riêng; một số quy định pháp luật của Trung ương đã giao thẩm quyền, nhiệm vụ, quyền hạn cho Chính quyền địa phương trong công tác quản lý, chỉ đạo, điều hành và xử lý các vấn đề phát sinh.

Tuy vậy, qua rà soát sơ bộ, Sở Tư pháp nhận thấy nội dung về quy hoạch và phát triển kè sông Sài Gòn và sông, kênh nội thành là thực tiễn đặt ra từ hoạt động quản lý nhà nước và chiến lược phát triển đô thị đối với một thành phố đặc thù như Thành phố Hồ Chí Minh, chính vì vậy, các chế định về quy hoạch và quản lý đối với bờ kè sông, kênh nội thành chưa được quy định rõ ràng, cụ thể trong các văn bản quy phạm pháp luật của Trung ương cũng như văn bản của Thành phố và đến nay, chưa có quy định riêng điều chỉnh trực tiếp vấn đề này.

1.1. Xét ở góc độ pháp luật về quy hoạch kiến trúc, Luật Quy hoạch đô thị năm 2009, Luật Kiến trúc năm 2019 và các văn bản quy định chi tiết thi hành chỉ điều chỉnh, đề cập đến việc tổ chức không gian, tạo lập môi trường sống thích hợp cho người dân sống trong đô thị phù hợp với quy hoạch tổng thể của cấp tỉnh và cấp quốc gia. Chưa thực sự có những quy định cụ thể, tạo cơ chế cho việc kết hợp quản lý tổng thể gắn với phát triển kinh tế- văn hóa- du lịch, giao thông vận tải, phát huy lợi thế, tiềm năng riêng có của từng địa phương.

Bên cạnh đó, ở góc độ phát triển kinh tế-xã hội, việc quy hoạch tổng thể hệ thống bờ kè sông Sài Gòn, kênh nội thành của Thành phố, đối chiếu với Luật Quy hoạch năm 2019 có thể còn có nhiều quan điểm, ý kiến khác nhau trong việc xác định thuộc "*Quy hoạch tỉnh*" hay thuộc "*Quy hoạch có tính chất kỹ thuật, chuyên ngành*" từ đó, sẽ ảnh hưởng đến việc xác định thẩm quyền, nội dung, trình tự, thủ tục thực hiện công tác quy hoạch nói chung và việc triển khai các định hướng, giải pháp trên thực tế.

1.2. Xét ở góc độ quy định chuyên ngành- kỹ thuật về quản lý đê điều, thủy lợi và hoạt động xây dựng công trình, các văn bản luật như Luật đê điều, Luật thủy lợi, Luật xây dựng bao gồm các quy định về công tác quản lý nhà nước gắn với hạ tầng kỹ thuật phục vụ cho hoạt động sản xuất nông nghiệp, phòng chống thiên tai, quản lý xây dựng là chính, chưa có quy định, quy chuẩn kỹ thuật có tính đến yếu tố đặc thù của Thành phố là hệ thống bờ kè ven sông, kênh rạch này không chỉ gắn với chức năng hạ tầng cụ thể mà dự kiến phải đáp ứng nhiều chức năng gắn với các hoạt động văn hóa và du lịch trong thời gian tới theo chủ trương phát triển của Thành phố.

1.3. Các quy định pháp luật về bảo vệ môi trường, giao thông đường thủy nội địa, xử lý vi phạm hành chính… Chỉ quy định các vấn đề trực tiếp liên quan và gắn với công tác quản lý trên bình diện chung, chưa có quy định riêng hoặc quy định chuyên ngành về quản lý hệ thống kè sông, kênh nội thành, chưa có quy định về nhận điện và xử lý hành vi vi phạm pháp luật liên quan đến quản lý bờ kè, kênh nội thành.

Ngoài ra, các văn bản quy phạm pháp luật của Trung ương chưa có quy định cụ thể về việc giao thẩm quyền cho Chính quyền địa phương ban hành các văn bản quy phạm pháp luật quy định, điều chỉnh các nội dung liên quan đến quản lý bờ kè sông, kênh nội thành, điều này dẫn đến chưa đủ cơ sở pháp lý để tổ chức triển khai thực hiện các giải pháp, định hướng của Thành phố phù hợp với thực tiễn, đặc thù và yêu cầu quản lý, phát triển của Thành phố.

2. Qua theo dõi chung, Sở Tư pháp nhận thấy, trong giai đoạn gần đây, nổi lên nhiều hành vi vi phạm pháp luật làm ảnh hưởng đến công tác quy hoạch của Thành phố, việc quản lý sông Sài Gòn nói chung và hệ thống kênh rạch, bờ kè của Thành phố nói riêng như: hành vi khai thác cát sông trái phép quá mức dẫn đến hiện tượng sạt lở, thay đổi dòng chảy trong bối cảnh tác động của biến đổi khí hậu ngày càng hiện hữu; hành vi xây dựng trái phép, lấn chiếm hành lang bảo vệ đã được quy hoạch xây dựng ảnh hưởng đến cảnh quan và trật tự xây dựng đô thị, hành vi

thiếu ý thức trong việc xả thải trái phép (chất thải sinh hoạt, công nghiệp, chăn nuôi) đến mức báo động, làm ô nhiễm môi trường, ảnh hưởng đến chất lượng cuộc sống và cảnh quan chung; một số vi phạm về an toàn giao thông đường thủy nội địa dẫn đến những sự cố, tai nạn đáng tiếc[2].

Bên cạnh đó, hệ thống quy định pháp luật về xử lý vi phạm còn chưa đồng bộ với tình hình kinh tế-xã hội của Thành phố, cụ thể, hệ thống quy định pháp luật hiện hành còn chưa quy định (hoặc chưa phân cấp quy định) các biện pháp chế tài, quy định xử lý cần thiết đối với một số hành vi phát sinh từ thực tiễn quản lý đô thị, dẫn đến các cơ quan chức năng, cơ quan thực thi pháp luật không có đầy đủ cơ sở để xử lý khi phát hiện. Điển hình là hành vi câu cá trên các bờ kênh, bờ sông từng gây gây bức xúc trong nhân dân, nhưng do chưa có quy định pháp luật hướng dẫn quy định cụ thể trong việc xử lý, dẫn đến cơ quan chức năng còn lúng túng trong xử lý, nhiều trường hợp chỉ có thể nhắc nhở, vận động mà chưa thể xử phạt vì không đủ cơ sở pháp lý, chưa kể trong trường hợp các đối tượng đánh bắt cá trên sông, kênh rạch nội đô bằng canô, xuồng cao tốc và dùng thiết bị xung-kích điện thì các cơ quan quản lý (cụ thể là Ủy ban nhân dân quận, phường) không có phương tiện để theo dõi, truy bắt và xử lý.

III. Một số gợi ý về hoàn thiện thể chế, chính sách và các giải pháp

Để thực hiện tốt quản lý, phát triển, đầu tư, xây dựng mới hệ thống bờ kè sông, kênh rạch tại Thành phố Hồ Chi Minh, Sở Tư pháp nhận thấy, công tác phối hợp quản lý liên ngành, liên vùng cần được tăng cường thực hiện thông qua việc hoàn thiện về thể chế đối với hệ thống văn bản quy phạm pháp luật và văn bản chỉ đạo, điều hành, quản lý để giải quyết thấu đáo và hiệu quả các vấn đề phát sinh trong thực tiễn, đáp ứng chiến lược quy hoạch. Cụ thể:

[2] Đơn cử một số vụ việc cụ thể như: vụ du thuyền Dìn Ký bị chìm trên sông Sài Gòn; vụ tai nạn tàu cánh ngầm tại đoạn gần cầu Phú Mỹ; và mới nhất là vụ tàu contener đâm vào cầu cảng Sài Gòn.

1. Về công tác phối hợp quản lý hệ thống sông, kênh rạch, bờ kè sông:

Sông Sài Gòn khi vào địa phận Thành phố Hồ Chí Minh chảy qua địa bàn nhiều quận, huyện trước khi vào khu vực nội đô của Thành phố. Từ đó, để đảm bảo công tác quản lý đồng bộ hệ thống kè bờ, kênh trong khu vực nội thành cần tính đến vấn đề phối hợp quản lý liên vùng (liên địa bàn), phát huy vai trò của Ủy ban nhân dân các quận, huyện khu vực thượng lưu sông Sài Gòn kể cả các quận, huyện ở vùng hạ lưu sông Sài Gòn, gắn kết với trách nhiệm quản lý của các Sở, ngành liên quan để công tác quản lý, quy hoạch đạt hiệu quả.

Để đáp ứng yêu cầu này, công tác quy hoạch, quản lý phải thống nhất dưới sự chỉ đạo, điều hành của Ủy ban nhân dân Thành phố, phù hợp với thẩm quyền theo quy định của pháp luật về quy hoạch, đảm bảo tính thống nhất, đồng bộ, tránh phân tán trong công tác quản lý, nhằm có điều kiện tập trung nguồn lực tài chính tại các điểm cảnh quan chung, có những công trình là điểm nhất mang tính lan tỏa cho các dự án khác.

Chú trọng đẩy mạnh phối hợp quản lý trên tất cả các lĩnh vực, phạm vi có liên quan đến sinh thái, cảnh quan, tài nguyên gắn với sông Sài Gòn như: quản lý chất lượng nước, quản lý các chất thải, quy chuẩn về xả thải vào hệ thống sông gồm chất thải công nghiệp, chất thải sinh hoạt, chất thải chăn nuôi; quản lý việc khai thác cát, khắc phục tình trạng sạt lở; bảo vệ hệ thống đê điều, công trình thủy lợi gắn với việc điều hòa nguồn nước, dòng chảy thủy lưu, phòng chống thiên tai góp phần giữ vững cảnh quan, hiện trạng; chống ngập nước khi mưa, triều cường và dự kiến là tác động của biến đổi khí hậu cho đến các vấn đề quản lý đầu tư xây dựng hạ tầng.

Để giải quyết vấn đề này, Chính quyền Thành phố cần quan tâm xây dựng Quy chế phối hợp quản lý liên ngành gắn với trách nhiệm của từng ngành trong tổng thể chung, đặt dưới sự chỉ đạo trực tiếp của Ủy ban nhân dân Thành phố, có thể nghiên cứu thành lập Ban Chỉ đạo/Ban Quản lý phát triển sông, kè bờ sông gồm các thành viên của các Sở, ngành chuyên môn và Ủy ban nhân dân các quận, huyện liên quan.

Như vậy, về công tác phối hợp quản lý, Sở Tư pháp ủng hộ một giải pháp quản lý mang tính đồng bộ, toàn diện, gắn với trách nhiệm chuyên môn của từng cơ quan quản lý để giải quyết một số vấn đề từ quá trình quy hoạch, phát triển theo nguyên tắc phối hợp quản lý liên ngành, liên vùng, địa bàn giáp ranh.

2. Một số yêu cầu của công tác quản lý, quy hoạch và phát triển:

Sở Tư pháp nhận thấy hệ thống thể chế từ văn bản quy phạm pháp luật cho đến văn bản chỉ đạo, điều hành phải được xây dựng đồng bộ, toàn diện, có định hướng rõ ràng để trực tiếp điều chỉnh, giải quyết những yêu cầu, định hướng của công tác quản lý, quy hoạch và phát triển ở các khía cạnh sau:

2.1. Hoàn thiện thể chế pháp luật và văn bản quản lý, chỉ đạo, điều hành công tác quy hoạch tổng thể và quy hoạch chi tiết việc cải tạo, phát triển hệ thống kè bờ sông Sài Gòn và sông, kênh nội thành gắn với các giải pháp về chuyên môn để tổ chức triển khai thực hiện một cách đồng bộ, phù hợp với thực tiễn và các quy định pháp luật, đáp ứng mục tiêu, yêu cầu chiến lược của công tác quy hoạch, phát triển trên cơ sở các đề án quy hoạch tổng thể và chi tiết

Trong tổ chức triển khai thực hiện, cần chú trọng thực hiện việc quản lý các dự án đầu tư xây dựng đối với khu dân cư, khu đô thị mới, chỉnh trang đô thị, phát triển nhà, dự án nâng cấp đô thị phù hợp với yêu cầu quy hoạch và phát triển bờ kè sông Sài Gòn, công tác phòng, chống thiên tai gắn với phát triển kinh tế-xã hội của Thành phố. Lưu ý gắn kết giữa công tác xây dựng với công tác quy hoạch đảm bảo cảnh quan chung, đồng thời cũng cần lưu ý đến việc phát triển hạ tầng, gắn với công tác quản lý giao thông, giải quyết vấn đề kẹt xe, ngập nước, vì đây là vấn đề ảnh hưởng chung.

Chú trọng nghiên cứu chính sách, giải pháp tạo vùng đệm bảo vệ hệ thống bờ kè, sông Sài Gòn (quỹ đất giáp ranh bờ kè), các quy định, quy chuẩn cụ thể về hành lang an toàn; quy tắc an toàn khi tham gia giao thông đường thủy trên sông, kênh rạch. Đẩy mạnh việc đầu tư xây dựng kè bờ sông, rạch tại các vị trí có nguy cơ cao sạt lở bờ sông, rạch và các bờ sông, rạch có chức năng tiêu thoát nước, tiến đến phủ kín chiều dài hệ thống sông, song song với kiểm tra việc thực hiện các quy định pháp luật về quản lý chất lượng công trình xây dựng đối với đê điều, kè sông, kè biển, hệ thống tiêu thoát nước, cống ngăn triều.

Bên cạnh đó, trong quá trình tổ chức thực hiện cần đảm bảo xuyên suốt mục đích, ý nghĩa của công tác quy hoạch, phát triển hệ thống hạ tầng kè bờ sông, kênh rạch phải thực sự phục vụ cho cộng đồng dân cư đô thị, du khách tham quan, vì lợi ích chung của xã hội theo quy định của Khoản 4 Điều 3 Luật Quy hoạch đô thị năm 2009; đảm bảo tính rõ ràng, công khai, minh bạch, đúng pháp luật trong công tác quy hoạch, quản lý để không xảy ra các hiện tượng "*bao chiếm*", "*phân lô*" trái phép nhằm chiếm hữu, sử dụng không gian chung để phục vụ cho lợi ích riêng của một vài dự án "*đô thị ven sông*", chung cư cao cấp, khách sạn, khu nghỉ dưỡng, biệt thự ven sông nhất là đối với những vị trí đẹp, đắc địa, mà không phục vụ cho lợi ích chung của cộng đồng dân cư (công viên ven sông, hàng lang đi bộ ven sông), không đảm bảo chức năng củng cố và phát triển hạ tầng xã hội như thực trạng xảy ra ở các bãi biển, thắng cảnh của đất nước ta trong thời gian qua.

2.2. Tiếp tục hoàn thiện thể chế về công tác quy hoạch, phát triển gắn với công tác bảo vệ môi trường sinh thái của hệ thống sông Sài Gòn, thích ứng với những tác động của biến đổi khí hậu. Trong tổ chức thực hiện, các cơ quan chức năng cần chú trọng thực hiện việc nghiên cứu, quan trắc về chất lượng nước và môi trường sông, kênh rạch, gắn với công tác bảo vệ môi trường, sinh cảnh, hệ sinh thái của hệ thống sông Sài Gòn trong địa phận Thành phố; làm tốt công tác dự báo, phát hiện và kịp thời thông báo diễn biến sạt lở, cảnh báo vùng có nguy cơ xảy ra sạt lở nhằm xây dựng các biện pháp thích hợp phòng tránh hoặc giảm thiểu thiệt hại; tăng cường kiểm tra, ngăn chặn khai thác cát, sỏi, khoáng sản hoặc thực hiện các hoạt động sản xuất, kinh doanh trái phép, sai phép làm ảnh hưởng hoặc gây sạt lở bờ sông, bờ biển.

Tăng cường thực hiện công tác đánh giá chất lượng, kiểm định độ an toàn nhà ở, công trình

công cộng trong khu vực có nguy cơ sạt lở; phối hợp, tổ chức quản lý đầu tư xây dựng công trình, thủy lợi, bố trí dân cư phòng chống thiên tai, cống ngăn triều cường, đê biển, bờ bao, kè chống sạt lở, nạo vét tiêu thoát nước sông, kênh, rạch trên địa bàn thành phố; tăng cường kiểm tra, ngăn chặn, xử lý hoạt động xây dựng công trình, nhà cửa trái phép, sai phép làm ảnh hưởng hoặc gây sạt lở bờ sông.

2.3. Hoàn thiện thể chế công tác quản lý, quy hoạch, phát triển hệ thống bờ kè sông Sài Gòn, kênh rạch phải đáp ứng yêu cầu phát triển về mặt văn hóa-du lịch, xem đây là nét đặc sắc của Thành phố Hồ Chí Minh, tiến đến xác định như là một tâm điểm thuộc lĩnh vực phát triển mũi nhọn của Thành phố.

Theo đó, Chính quyền các cấp, các ngành, các địa phương, các tổ chức, đoàn thể cần tăng cường việc tuyên truyền, quảng bá các thông tin, sự kiện văn hóa và du lịch nhằm thu hút khách du lịch, các sự kiện liên quan đến sông Sài Gòn ở khu vực nội đô phù hợp với chiến lược phát triển của Thành phố Hồ Chí Minh là một trung tâm văn hóa lớn bên cạnh là trung tâm kinh tế-tài chính của nước ta; thực hiện tốt công tác vận động, tuyên truyền nâng cao ý thức bảo vệ môi trường của người dân và du khách, thực hiện nếp sống đô thị văn minh, hiện đại, xanh-sạch-đẹp, thân thiện với môi trường, hài hòa với thiên nhiên trong xu thế phát triển loại hình "*đô thị sinh thái*" ngày nay.

Chú trọng thực hiện tốt công tác quản lý về giao thông đường thủy nội địa, đề xuất, xây dựng và hoàn thiện các quy chuẩn về điều kiện và quy tắc an toàn tham gia giao thông đường thủy nội địa để hạn chế và kéo giảm các tai nạn giao thông đường thủy, đem lại sự yên tâm cho người dân Thành phố và du khách, qua đó góp phần phát triển các loại hình du lịch đường sông gắn với cảnh quan sông ngòi, kênh rạch của Thành phố.

3. Tăng cường hoàn thiện hệ thống pháp luật và đẩy mạnh công tác quản lý, thực thi pháp luật về quy hoạch phát triển kênh nội thành, bờ kè sông Sài Gòn

Công tác quy hoạch, quản lý kênh nội thành, bờ kè sông phải gắn với công tác tuyên truyền, vận động nhân dân cùng biết và cùng thực hiện, ngoài ra, cần tăng cường kiểm tra thường xuyên, xử lý nghiêm các hành vi vi phạm pháp luật trong công tác quản lý kè bờ sông, kênh nội thành nói riêng và tài nguyên môi trường, cảnh quan đô thị của Thành phố nói chung, kiên quyết xử lý nghiêm các hành vi sai phạm; đồng thời, tiếp tục kiến nghị cơ quan ở Trung ương nâng mức xử phạt vi phạm hành chính nhằm đủ sức răn đe và phù hợp với tình hình phát triển kinh tế-xã hội của Thành phố Hồ Chí Minh; nghiên cứu, đề xuất quy định phân cấp cho Chính quyền thành phố được phép quy định xử phạt đối với một số hành vi vi phạm mang tính đặc thù phát sinh từ thực tiễn quản lý đô thị của Thành phố Hồ Chí Minh.

Đồng thời, Sở Tư pháp kiến nghị Ủy ban nhân dân Thành phố chỉ đạo các đơn vị liên quan tiếp tục tổ chức rà soát các văn bản quy phạm pháp luật của Trung ương về quy hoạch, quản lý đô thị để xác định các quy định, điều khoản của Luật, Nghị định giao thẩm quyền cho Chính quyền địa phương (Hội đồng nhân dân Thành phố, Ủy ban nhân dân cấp Thành phố) trong việc ban hành các văn bản quy phạm pháp luật để điều chỉnh, quy định về quản lý, phát triển bờ kè, sông, kênh rạch thuộc phạm vi của địa phương để tham mưu ban hành văn bản theo đúng thẩm quyền.

Trường hợp qua công tác rà soát văn bản nhận thấy chưa có quy định về phân cấp, đề nghị các đơn vị tổ chức nghiên cứu, xây dựng Đề án, phương án báo cáo Quốc hội, Chính phủ, các Bộ, ngành liên quan sớm ban hành văn bản chi tiết thi hành, ban hành quy định riêng có tính đặc thù hoặc phân cấp cho Thành phố ban hành hoặc có thể cho phép thực hiện theo cơ chế thí điểm, như vậy, sẽ đảm bảo chặt chẽ về trình tự, thủ tục pháp lý, tạo điều kiện thuận lợi trong việc triển khai các giải pháp quản lý, điều hành trên thực tế phù hợp với chiến lược chung.

DANH MỤC VĂN BẢN QUY PHẠM PHÁP LUẬT
CÓ LIÊN QUAN ĐẾN QUẢN LÝ HỆ THỐNG SÔNG, KÊNH RẠCH, ĐÊ ĐIỀU

TT	Tên văn bản	Số ký hiệu	Trích yếu văn bản
NHÓM CÁC VĂN BẢN VỀ BẢO VỆ CẢNH QUAN TRÊN SÔNG, KÊNH RẠCH (05 văn bản)			
1	Quyết định	29/2014/QĐ-UBND 29/8/2014	Ban hành Quy chế quản lý quy hoạch, kiến trúc đô thị chung Thành phố Hồ Chí Minh
2	Quyết định	319/2003/QĐ-UB 26/12/2003	Về ban hành Quy định về quản lý việc san lấp và xây dựng công trình trên sông, kênh, rạch, đầm, hồ công cộng thuộc địa bàn Thành phố Hồ Chí Minh
3	Quyết định	61/2016/QĐ-UBND 10/12/2016	Về việc ban hành Quy chế quản lý và xử lý vật tư thu hồi từ các công trình hạ tầng giao thông đường bộ, đường thủy nội địa và công viên cây xanh do Thành phố Hồ Chí Minh quản lý
4	Quyết định	22/2017/QĐ-UBND 18/4/2017	Ban hành về Quy định về quản lý, sử dụng hành lang trên bờ sông, suối, kênh rạch, mương và hồ công cộng thuộc địa bàn Thành phố Hồ Chí Minh
5	Chỉ thị	09/2010/CT-UBND 11/3/2010	Về tăng cường công tác quản lý nhà nước đối với sông, suối, kênh, rạch, hồ công cộng và trật tự an toàn giao thông đường thủy nội địa trên địa bàn Thành phố Hồ Chí Minh
NHÓM VĂN BẢN VỀ QUẢN LÝ GIAO THÔNG ĐƯỜNG THỦY NỘI ĐỊA (05 văn bản)			
7	Quyết định	02/2013/QĐ-UBND 10/1/2013	Về quy định điều kiện an toàn hoạt động của phương tiện thủy nội địa thô sơ có trọng tải toàn phần dưới 01 tấn hoặc có sức chở dưới 05 người
8	Quyết định	22/2014/QĐ-UBND 01/7/2014	Ban hành Quy định quản lý hoạt động vận tải hành khách du lịch đường thủy trên địa bàn Thành phố Hồ Chí Minh
9	Quyết định	39/2014/QĐ-UBND 21/11/2014	Ban hành Quy chế phối hợp quản lý phương tiện thủy hoạt động trên địa bàn Thành phố Hồ Chí Minh
10	Quyết định	27/2015/QĐ-UBND 08/6/2015	Về thực hiện công tác cấp giấy phép và quản lý hoạt động bến khách ngang sông trên địa bàn Thành phố
11	Chỉ thị	33/2006/CT-UBND 23/10/2006	Về tăng cường công tác quản lý hoạt động xếp dỡ hàng hóa rau củ quả, trái cây các loại và thủy hải sản tại các cảng, bến thủy nội địa dọc 04 tuyến giao thông đường thủy nội địa trên địa bàn Thành phố Hồ Chí Minh
NHÓM VĂN BẢN VỀ BẢO VỆ TÀI NGUYÊN-MÔI TRƯỜNG SÔNG, KÊNH RẠCH (08 văn bản)			
12	Quyết định	73/2007/QĐ-UBND 10/05/2007	Về ban hành Quy định Quản lý dịch vụ thu gom, vận chuyển và xử lý bùn hầm cầu, bùn nạo vét hệ thống thoát nước và kênh rạch trên địa bàn Thành phố Hồ Chí Minh
13	Quyết định	107/2007/QĐ-UBND 31/07/2007	Về ban hành Quy định quản lý Nhà nước về hoạt động khí tượng thủy văn trên địa bàn Thành phố Hồ Chí Minh
14	Quyết định	16/2014/QĐ-UBND 06/5/2014	Về việc phân vùng các nguồn tiếp nhận nước thải trên địa bàn Thành phố Hồ Chí Minh
15	Quyết định	04/2015/QĐ-UBND 15/01/2015	Ban hành Quy định về quản lý hoạt động khoáng sản và bảo vệ khoáng sản chưa khai thác trên địa bàn Thành phố Hồ Chí Minh

16	Quyết định	44/2015/QĐ-UBND 09/9/2015	Ban hành Quy định quản lý bùn thải trên địa bàn Thành phố Hồ Chí Minh.
17	Quyết định	57/2015/QĐ-UBND 10/12/2015	Về ban hành Quy định quản lý tài nguyên nước trên địa bàn Thành phố Hồ Chí Minh.
18	Quyết định	37/2018/QĐ-UBND ngày 09/10/2018	Ban hành Quy chế thu thập, quản lý, khai thác, chia sẻ và sử dụng thông tin, dữ liệu tài nguyên và môi trường trên địa bàn Thành phố Hồ Chí Minh.
19	Quyết định	48/2018/QĐ-UBND ngày 15/12/2018	Ban hành Quy định về việc phối hợp trong công tác quản lý hoạt động hệ thống quan trắc tự động của các nguồn thải lớn trên địa bàn Thành phố.
NHÓM VĂN BẢN VỀ PHÒNG CHỐNG THIÊN TAI, SẠT LỞ, NGẬP NƯỚC, BẢO VỆ ĐÊ ĐIỀU (09 văn bản)			
20	Quyết định	16/2019/QĐ-UBND 01/7/2019	Ban hành Quy chế phối hợp trong công tác phòng, chống, xử lý sạt lở bờ sông, bờ biển trên địa bàn thành phố
21	Quyết định	59/2011/QĐ-UBND 21/9/2011	Ban hành Quy định về công tác phòng, chống, ứng phó và khắc phục hậu quả thiên tai trên địa bàn thành phố
22	Quyết định	52/2011/QĐ-UBND 29/7/2011	Về việc công bố các danh mục kinh tế - kỹ thuật sử dụng cừ vách nhựa uPVC trong xây dựng công trình đê bao, bờ kè phòng chống sạt lở, triều cường, ngập nước kết hợp giao thông nông thôn trên địa bàn Thành phố Hồ Chí Minh
23	Quyết định	33/2013/QĐ-UBND 30/8/2013	Về gia hạn hiệu lực của Quyết định số 52/2011/QĐ-UBND ngày 29 tháng 7 năm 2011 của Ủy ban nhân dân thành phố về việc công bố các định mức kinh tế - kỹ thuật sử dụng cừ vách nhựa uPVC trong xây dựng công trình đê bao, bờ kè phòng chống sạt lở, triều cường, ngập nước kết hợp giao thông nông thôn trên địa bàn thành phố
24	Quyết định	47/2015/QĐ-UBND 30/9/2015	Về gia hạn hiệu lực của Quyết định số 52/2011/QĐ-UBND ngày 29 tháng 7 năm 2011 của Ủy ban nhân dân Thành phố về việc công bố các định mức kinh tế - kỹ thuật sử dụng cừ vách nhựa uPVC trong xây dựng công trình đê bao, bờ kè phòng chống sạt lở, triều cường, ngập nước kết hợp giao thông nông thôn trên địa bàn Thành phố Hồ Chí Minh.
25	Quyết định	37/2016/QĐ-UBND 27/9/2016	Về gia hạn hiệu lực của Quyết định số 52/2011/QĐ-UBND công bố các định mức kinh tế kỹ thuật sử dụng cừ vách nhựa uPVC trong xây dựng công trình đê bao, bờ kè phòng chống sạt lở, triều cường, ngập nước kết hợp giao thông nông thôn trên địa bàn Thành phố Hồ Chí Minh
26	Quyết định	14/2017/QĐ-UBND 14/3/2017	Về gia hạn hiệu lực của Quyết định số 52/2011/QĐ-UBND ngày 29 tháng 7 năm 2011 của Ủy ban nhân dân thành phố về việc công bố các định mức kinh tế kỹ thuật sử dụng cừ vách nhựa uPVC trong xây dựng cồng trình đê bao, bờ kè phòng chống sạt lở, triều cường, ngập nước kết hợp giao thông nông thôn trên địa bàn Thành phố Hồ Chí Minh
27	Quyết định	28/2014/QĐ-UBND 06/8/2014	Ban hành Quy định chế độ trách nhiệm người đứng đầu các cơ quan, đơn vị trong công tác quản lý, bảo vệ đê điều trên địa bàn Thành phố Hồ Chí Minh
28	Quyết định	35/2014/QĐ-UBND 04/11/2014	Về việc sửa đổi, bổ sung một số điều của Quy định về quản lý khai thác và bảo vệ công trình thủy lợi trên địa bàn Thành phố Hồ Chí Minh ban hành kèm theo Quyết định số 08/2010/QĐ-UBND ngày 01 tháng 02 năm 2010 của Ủy ban nhân dân Thành phố ban hành quy định về quản lý khai thác và bảo vệ công trình thủy lợi trên địa bàn Thành phố Hồ Chí Minh

SƠ TƯ PHÁP THÀNH PHỐ HỒ CHÍ MINH

BẢO TỒN DI SẢN VÀ CẢNH QUAN KIẾN TRÚC TRÊN BỜ SÔNG SÀI GÒN, SÔNG VÀ KÊNH NỘI THÀNH THEO HƯỚNG BỀN VỮNG

Sở Văn hóa và Thể thao Thành phố Hồ Chí Minh

1. Đặt vấn đề:

Thành phố Hồ Chí Minh với bề dày lịch sử văn hóa hơn 300 năm hình thành và phát triển nên có đầy đủ các loại hình di sản văn hóa như: di tích khảo cổ học, di tích lịch sử, di tích kiến trúc nghệ thuật; di sản văn hóa phi vật thể… đã thu hút đông đảo các du khách trong và ngoài nước đến tham quan, tìm hiểu mỗi năm.

Những năm gần đây, Ủy ban nhân dân Thành phố đã có sự quan tâm thiết thực nhằm thúc đẩy sự phát triển kinh tế - xã hội luôn đứng đầu trong cả nước về tăng trưởng kinh tế nhanh theo hướng bền vững, để tương xứng với vị trí vai trò là một trung tâm kinh tế, văn hóa, khoa học, giáo dục của cả nước. Tuy nhiên, trong bối cảnh toàn cầu hóa nền kinh tế, sự biến đổi khí hậu, Thành phố Hồ Chí minh đang đứng trước nhiều khó khăn thách thức như: nước biển dâng, khí hậu nóng lên, triều cường…, do đó để từng bước đưa Thành phố Hồ Chí Minh giàu mạnh hơn, đảm bảo sự hài hòa, bền vững giữa phát triển kinh tế với chính trị và văn hóa, đòi hỏi phải có sự phát triển đồng bộ trên tất cả các mặt đời sống kinh tế xã hội. Trên phương diện vai trò quản lý văn hóa, thể thao, đặc biệt là đối với lĩnh vực di sản văn hóa; Sở Văn hóa và Thể thao tham gia Hội thảo với chủ đề *"Bảo tồn di sản văn hóa trên bờ sông Sài Gòn, sông và kênh rạch nội thành theo hướng bền vững"*. Qua đó đánh giá những thuận lợi, khó khăn trong việc bảo vệ di sản văn hóa trên địa bàn thành phố, từ đó đề xuất một số giải pháp để bảo vệ, phát huy giá trị di sản văn hóa, tạo sự bền vững giữa phát triển kinh tế với chính trị và văn hóa.

2. Quan điểm bảo vệ và phát huy giá trị di sản văn hóa theo hướng bền vững

Căn cứ Luật Di sản văn hóa năm 2001 và Luật sửa đổi bổ sung một số điều của Luật Di sản văn hóa năm 2009; Căn cứ tình hình thực tế tại địa phương để việc bảo vệ và phát huy giá trị di sản văn hóa – lợi thế thúc đẩy chuyển biến kinh tế xã hội theo hướng bền vững, cần thực hiện bốn nội dung sau:

Một là, bảo vệ và phát huy giá trị di sản văn hóa kết hợp chặt chẽ với bảo vệ an ninh, chính trị, củng cố quốc phòng, giữ gìn trật tự, an toàn xã hội.

Hai là, bảo vệ và phát huy giá trị di sản văn hóa đảm bảo phát triển hiệu quả và bền vững, gắn chặt với nhiệm vụ bảo vệ môi trường, gìn giữ và tôn tạo cảnh quan môi trường xung quanh.

Ba là, bảo vệ và phát huy giá trị di sản văn hóa để làm động lực thúc đẩy các ngành khác phát triển, góp phần chuyển dịch cơ cấu kinh tế.

Bốn là, thu hút mạnh mẽ các thành phần kinh tế, nguồn lực từ người dân trong việc xã hội hóa các hoạt động văn hóa.

Trong bốn nội dung nêu trên, nội dung bảo vệ và phát huy giá trị di sản văn hóa là động lực thúc đẩy các ngành khác phát triển, góp phần chuyển dịch cơ cấu kinh tế là vô cùng quan trọng vì sẽ thúc đẩy kinh tế xã hội chuyển biến theo hướng bền vững trên cơ sở dựa vào các giá trị di sản văn hóa, nghệ thuật.

3. Công tác bảo tồn và phát huy giá trị di sản văn hóa gắn với du lịch:

Tính đến hết tháng 7/2019, trên địa bàn Thành phố Hồ Chí Minh đã có 172 di tích được xếp hạng, tập trung ở 03 loại hình, gồm: kiến trúc nghệ thuật (55,82% - 30 di tích quốc gia, 66 di tích kiến trúc nghệ thuật), lịch sử (43,02% - 02 di tích quốc gia đặc biệt, 24 di tích quốc gia, 48 di tích cấp thành phố), khảo cổ (1,16% - 02 di tích quốc gia). Trong đó có 41,86% di tích là cơ sở tín ngưỡng (72 di tích); 19,20% di tích là cơ sở tôn giáo - Phật giáo (33 di tích); 7,56% di tích là công trình, địa điểm thuộc quyền sở hữu nhà, quyền sử dụng đất của tư nhân (13 di tích); 31,40% các công trình di tích là cơ quan hành chính, đơn vị sự nghiệp, tổ chức chính trị - xã hội, công trình thuộc quyền sở hữu Nhà nước (54 di tích).

Trong 172 di tích xếp hạng có một số di tích ở vị trí gần hoặc giáp với tuyến bờ kè sông Sài Gòn và sông, rạch nội thành chủ yếu ở địa bàn các Quận 1, 2, 4, 5, 7, 8, 9, 12, Bình Tân, Bình Thạnh và Gò Vấp, như sau:

- Địa điểm lưu niệm Chủ tịch Tôn Đức Thắng tại khu vực Ba Son (tên gọi di tích hiện nay là Địa điểm lưu niệm Chủ tịch Tôn Đức Thắng tại khu vực Ba Son, gồm: Ụ tàu nhỏ và triền nề): di tích nằm ven theo sông Sài Gòn. Hiện tại di tích do Tổng Công ty Ba Son quản lý. Trong thời gian qua, Tổng Công ty Ba Son cũng đang chuẩn bị phương án thiết kế tu bổ di tích để bảo tồn Ụ tàu nhỏ, triền nề, phục hồi lại xưởng cơ khí thành Nhà Truyền thống Ba Son và trưng bày các hiện vật liên quan đến cuộc đời hoạt động của Chủ tịch Tôn Đức Thắng. Địa điểm di tích này sau khi tu bổ tôn tạo sẽ trở thành điểm nhấn trong Khu phức hợp Sài Gòn- Ba Son.

- Cầu Mống: Di tích bắc ngang vàm rạch Bến Nghé, thuộc địa bàn Quận 1 và Quận 4. Khu vực bảo vệ di tích nằm trên hàng lang bảo vệ kênh rạch. Di tích này hiện do Khu Quản lý giao thông đô thị số 1 quản lý. Di tích này được đơn vị quản lý bảo dưỡng thường xuyên. Hiện tại, địa điểm này cũng là nơi được khách trong nước và ngoài nước đến tham quan.

- Cột cờ Thủ Ngữ: Di tích trên vỉa hè Bến Bạch Đằng, có khu vực bảo vệ nằm trên hành lang bảo vệ kênh rạch, bờ sông Sài Gòn, Quận 1. Di tích này hiện tại do Ủy ban nhân dân Quận 1 quản lý. Di tích này nằm trong tổng thể đồ án quy hoạch chi tiết tỷ lệ 1/500 dự án Công viên cảng Bạch Đằng. Vị trí cột cờ Thủ Ngữ dự kiến sẽ tổ chức thi tuyển thiết kế kiến trúc quốc tế, nhằm lựa chọn phương án kiến trúc tối ưu, tạo điểm nhấn của Công viên.

- Căn cứ Vùng Bưng 6 Xã: Di tích thuộc địa bàn Quận 2 và Quận 9, ở vị trí giáp với rạch Trau Trảu, có một phần diện tích khoanh vùng các khu vực bảo vệ thuộc rạch Trau Trảu. Ủy ban nhân dân Thành phố đã chỉ đạo cho Sở Văn hóa và Thể thao và Ủy ban nhân dân Quận 9 phối hợp điều chỉnh khoanh vùng các khu vực bảo vệ di tích vừa bảo vệ di tích lịch sử vừa kết hợp là địa điểm du lịch bảo tồn cảnh quan sông nước hiện có của khu vực.

- Đình Khánh Hội: Di tích nằm trong khu dân cư giáp với bờ sông Sài Gòn. Đình Vĩnh Hội: Di tích nằm trong khu dân cư trên đường Bến Vân Đồn - tuyến đường giáp với bờ kè dọc theo rạch Bến Nghé). Hai di tích này hiện tại do Ủy ban nhân dân Quận 4 quản lý. Trong thời gian qua, hai di tích này cũng được Ủy ban nhân dân Thành phố và Sở Văn hóa và Thể thao tu bổ để bảo tồn giá trị kiến trúc công trình.

- Bảo tàng Hồ Chí Minh - Chi nhánh Thành phố Hồ Chí Minh: Di tích ở ngay vị trí vàm rạch Bến Nghé, quận 4, giáp sông Sài Gòn. Một phần khu vực bảo vệ di tích nằm trên hành lang bảo vệ kênh rạch, bờ sông Sài Gòn. Công trình này do Bảo tàng

Hồ Chí Minh - Chi nhánh Thành phố Hồ Chí Minh quản lý. Công trình này thường xuyên được tu bổ tôn tạo để bảo tồn giá trị về kiến trúc, lịch sử và văn hóa. Bảo tàng là nơi hoạt động tuyên truyền giáo dục rộng rãi tư tưởng, tấm gương đạo đức, phong cách Hồ Chí Minh và còn là nơi các tổ chức đoàn thể đến tổ chức các hoạt động phong trào sinh hoạt truyền thống. Bảo tàng Hồ Chí Minh - Chi nhánh Thành phố Hồ Chí Minh là nơi có nhiều khách du lịch đến viếng thăm, thúc đẩy sự phát triển của ngành du lịch thành phố, quảng bá hình ảnh đất nước, con người Việt Nam.

- Nhà cổ đô thị số 236 đường Bến Vân Đồn, Phường 5, Quận 4: Di tích nằm trong khu dân cư trên đường Bến Vân Đồn - tuyến đường giáp với bờ kè dọc theo rạch Bến Nghé.

- Khu trại giam bệnh viện Chợ Quán: Di tích nằm trên đường Võ Văn Kiệt - tuyến đường giáp với bờ kè dọc theo rạch Tàu Hủ. Công trình nằm trong khuôn viên của Bệnh viện Nhiệt đới. Di tích này hiện do Trung tâm Văn hóa Quận 5 quản lý. Trong những năm gần đây, Ủy ban nhân dân Quận 5 cũng thường xuyên thực hiện việc tu bổ di tích. Đây là một trong những địa điểm sinh hoạt chính trị, giáo dục truyền thống cho thế hệ trẻ, có tác dụng giáo dục rất lớn đối với thế hệ trẻ, từ tấm gương sáng chói của đồng chí Trần Phú về lòng dũng cảm, tinh thần kiên định cách mạng và tình thương nhân ái đối với đồng chí, đồng đội.

- Đình Tân Quy Đông: Di tích giáp với một nhánh của Rạch Bàng. Di tích này hiện do Ủy ban nhân dân Quận 7 quản lý. Công trình đang xuống cấp, hiện đã được Ủy ban nhân dân Thành phố chấp thuận chủ trương đầu tư tu bổ, tôn tạo bằng nguồn vốn ngân sách thành phố.

- Gò Ô Môi: Di tích ở khu vực giáp với rạch Bà Bướm. Di tích này hiện do Ủy ban nhân dân Quận 7 quản lý. Di tích này được Ủy ban nhân dân Quận 7 bảo quản và tu bổ.

- Chùa Long Hoa: Di tích nằm dọc theo một nhánh của Rạch Đĩa, giáp với nhánh rạch này. Một phần diện tích khu vực bảo vệ di tích nằm trên hành lang bảo vệ kênh rạch.

- Đình Hanh Phú thuộc Cụm di tích Căn cứ An Phú Đông: Di tích ở khu vực giáp với sông Sài Gòn. Đình Hanh Phú được Ủy ban nhân dân Thành phố tu bổ phục dựng lại trong năm 2019.

- Lò gốm Hưng Lợi: Di tích ở khu vực giáp với rạch Ruột Ngựa. Di tích này do Ủy ban nhân dân Quận 8 quản lý. Trong thời gian qua, di tích bị phá hủy nặng nề. Sở Văn hóa và Thể thao đang phối hợp với Ủy ban nhân dân Quận 8 và các Sở, ngành lập đề án quản lý di tích nhằm tôn tạo nơi đây thành địa điểm giới thiệu đến khách du lịch về gốm Sài Gòn - Nam bộ.

- Đình Bình Đông: Đình Bình Đông được xây dựng trên cù lao ngay nhánh rẽ của dòng Kinh Đôi, thuộc Phường 7, Quận 8, Thành phố Hồ Chí Minh, hiện do Ủy ban nhân dân Quận 8 quản lý. Đình Bình Đông là địa điểm có nhiều người dân, du khách tới tham quan, cúng bái, thu hút đông đảo bà con trong khu vực và các tỉnh miền Tây tham dự. Cuối năm 2017, cây cầu qua đình Bình Đông được khánh thành, giúp người dân không còn cảnh "qua sông lụy đò".

- Chùa Hội Sơn: Di tích ở khu vực giáp với sông Đồng Nai, năm 2012, ngôi chùa bị cháy. Hiện tại Chùa đã được phục dựng lại theo kiến trúc cũ. Chùa Hội Sơn ngày nay là một danh lam thắng cảnh ở Thành phố Hồ Chí Minh, thường xuyên đón tiếp nhiều du khách, Phật tử, sinh viên học sinh đến lễ bái, sinh hoạt, cắm trại, vui chơi trong không gian thoáng đãng, an lạc.

- Chùa Văn Thánh: Di tích nằm trong khu dân cư giáp với rạch Văn Thánh.

- Miếu Nổi: Miếu được xây gần như bao trùm trên một cồn đất nhỏ có diện tích khoảng 2.500m^2 nổi giữa sông Vàm Thuật, một nhánh sông Sài Gòn. Không chỉ nổi tiếng linh thiêng, nơi này còn thu hút khách tham quan với kiến trúc Hoa - Việt; hàng trăm tượng rồng lớn nhỏ chạm khắc tinh xảo. Các pho tượng rồng được ốp bằng mảnh sành sứ nhiều màu sắc, sống động và tuyệt đẹp. Phương tiện giao thông tiếp cận với di tích là bằng đò.

Và 97 công trình, địa điểm thuộc danh mục kiểm kê di tích lịch sử - văn hóa, danh lam thắng cảnh Thành phố Hồ Chí Minh giai đoạn 2016 - 2020, gồm loại hình khảo cổ - 1,03% (01 công trình); kiến trúc nghệ thuật - 72,17% (70 công trình); lịch sử - 26,80% (26 công trình, địa điểm). Trong đó, một số công trình, địa điểm ở gần hoặc giáp sông Sài Gòn và sông, rạch nội thành, gồm:

- Trụ sở Ngân hàng Nhà nước Việt Nam - Chi nhánh Thành phố Hồ Chí Minh nằm trên đường Võ Văn Kiệt; Kho bạc nhà nước - Thành phố Hồ Chí Minh nằm trên đường Nguyễn Huệ; Trụ sở Cục Hải quan Thành phố Hồ Chí Minh nằm trên đường Tôn Đức Thắng là những công trình ở vị trí rất gần nhau và trong khu vực gần với đoạn đầu đường Tôn Đức Thắng, vị trí có nhiều công trình di tích nằm gần hoặc hướng ra bờ sông Sài Gòn.

- Chùa Chantarangsay, Quận 3: Công trình có mặt sau hướng ra đường Hoàng Sa - tuyến đường dọc theo kênh Nhiêu Lộc.

- Đình Bình Long, Quận 8: Công trình nằm trong khu dân cư giáp rạch Ông Lớn.

- Miếu Sa Tân, quận Gò Vấp: Công trình ở khu vực giáp với sông Vàm Thuật.

Bên cạnh đó, hai công trình cơ sở tôn giáo gồm Nhà thờ Thủ Thiêm và Tu viện Dòng Mến Thánh Giá Thủ Thiêm, Quận 2 và Cầu Bình Lợi (cũ) phía bờ quận Bình Thạnh đang được tiến hành nghiên cứu, đề xuất lập hồ sơ khoa học để xếp hạng di tích cũng nằm ở khu vực gần với bờ sông Sài Gòn.

Thành phố Hồ Chí Minh sở hữu các di tích văn hóa lịch sử mang đậm dấu ấn riêng, phản ánh được quá trình khai phá, xây dựng, đấu tranh của nhiều thế hệ cư dân sinh sống. Các danh mục di tích đã xếp hạng trên địa bàn thành phố tập trung vào các loại hình gồm: Khảo cổ, kiến trúc nghệ thuật và lịch sử; trong đó, loại hình kiến trúc nghệ thuật và lịch sử có tỷ lệ khá cân đối so với di tích khảo cổ. Đến nay, Thành phố Hồ Chí Minh vẫn chưa có loại hình danh lam thắng cảnh nào được xếp hạng.

Ở loại hình di tích khảo cổ, qua quá trình nghiên cứu, khai quật, Thành phố đã phát hiện được khá nhiều địa điểm khảo cổ học. Tính đến năm 2019, thành phố có 02 di tích khảo cổ được công nhận cấp quốc gia là Giồng Cá Vồ (huyện Cần Giờ) và lò gốm cổ Hưng Lợi (quận 8). Bên cạnh đó, thành phố đã phát hiện thêm nhiều hiện vật khảo cổ như: rìu đá, cuốc đá ở khu vực Thảo Cầm Viên (quận 1); thư viện Khoa học tổng hợp; bảo tàng Thành phố; khu vực quận 2; Chùa Gò (quận 11)…

Ở các loại hình di tích kiến trúc – nghệ thuật, lịch sử văn hóa, tại Thành phố Hồ Chí Minh các công trình kiến trúc phục vụ hoạt động văn hóa của cộng đồng như các cơ sở tín ngưỡng, tôn giáo, các công trình phục vụ đời sống người dân như: bưu điện Thành phố; nhà thờ Đức Bà; chợ Bến Thành; chùa Giác Viên; chùa Giác Lâm…

Đối với di tích lịch sử cách mạng, nổi bật nhất là các di tích như: hội trường Thống Nhất; địa đạo Củ Chi; khu căn cứ Rừng Sác; Mười Tám Thôn Vườn trầu; Bến Nhà Rồng… Ngoài ra, thành phố còn có gần 1.000 ngôi chùa và nhiều ngôi chùa cổ với bề dày lịch sử hơn 100 năm như: chùa Linh Sơn cổ tự; Sắc tứ Trường thọ…

Bên cạnh các di sản văn hóa vật thể, với khoảng 32 dân tộc đang sinh sống và làm việc tại Thành phố Hồ Chí Minh, sự giao thoa và tiếp biến văn hóa của cộng đồng các tộc người trong quá trình di dân đến thành phố đã hình thành nên loại hình di sản văn hóa phi vật thể khá phong phú và đa dạng.

Trong đó, đáng chú ý là nghệ thuật sân khấu cải lương; nghệ thuật đờn ca tài tử nam bộ; nghệ thuật hát bội và múa bóng rỗi và các loại hình nghệ thuật dân gian của các dân tộc thiểu số; trong đó nghệ thuật đờn ca tài tử Nam bộ là loại hình di sản văn hóa phi vật thể đã được UNESCO ghi danh là di sản văn hóa phi vật thể đại diện của nhân loại.

Ngoài ra, tại Thành phố Hồ Chí Minh còn có các di sản văn hóa phi vật thể như: lễ hội Nghinh Ông Cần Giờ; lễ hội Nguyên Tiêu của cộng đồng dân tộc Hoa ở quận 5; các nghề thủ công truyền thống tại một số làng nghề như: nghề thổi thủy tinh; thuộc da Phú Thọ (quận 11); chạm khắc gỗ Trung Mỹ Tây (quận 12); đúc đồng An Hội (quận Gò Vấp); làng mai (quận Thủ Đức)…

4. Những thuận lợi, khó khăn trong việc bảo vệ và phát huy giá trị di sản văn hóa trên địa bàn Thành phố

4.1. Thuận lợi:

- Thành phố Hồ Chí Minh là vùng đất có nhiều di sản văn hóa vật thể và văn hóa phi vật thể, địa hình thuận lợi cho phát triển các loại hình giao thông, các tài nguyên như: rừng, biển, thủy hải sản, cảnh quan thiên nhiên, truyền thống lịch sử cách mạng, lễ hội truyền thống dân gian đặc sắc….

- Trong những năm qua, việc bảo vệ và phát huy giá trị di sản văn hóa tại thành phố đã có sự phát triển, các di sản văn hóa được bảo vệ ngày một tốt hơn. Một số di tích, di sản văn hóa phi vật thể đã và đang được trùng tu tôn tạo, phát huy như: di tích Giồng Cá Vồ; chùa Giác Viên; đình Hưng Phú; đình Hanh Phú…

- Công tác an ninh trật tự, vệ sinh môi trường tại các di tích ngày càng được chú trọng, hiện tượng mê tín, dị đoan, chèo kéo đeo bám du khách… đã được đẩy lùi, tạo môi trường du lịch an toàn cho du khách đến tham quan.

4.2. Khó khăn

- Thành phố Hồ Chí Minh có thế mạnh về di sản văn hóa, rừng và biển, nhưng thế mạnh này đến nay vẫn còn là tiềm năng, chưa được khai thác hết.

- Các di tích lịch sử, di tích khảo cổ, các cơ sở tôn giáo, tín ngưỡng nhiều nhưng chưa đưa hết vào khai thác phục vụ du khách.

- Công tác quảng bá, giới thiệu di sản văn hóa được quan tâm thực hiện nhưng chưa đồng bộ và chưa có chiến lược quảng bá hiệu quả nên hiệu quả không cao.

5. Giải pháp để bảo vệ, phát huy giá trị di sản văn hóa theo hướng bền vững trên địa bàn thành phố

Để thúc đẩy việc bảo vệ, phát huy giá trị di sản văn hóa theo hướng bền vững trên địa bàn thành phố, Sở Văn hóa và Thể thao đề xuất 08 nhóm giải pháp cụ thể như sau:

5.1. Giải pháp về công tác tổ chức thực hiện quy hoạch

- Triển khai việc xây dựng quy hoạch chung tại các di sản văn hóa được công nhận, công bố quy hoạch trên các phương tiện thông tin đại chúng để nhân dân được biết.

- Giám sát việc triển khai thực hiện theo quy hoạch được phê duyệt.

- Tiến hành xây dựng các quy hoạch chi tiết, cắm mốc để bảo vệ di tích, kêu gọi xã hội hóa hoạt động văn hóa.

5.2. Công tác bảo vệ và phát huy giá trị di sản văn hóa, nghệ thuật gắn với du lịch

- Với nền văn hóa lâu đời, nguồn tài nguyên di sản văn hóa phong phú, đa dạng về các loại hình: Di tích văn hóa khảo cổ, di tích văn hóa tín ngưỡng, Văn hóa nghệ thuật (sân khấu cải lương, hát bội, múa rối nước…) là điều kiện thuận lợi cho việc nghiên cứu và đưa vào khai thác du lịch để bảo vệ và phát huy giá trị di sản văn hóa, qua đó phát huy thêm thế mạnh về di sản văn hóa.

- Tập trung đầu tư, tôn tạo, nâng cấp các cơ sở tín ngưỡng, tôn giáo đình, chùa đã được công nhận di tích văn hóa trên địa bàn, di tích khảo cổ học.

- Sau khi hoàn thành việc tu bổ tôn tạo, cần đưa các điểm trên vào khai thác phục vụ du lịch bằng cách kết nối với các công ty lữ hành xây dựng các tour, tuyến điểm tham quan các di tích tín ngưỡng góp phần thúc đẩy ngành du lịch phát triển, nâng cao đời sống của người dân.

5.3. Công tác quảng bá các di sản văn hóa nghệ thuật

- Phối hợp với các đơn vị liên quan, các doanh nghiệp, đẩy mạnh công tác tuyên truyền, quảng bá giá trị các di sản văn hóa trên địa bàn Thành phố.

- Xây dựng các chương trình quảng bá các di sản văn hóa bằng nhiều hình thức để thông tin về các di sản văn hóa đến với người dân và du khách một cách nhanh và hiệu quả nhất.

5.4. Giải pháp phát triển nguồn nhân lực

- Có chính sách đào tạo, bồi dưỡng nâng cao trình độ, kiến thức về quản lý và phát huy giá trị di sản văn hóa cho cán bộ công chức, các tổ chức, cá nhân trực tiếp quản lý di tích.

- Tăng cường giáo dục ý thức bảo vệ di sản văn hóa, bảo vệ môi trường sinh thái cho cán bộ, công chức, người dân trên địa bàn.

5.5. Tăng cường quản lý nhà nước về di sản văn hóa

- Kịp thời thực hiện công tác tu bổ, tôn tạo di tích có dấu hiệu xuống cấp để thuận lợi trong công tác quản lý và phát huy giá trị di tích.

- Tăng cường cải cách hành chính theo cơ chế một cửa để tạo thuận lợi cho doanh nghiệp thực hiện các thủ tục đầu tư tu bổ di tích, đặc biệt trong lĩnh vực xã hội hóa hoạt động văn hóa.

- Phổ biến, hướng dẫn pháp luật về di sản văn hóa cho các cơ quan, doanh nghiệp và người dân… được biết.

- Tăng cường công tác kiểm tra giám sát nhằm phát hiện, xử lý những vi phạm trong hoạt động quản lý di sản văn hóa.

5.6. Giải pháp về cơ chế, chính sách

- Xây dựng cơ chế chính sách đầu tư, tạo các quy chế để huy động tối đa các nguồn lực nguồn vốn cho hoạt động tu bổ tôn tạo di tích.

- Về chính sách thuế, ưu tiên, miễn giảm đối với các doanh nghiệp đầu tư vào các dự án tu bổ tôn tạo di tích.

- Cơ chế chính sách giá ưu đãi về điện, nước, phí dịch vụ tại các khu, điểm di tích.

- Tiếp tục xây dựng các chính sách khuyến khích, tạo môi trường thuận lợi để thu hút nguồn vốn xã hội hoá trong hoạt động văn hóa để đáp ứng nhu cầu thưởng thức văn hóa ngày càng cao của người dân và du khách.

5.7. Giải pháp về nguồn vốn

Tập trung huy động vốn từ tất cả các nguồn để đầu tư cho bảo vệ và phát huy giá trị di sản văn hóa, chú trọng vào việc xã hội hoá trong hoạt động văn hóa.

5.8. Đảm bảo môi trường văn hóa

- Tăng cường giáo dục và nâng cao ý thức trong cộng đồng dân cư về gìn giữ bảo vệ di sản văn hóa, qua đó nâng cao tinh thần trách nhiệm của cá nhân, tổ chức trực tiếp quản lý di tích, nhân dân cũng như du khách trong việc xử lý các loại chất thải phát sinh, khắc phục tác động tiêu cực đối với môi trường tự nhiên, môi trường văn hóa để đảm bảo vệ giữ gìn di sản văn hóa trong tình hình hiện nay.

- Tăng cường công tác quản lý di sản văn hóa trong việc thi công, tu bổ di tích, quản lý di tích theo đúng quy định để đảm bảo an ninh trật tự cho người dân khi tham gia lễ hội, thăm viếng cơ sở tôn giáo và di tích, hướng dẫn cơ sở tôn giáo và di tích tăng cường phòng cháy, chữa cháy, công tác giữ gìn vệ sinh môi trường được đảm bảo; không có hiện tượng người ăn xin, đeo bám gây bức xúc cho du khách.

- Đẩy mạnh công tác tuyên truyền, giới thiệu về nguồn gốc của lễ hội, di tích với nhiều hình thức và nội dung phong phú, thực hiện trên diện rộng, tạo không khí sôi nổi thu hút sự chú ý của nhân dân; người tham gia các lễ hội, tham quan di tích ứng xử có văn hóa, trang phục lịch sự, phù hợp với thuần phong mỹ tục của dân tộc Việt Nam đảm bảo không khí trang nghiêm của di tích và lễ hội.

- Tăng cường giám sát, thanh tra, kiểm tra, không để xảy ra các hành vi phản cảm, kích động bạo lực và vi phạm các quy định về thực hiện nếp sống văn minh trong lễ hội và tại các di tích.

Trên đây là bài viết tham luận về Hội thảo: "Quy hoạch và Phát triển kè bờ sông Sài Gòn và Sông kênh nội thành và các giải pháp để hoàn thành cơ bản kè sông Sài Gòn và kênh nội thành vào năm 2025" của Sở Văn hóa và Thể thao với chủ đề *"Bảo tồn di sản văn hóa trên bờ sông Sài Gòn và sông, kênh rạch nội thành theo hướng bền vững"*. Kính chuyển Sở Quy hoạch – Kiến trúc để tổng hợp báo cáo Ủy ban nhân dân thành phố./.

(Đính kèm phục lục ảnh vị trí di tích)

PHỤ LỤC: ẢNH VỊ TRÍ DI TÍCH

Stt	Tên gọi di tích	Địa chỉ	Số Quyết định xếp hạng di tích	Ghi chú
1.	Địa điểm lưu niệm Chủ tịch Tôn Đức Thắng tại khu vực Ba Son (Tên gọi hiện nay là Địa điểm lưu niệm Chủ tịch Tôn Đức Thắng tại khu vực Ba Son, gồm Ụ tàu nhỏ và triền nề)	Phường Bến Nghé, Quận 1	Số 1034 – VHQĐ 12/8/1993 (Điều chỉnh tên gọi và khoanh vùng khu vực bảo vệ di tích theo Quyết định số 1269/QĐ-BVHTTDL ngày 30/3/2016)	
				
2.	Cầu Mống	Đường Võ Văn Kiệt, Phường Nguyễn Thái Bình, Quận 1 và đường Bến Vân Đồn, Phường 12, Quận 4	Số 1518/QĐ-UBND 28/3/2014	Rạch Bến Nghé
				
3.	Cột cờ Thủ Ngữ	Phường Nguyễn Thái Bình, Quận 1	Số 2440/QĐ-UBND 16/5/2016	Sông Sài Gòn

				
4.	Căn cứ Vùng Bưng 6 Xã	Khu Đồng Miếu, Khu phố 3, Phường An Phú, Quận 2	Số 4302/QĐ-UBND 10/10/2008	Rạch Trau Trảu
5.	Căn cứ Vùng Bưng 6 Xã	Phường Tăng Nhơn Phú B và Phường Phú Hữu, Quận 9	Số 4303/QĐ-UBND 13/10/2008	Rạch Trau Trảu
				
6.	Đình Khánh Hội	Số 71-73 đường Nguyễn Tất Thành, Phường 13, Quận 4	Số 4842/QĐ-UBND 27/10/2006	Khu vực dân cư giáp sông Sài Gòn

				
7.	Đình Vĩnh Hội	Số 240 đường Bến Vân Đồn, Phường 5, Quận 4	Số 118/2005/QĐ-UBND 12/7/2005	Khu dân cư dọc theo tuyến đường giáp rạch Bến Nghé
				
8.	Nhà cổ đô thị	Số 236 đường Bến Vân Đồn, Phường 5, Quận 4	Số 3949/QĐ-UBND 18/8/2011	

				
9.	Bảo tàng Hồ Chí Minh – Chi nhánh Thành phố Hồ Chí Minh	Số 1 đường Nguyễn Tất Thành, Phường 12, Quận 4	Số 2671/QĐ-UBND 31/5/2011	
				
10.	Khu trại giam bệnh viện Chợ Quán - nơi đồng chí Trần Phú hy sinh	Số 190 đường Bến Hàm Tử, Phường 1, Quận 5	Số 1288 – VH/QĐ 16/11/1988	

				
11.	Đình Tân Quy Đông	Đường Lê Văn Lương, Khu phố 1, Phường Tân Phong, Quận 7	Số 3132/QĐ-UBND 25/6/2009	
				
12.	Gò Ô Môi	Khu phố 1, Phường Phú Thuận	Số 4839/QĐ-UBND 27/10/2006	

				
13.	Chùa Long Hoa	Số 1250/41 đường Huỳnh Tấn Phát, Phường Phú Mỹ, Quận 7	Số 1761/QĐ-UBND 10/4/2014	
				
14.	Lò gốm cổ Hưng Lợi	Phường 16, Quận 8	Số 722/QĐ–BVHTT 25/4/1998	

				
15.	Đình Bình Đông	Cù lao Bà Tàng, Phường 7, Quận 8	Số 2890 – VH/QĐ 27/9/1997	
				
16.	Chùa Hội Sơn	Số 1A1 đường Nguyễn Xiển, Phường Long Bình , Quận 9	Số 43–VH/QĐ 7/1/1993	

				
17.	Đình Hanh Phú - Kho lương thực của Ban Tiếp tế tỉnh Gia Định ở Căn cứ An Phú Đông	Đường Vườn Lài, Khu phố 2, Phường An Phú Đông, Quận 12	Số 3270/QĐ-UBND 27/7/2007	
				
18.	Chùa Văn Thánh	Số 115/9 đường Ngô Tất Tố, Phường 22, Quận Bình Thạnh	Số 3262/QĐ-UBND 27/7/2007	

				
19.	Miếu Nổi (Miếu Phù Châu)	Phường 5, Quận Gò Vấp	Số 1761/QĐ-UBND 10/4/2014	
				

* Ghi chú: Hình ảnh trên sử dụng từ trang Google Earth.

PHÁT HUY GIÁ TRỊ KÈ BỜ SÔNG SÀI GÒN VÀ KÊNH, RẠCH NỘI ĐÔ TRONG KẾT NỐI DỊCH VỤ DU LỊCH

Sở Du lịch

TP.HCM

Hệ thống sông, kênh, rạch và kè bờ sông, kênh, rạch luôn có vai trò quan trọng đối với sự phát triển của ngành du lịch Thành phố nói chung và phát triển du lịch đường thủy nói riêng. Với tiềm năng và lợi thế gắn liền với hệ thống đó, hoạt động du lịch đường thủy thời gian qua có những bước phát triển khởi sắc, đã mở rộng thêm nhiều dịch vụ du lịch đi kèm góp phần giải quyết việc làm, nâng cao đời sống người dân địa phương, thúc đẩy chuyển dịch cơ cấu kinh tế trên địa bàn Thành phố Hồ Chí Minh. Tuy nhiên, bên cạnh những thuận lợi, hoạt động khai thác kè bờ sông Sài Gòn và kênh, rạch nội đô gắn với kết nối dịch vụ du lịch vẫn còn không ít tồn tại, khó khăn cần được tháo gỡ.

Trong phạm vị Hội thảo "Quy hoạch và phát triển bờ kè sông Sài Gòn và sông, kênh nội thành và các giải pháp để hoàn thành cơ bản kè sông Sài Gòn, sông và kênh nội thành vào năm 2025", Sở Du lịch Thành phố Hồ Chí Minh tham gia bài tham luận với nội dung (1) làm rõ vai trò của hệ thống sông, kênh, rạch và kè bờ sông, kênh, rạch đối với sự phát triển du lịch tại Thành phố, (2) thực tế hoạt động du lịch đường thủy trên thế giới, ở Việt Nam và đặc biệt tại Thành phố Hồ Chí Minh. Từ bức tranh đó, sẽ đưa ra (3) những nhận xét, đánh giá và đề xuất, kiến nghị các cấp có thẩm quyền để phát triển mạnh mẽ du lịch đường thủy trong thời gian tới.

1. Vai trò hệ thống sông, kênh, rạch và kè bờ sông, kênh, rạch tại Thành phố Hồ Chí Minh đối với sự phát triển du lịch

1.1. Vai trò hệ thống sông, kênh, rạch đối với sự phát triển du lịch

Địa bàn Thành phố Hồ Chí Minh có tổng cộng 2.953 tuyến sông, kênh, rạch với tổng chiều dài 4.368.738m. Trong đó, có 849 các tuyến sông, kênh, rạch có chức năng tiêu thoát nước với chiều dài 1.094.105m; 112 tuyến sông, kênh, rạch có chức năng giao thông thủy với chiều dài 975.500m; 1992 tuyến sông, kênh, rạch có chức năng tưới tiêu phục vụ sản xuất nông nghiệp, nuôi trồng thủy sản, phát triển rừng và sản xuất muối với chiều dài 2.299.133m[1]. Các tuyến sông, kênh, rạch bằng giao thông thủy có thể từ trung tâm thành phố kết nối với tất cả 4 hướng Đông – Tây – Nam – Bắc và liên kết trực tiếp với tất cả các vùng kinh tế trọng điểm của khu vực. Nhiều tuyến sông, kênh, rạch như kênh Tẻ, kênh Tàu Hủ, rạch Tân Hóa – Lò Gốm rất thuận lợi để phát triển vận tải đường thủy và du lịch sông nước.

Đặc biệt, thành phố có 2 tuyến sông chính là sông Sài Gòn và sông Đồng Nai chảy qua tạo nên mạng lưới sông nhỏ, kênh, rạch chằng chịt. Lợi thế này không những mang lại cho thành phố hệ sinh thái đa dạng, mà còn góp phần quan trọng kết nối giao thông với các tỉnh vùng đồng bằng Sông Cửu Long như Thành phố Hồ Chí Minh – Tiền Giang – An Giang – Phnom Pênh – Siêm Riệp, tuyến du lịch đường sông liên tỉnh từ Thành phố Hồ Chí Minh đi Đồng Nai, Khu du lịch Đại Nam (Bình Dương),…

Hệ thống sông, kênh, rạch nhiều đã tạo nên hệ thống cảng, bến thủy nội địa cũng rất phong phú, hiện thành phố có khoảng 320 cảng, có 4 cảng biển chính: Sài Gòn, Bến Nghé, Nhà Bè, Tân Cảng cùng các cảng sông Bình Đông, Tân Thuận, Tôn Thất Thuyết, Bình Lợi, Bình Phước… Ngoài ra, còn có khoảng 50 bến đò phục vụ giao thông đường thủy. Cảng Sài Gòn là một trong những cảng lớn nhất Việt Nam, hiện chiếm khoảng 25% trong tổng khối lượng hàng hóa thông qua các cảng biển trong cả nước. Cảng Bến Nghé nằm phía hạ lưu sông Sài Gòn, rộng 32ha, tổng chiều dài cầu cảng 528m, có thể cho tàu có trọng tải từ 1.500 đến 20.000 tấn cập bến. Các con sông ở thành phố cũng cho phép nhiều tàu, thuyền có trọng tải lớn qua lại thuận lợi, đây là một lợi thế rất lớn của Thành phố Hồ Chí Minh. Tiềm năng này nếu được quy hoạch và đầu tư hợp lý sẽ góp phần giảm tải tình trạng quá tải của giao thông đường bộ hiện nay. Đồng thời, cũng đem lại lợi nhuận về kinh tế rất lớn trong việc vận chuyển hàng hóa bằng đường thủy cũng như phát triển du lịch đường thủy.

Thực tiễn cho thấy, từ khu vực trung tâm thành phố, các tuyến du lịch bằng đường sông có thể tỏa đi đủ các hướng với cảnh quan sông nước phong phú nhưng đậm dấu ấn của Sài Gòn. Chạy dọc tuyến, ta có thể thưởng ngoạn các điểm nổi tiếng của thành phố như bến Bạch Đằng, bến Nhà Rồng, cầu Móng, cầu Chữ Y, bến Bình Đông… và ngắm cảnh trên sông từng là nơi giao thương "trên bến dưới thuyền" của một Sài Gòn xưa. Hay tuyến Bạch Đằng – Quận 9 – Đồng Nai, ta có thể tìm hiểu chùa chiền, cuộc sống làng quê còn đậm nét. Đồng thời, ta còn có thể đi qua các cù lao của Đồng Nai như Cù Lao Phố, Cù Lao Ba Xê… của một thời giàu có, sầm uất. Những vùng ngoại thành, hệ thống sông ngòi còn tạo ra các vùng đất ngập trù phú, hệ sinh thái đa dạng, tất cả tạo nên bức tranh sinh động sẽ là điểm lý tưởng để thu hút khách du lịch.

[1] Quyết định số 28/2016/QĐ-UBND quy định về phân cấp quản lý, khai thác các tuyến sông, kênh, rạch trên địa bàn Thành phố Hồ Chí Minh

Những con sông, kênh, rạch, không gian cảnh quan và đời sống dân cư khu vực ven bờ luôn là đề tài hấp dẫn tại bất cứ một thành phố hay một quốc gia nào. Thành phố Hồ Chí Minh nếu so với các nước có các dòng sông chảy qua, thì Thành phố ngoài có được dòng sông Sài Gòn vừa đẹp vừa có khả năng tạo ra nguồn thu lớn cho ngân sách của thành phố thì còn có một điều rất khác biệt mà các thành phố khác không có được, đó chính là có Cảng Sài Gòn. Cảng Sài Gòn dành cho tàu viễn dương du lịch đậu ngay Bến Nhà Rồng, một di tích lịch sử nổi tiếng, tạo nét riêng, vừa mang tính lịch sử vừa mang tính hiện đại. Đoạn cuối sông Sài Gòn với rừng ngập mặn Cần Giờ, khu sinh quyển thế giới, là lá phổi của thành phố, là nơi có những di tích lịch sử và khu du lịch nổi tiếng.

1.2. Vai trò hệ thống kè bờ sông, kênh, rạch tại Thành phố Hồ Chí Minh

Thành phố Hồ Chí Minh được xác định là vùng chịu ảnh hưởng rất lớn của quá trình biến đổi khí hậu. Với đặc thù kiến tạo tự nhiên có nền địa hình thấp, độ dốc địa hình theo trục Bắc - Nam; hệ thống sông ngòi, kênh rạch nhiều nên thường xuyên bị ngập nước do tác dụng của thủy triều và các hiện tượng thời tiết cực đoan khác ảnh hưởng lớn tới hoạt động sinh hoạt sản xuất của địa phương đặc biệt tại các khu vực dọc theo tuyến sông Sài Gòn. Thời gian qua, Thành phố đã triển khai nhiều dự án xây dựng dọc theo hai bờ sông Sài Gòn nhằm hạn chế sạt lở, chống ngập… Các dự án được đều đã phát huy được hiệu quả góp phần khống chế các điểm sạt lở, hạn chế ngập do triều. Song, nhiều đoạn dọc theo sông Sài Gòn chưa được triển khai nghiên cứu các giải pháp chống sạt lở kết hợp mục tiêu chỉnh trang đô thị, hạn chế tình trạng xây dựng lấn chiếm hành lang sông hoặc một số dự án đã triển khai nhưng giải pháp mới đáp ứng mục tiêu gia cố chống ngập.

Vì vậy, nếu xây dựng, quy hoạch được một hệ thống kè bờ sông, kênh, rạch trên địa bàn Thành phố hoàn chỉnh, đồng bộ kết hợp thống nhất về tổ chức và không gian cảnh quan trên toàn bộ tuyến sẽ giúp mang lại rất nhiều giá trị tích cực như:

- Chống sạt lở bờ sông, bảo vệ các công trình kiến trúc, văn hóa, cơ sở hạ tầng xây dựng ven sông, đảm bảo cuộc sống của nhân dân sống hai bên bờ sông và cũng là đảm bảo giữ gìn tài nguyên du lịch.

- Góp phần tạo thế chủ động trong việc ứng phó với tình hình biến đổi khí hậu, ổn định mặt thoáng cho đô thị, tránh ngập lụt do nước sông dâng cao...;

- Nâng cao hơn nữa vai trò và hiệu quả kinh tế của giao thông thủy, phát huy năng lực của hoạt động du lịch kết hợp vận tải hành khách công cộng bằng đường thủy, quy hoạch xắp xếp bố trí luồng tuyến, đầu bến đảm bảo tính kết nối liên hoàn đường bộ - đường thủy tại Thành phố Hồ Chí Minh nói riêng và khai thác liên hoàn giữa các tỉnh thành trong khu vực sông Sài Gòn;

- Giải quyết từng bước vấn đề môi sinh, môi trường, an toàn giao thông thủy, góp phần hình thành các điểm vui chơi giải trí dọc tuyến kè, nâng cao đời sống văn hóa cho dân cư sinh sống trong khu vực. Từng bước cải thiện kết cấu hạ tầng kỹ thuật và cảnh quan, môi trường đô thị theo hướng bền vững, hài hòa. Tạo điều kiện thúc đẩy phát triển kinh tế - xã hội nói chung và đặc biệt là ngành du lịch, dịch vụ nói riêng của thành phố.

2. Thực tế hoạt động du lịch đường thủy trên thế giới và Việt Nam

2.1. Mô hình du lịch đường sông một số nước trên thế giới và Việt Nam

Trên thế giới, du lịch đường sông được xem là loại hình tương đối phổ biến. Ở các quốc gia Châu Âu nổi tiếng với những công trình kiến trúc đặc sắc và những con sông đã

đi vào huyền thoại trải dài qua các thành phố như Paris, London, Venice, Amsterdam… khai thác hiệu quả giữa các công trình kiến trúc đặc sắc kết hợp với cảnh quan không gian hiện đại dọc hai bên bờ sông cũng như pha trộn nét đặc sắc, sự tinh tế của những cây cầu mang giá trị lịch sử đó chính là một bức tranh hài hòa hấp dẫn du khách tham gia trải nghiệm và thưởng thức.

Ở Châu Á có rất nơi phát triển du lịch đường sông rất mạnh như Nhật Bản, Hàn Quốc, Trung Quốc, Singapore, Thái Lan,… với hệ thống cầu bến, cảnh quan rất hấp dẫn khách nước ngoài khám phá. Ở Singapore, du khách có thể thăm thú hết hầu hết các cảnh đẹp, các công trình kiến trúc hai bên bờ sông, tận hưởng nét duyên dáng mộc mạc của những chiếc thuyền bumboat Singapore - một cách mang tính biểu tượng để dạo trên con sông Singapore dành cho khách du lịch và người dân địa phương. Lên thuyền ở Clarke Quay, lắng nghe những thuyết minh thú vị về tất cả những điểm tham quan trên thuyền và bạn có thể xuống thuyền tại bất kỳ các bến tàu nào như Clarke Quay, Read Bridge, Boat Quay, Fullerton, Công Viên Merlion, Bayfront South, Nhà Hát Esplanade để tiếp tục hành trình đi bộ, hoặc ở lại trên thuyền tận hưởng toàn bộ chuyến đi ngắm Singapore từ một góc nhìn khác.

Ở Thái Lan, một quốc gia có những điều kiện và nét tương đồng với Việt Nam trong khai thác hoạt động du lịch. Thái Lan đã khai thác những giá trị truyền thống vào hoạt động du lịch, xây dựng nên hệ thống chợ nổi trên sông chủ yếu phục vụ khách du lịch. Họ kết hợp những cây cầu gỗ nhân tạo cùng cùng với cảnh quan bắt mắt, các sản phẩm hàng hóa khá đa dạng về chủng loại, hình thức và màu sắc được buôn bán dọc hai bên tạo cho du khách có cảm giác thích thú và thỏa mãn nhu cầu mua sắm.

Tại Việt Nam, với điều kiện địa hình sông ngòi dày đặc thì du lịch sông nước là loại hình không thể thiếu trong sản phẩm du lịch Việt từ khắp các vùng miền Bắc Trung Nam. Trong đó, phải kể đến du lịch đường thủy tại Thành phố Hồ Chí Minh.

2.2. Thực trạng hoạt động du lịch đường thủy tại Thành phố Hồ Chí Minh

2.2.1. Du lịch đường sông

Xét về *loại hình, phương tiện*, trên địa bàn Thành phố đã hình thành các loại hình dịch vụ du lịch đường thủy như: (1) Dịch vụ tham quan, du ngoạn, giải trí về đêm có kết hợp ăn uống trên các du thuyền trên sông; (2) Dịch vụ thuyền tham quan nội đô; (3) Dịch vụ tham quan trên các tuyến Sài Gòn – Củ Chi; Sài Gòn – Cần Giờ; (4) Dịch vụ cho thuê thuyền kayak tự chèo; (5) Dịch vụ thuyền tham quan, du ngoạn kết nối từ thành phố đến các tỉnh lân cận như Đồng Nai, Bình Dương, Tiền Giang, Bà Rịa Vũng Tàu, Long An…; (6) Dịch vụ thuyền du ngoạn lưu trú trên sông kết nối đến các tỉnh Đồng bằng sông Cửu Long; (7) Dịch vụ du lịch tàu biển đến từ các nước trên thế giới… Cùng với khoảng 29 doanh nghiệp đang kinh doanh, khai thác vận chuyển và phục vụ du lịch đường thủy; 84 phương tiện vận tải khách du lịch gồm: 06 tàu nhà hàng, 72 tàu/ca nô du lịch và 06 tàu chở khách cao tốc, 04 tàu buýt thủy.

Với hệ thống sản phẩm trên, lượng khách du lịch đường thủy có bước tăng trưởng mạnh mẽ. Chỉ tính riêng trong năm 2018, số lượng khách du lịch đường thủy đạt hơn 857.000 lượt khách, tăng 66,38% so với cùng kỳ năm 2017 và tăng 91% so với chỉ tiêu kế hoạch giai đoạn 2017 - 2018 theo Kế hoạch 3546/KH-UBND ngày 08 tháng 6 năm 2017 của Ủy ban nhân dân Thành phố.

Xét *các sản phẩm du lịch đường sông* cụ thể có thể được phân thành ba loại: (1) sản phẩm du lịch tầm ngắn (<10km), (2) sản phẩm du lịch tầm trung (từ 10-60km), (3) Sản phẩm du lịch tầm xa (> 60km).

Thứ nhất, các sản phẩm du lịch **tầm ngắn** (**<10km**) gồm:

(1) Tuyến du lịch Bình Quới (hướng tuyến từ Bến Bạch Đằng - sông Sài Gòn - kênh Thanh Đa - sông Sài Gòn - bến Khu du lịch Bình Quới);

(2) Tuyến du lịch nội đô Nhiêu Lộc - Thị Nghè (hướng tuyến từ bến Thị Nghè trở về phía thượng lưu đến bến chùa Candaransi trên kênh Nhiêu Lộc - Thị Nghè);

(3) Tuyến du lịch đi Quận 7 (hướng tuyến từ Bến Bạch Đằng - sông Sài Gòn - kênh Tẻ - rạch Ông Lớn - rạch Đỉa);

(4) Tuyến du lịch đi Quận 5, 6, 7, 8 (hướng tuyến từ bến Bạch Đằng - sông Sài Gòn - rạch Bến Nghé - kênh Tàu Hủ đến khu vực bến Lò Gốm).

Tuy nhiên, đối với tuyến du lịch Bình Quới hiện nay quá trình nâng cấp bến vẫn chưa được thực hiện, chưa kết hợp được khu dịch vụ hỗ trợ trên bờ. Một phần chiều dài bờ sông tiếp giáp khu vực Bình Quới - Thanh Đa, là khu vực đang kêu gọi đầu tư dự án khu đô thị du lịch sinh thái, hiện trạng là khu vực đất nông nghiệp xen cài với khu dân cư mật độ thấp. Tuyến Nhiêu Lộc – Thị Nghè lại chưa có hệ thống chiếu sáng hai bên bờ kênh, chất lượng vệ sinh môi trường nước chưa đảm bảo, vấn đề về an ninh trật tự… đã gây ảnh hưởng và giảm đi sự hấp dẫn của các chương trình tham quan. Tuyến du lịch Quận 7 thì trên tuyến còn cầu Rạch Đỉa là cầu yếu, độ tĩnh không cầu thấp (2,0m) nên các phương tiện lưu thông rất hạn chế, ít doanh nghiệp lữ hành khai thác. Tuyến du lịch đi Quận 5, 6, 7, 8 thì hiện công trình thi công Cống kiểm soát triều Bến Nghé chưa hoàn thành nên thời gian đưa vào khai thác tuyến buýt đường thủy số 2 sẽ kéo dài, ảnh hưởng đến việc lưu thông trên tuyến.

Thứ hai, các sản phẩm du lịch **tầm trung** (từ **10-60 km**) gồm:

(1) Tuyến du lịch đi Củ Chi (hướng tuyến từ bến Bạch Đằng - sông Sài Gòn - kênh Thanh Đa - sông Sài Gòn - các bến Hải Thanh (cá Koi), bến Đình, bến Dược thuộc Khu Di tích lịch sử địa đạo Củ Chi);

(2) Tuyến du lịch đi Cần Giờ (hướng tuyến từ bến Bạch Đằng - sông Sài Gòn - sông Nhà Bè - sông Lòng Tàu - sông Dinh Bà - sông Lò Rèn - sông Vàm Sát - sông Soài Rạp);

(3) Tuyến du lịch đi Quận 9 (hướng tuyến từ bến Bạch Đằng - sông Sài Gòn - rạch Chiếc - rạch Trau Trảu - rạch ông Nhiêu - sông Tắc - sông Đồng Nai đến khu vực bến Làng Nghệ Sĩ, Bảo tàng Áo dài (Quận 2), bến Hội Sơn (Quận 9).

Trong đó, tuyến du lịch đi Củ Chi đã được các doanh nghiệp chủ yếu khai thác như Saigontourist; Les River; Sài Gòn River Tour; Kim Travel; Sông Xanh; Địa Trung Hải… với số lượng khách trung bình từ 3.000 - 4.000 khách/tháng. Tuyến du lịch đi Cần Giờ cũng được một số doanh nghiệp khai thác như Công ty du lịch Phú Thọ, Les River; Saigon River Tour…. Từ tháng 2 năm 2018, tuyến vận tải cao tốc từ bến Bạch Đằng đi bến Tắc Suất, huyện Cần Giờ và bến khu du lịch Hồ Mây, thành phố Vũng Tàu được đưa vào hoạt động đã thu hút số khách du lịch đến Cần Giờ ngày càng tăng, năm 2018, tổng số hành khách phục vụ trên toàn tuyến là hơn 165.000 lượt khách.

Tuy nhiên, đối với tuyến đi Củ Chi thì trong năm từ tháng 3 – 5, có hiện tượng lục bình dày đặc, trôi nổi làm ảnh hưởng đến lộ trình di chuyển, thời gian khai thác các tuyến du lịch trên sông Sài Gòn. Các trạm dừng chân cho du khách trên tuyến còn ít, một số điểm có thể làm điểm dừng chân nhưng hệ thống cầu tàu đã xuống cấp (Khu du lịch sinh thái Bình Mỹ) hoặc chưa có (Làng trái cây Trung An) ... Độ tĩnh không cầu Bình Lợi thấp nên các chương trình tour đều phụ thuộc vào thủy triều. Đối với tuyến du lịch đi Cần Giờ vẫn còn một số vấn đề khó khăn, vướng mắc đề xuất các Sở, ngành giải quyết như: hướng dẫn thủ tục đăng kiểm đối với các nhà bè, nhà nổi, nhà hàng nổi trên sông phục vụ công tác phát triển du lịch đường sông; hướng dẫn thủ tục cấp phép hoạt động nuôi trồng thủy hải sản trên sông kết hợp phục vụ du lịch; tăng cường duy tu, nâng cấp các tuyến đường chính trên địa bàn… Chưa có các trạm dừng chân, trạm tiếp nhiên liệu cho du khách trên tuyến. Các hoạt động, dịch vụ bổ trợ, các điểm mua sắm còn đơn điệu. Đối với tuyến du lịch đi Quận 9 thì hiện nay luồng tuyến theo lộ trình sông Sài Gòn - sông Đồng Nai tương đối hoàn chỉnh, tuy nhiên đây là tuyến đi theo luồng hàng hải, do vậy sóng lớn, hành trình kéo dài. Bên cạnh đó, các điểm đến dọc tuyến ít được đầu tư dẫn đến sức hấp dẫn của các chương trình chưa cao.

Thứ ba, các sản phẩm du lịch **tầm xa** (**>60 km**): Tuyến này đi các tỉnh gồm ba hướng tuyến chính: đi Bình Dương, Đồng Nai (qua tuyến sông Sài Gòn), đi các tỉnh miền Tây Nam Bộ (qua tuyến kênh Tẻ, kênh Đôi, sông Soài Rạp, sông Vàm Cỏ) và kết nối liên tuyến quốc tế đến Campuchia. Các bến khu vực trung tâm Thành phố (Bạch Đằng, Cầu Móng, Tân Cảng,…) cơ bản đã hoàn chỉnh, khai thác tốt cho các phương tiện thủy đi các tỉnh.

2.2.2. Du lịch đường biển

Thị trường du lịch tàu biển đến Việt Nam thường tập trung trong khoảng thời gian từ tháng 11 năm trước đến tháng 4 năm sau (dịp mùa đông). Trong đó, điểm đến Phú Mỹ - Vũng Tàu và Thành phố Hồ Chí Minh chiếm khoảng 60% điểm đến trong chương trình tour đến Việt Nam, thời gian tàu lưu trú trên đất liền từ 8 - 12 tiếng. Đa số khách du lịch quốc tế đến bằng đường tàu biển thường chọn các chương trình tham quan Thành phố (city tour) và đến vùng Mekong (TP.HCM – Mỹ Tho).

Tuy nhiên, vấn đề trở lớn nhất đối với du lịch đường biển hiện nay có lẽ là cảng biển. Thành phố Hồ Chí Minh thật sự vẫn chưa có 01 bến cảng phù hợp, tầm cỡ phục vụ tàu khách du lịch quốc tế lớn, chưa có nhiều dịch vụ bổ trợ gần khu vực các bến tàu nhằm thu hút tham quan, mua sắm để tăng chi tiêu của khách du lịch quốc tế. Các bến cảng tiếp nhận tàu khách hiện nay ngoài Cảng Sài Gòn, các cảng còn lại hầu hết là cảng hàng hóa. Trong đó, Cảng Sài Gòn có vị trí địa lý thuận lợi cho việc tiếp cận của các tàu, thuyền, lại nằm liền kề với Bảo tàng Hồ Chí Minh từ lâu đã trở thành thương hiệu gắn liền với điểm đến của Thành phố. Mặt khác, khoảng cách từ Cảng Sài Gòn vào trung tâm Thành phố tương đối ngắn, tạo thuận lợi cho du khách lựa chọn chương trình tham quan và mua sắm tại Thành phố. Tuy nhiên, từ năm 2009, khi cầu Phú Mỹ bắc qua sông Sài Gòn hoàn thành, chỉ những tàu nhỏ có sức chứa dưới 1000 khách và thuyền viên mới có thể vào khu vực trung tâm.

Trong khi đó, số lượng khách du lịch đi bằng đường biển ngày càng tăng và tâm lý khách càng ngày càng thích những tàu lớn[2]. Bên cạnh đó, những năm gần đây, nhiều cảng do

[2] Nhiều chuyên gia dự kiến kích cỡ tàu biển trong thời gian tới: dài **361**m, trọng tải **260.000** GRT, chiều cao trên **50**m

tập trung chủ yếu là kinh doanh đón tàu container nên gần như không còn chỗ cho tàu du lịch, bởi một thực tế là chi phí cho 01 khách du lịch quốc tế cập cảng là 1 USD/khách, thời gian neo đậu tại cảng ít nhất là nữa ngày (10 -12 tiếng), trong khi chi phí cho 01 tàu hàng cập cảng cao hơn rất nhiều so với tàu khách (trung bình 200.000 USD/tàu hàng), thời gian neo đậu tại cảng lại ngắn hơn.

Từ năm 2018, vấn đề đặt ra là khu vực Cảng Sài Gòn sẽ phải di dời sang Cảng Hiệp Phước, trong khi dự án Cảng quốc tế Mũi Đèn Đỏ, Quận 7 vẫn chưa hoàn thành. Nếu các tàu biển, tàu viễn dương không được tiếp tục cập Cảng Sài Gòn sẽ là một tổn thất lớn cho Thành phố Hồ Chí Minh khi các tàu này cập vào Cảng Thị Vải - Vũng Tàu.

3. Nhận xét, đánh giá và đề xuất kiến nghị

3.1. Về thuận lợi

Có thể thấy loại hình du lịch đường thủy là một loại hình du lịch có tiềm năng phát triển lớn ở Thành phố Hồ Chí Minh. Thời gian qua, du lịch đường thủy đã được sự quan tâm rất lớn của Thành ủy, Hội đồng nhân dân - Ủy ban nhân dân Thành phố trong việc lãnh đạo, chỉ đạo và giám sát việc triển khai thực hiện, được sự tham gia tích cực của sở, ngành, quận, huyện, sự đồng hành của doanh nghiệp và người dân Thành phố.

Thành phố có nhiều tuyến đường thủy nằm ngay trung tâm, rất thuận lợi trong việc vận chuyển hành khách, khách du lịch đường thủy (sông Sài Gòn, Kênh Tẻ, Kênh Đôi, kênh Tàu Hủ, sông Vàm Thuật, kênh Nhiêu Lộc – Thị Nghè,…). Các tàu khách quốc tế với lượng khách du lịch lớn có thể vào ngay trung tâm thành phố tại khu vực cảng Nhà Rồng – Khánh Hội, bến Bạch Đằng mà không cần phải trung chuyển, giúp tăng thêm thời gian cho khách lưu trú tại thành phố. Đồng thời góp phần giảm tải rất lớn cho vận tải hành khách bằng đường bộ do không phải sử dụng xe trung chuyển vào trung tâm thành phố.

Địa bàn thành phố có nhiều điểm đến để khách du lịch đường sông có thể tiếp cận tham quan một cách thuận tiện như: khu trung tâm thành phố (Bến Nhà Rồng, chợ Bến Thành, Dinh Thống Nhất,…); khu di tích lịch sử địa đạo Củ Chi; các khu du lịch thuộc địa bàn huyện Cần Giờ; các đình, chùa khu vực quận 2, 8, 9, Thủ Đức, Gò Vấp…

Các doanh nghiệp kinh doanh dịch vụ du lịch có năng lực tài chính, mong muốn phát triển du lịch sông nước, do đó rất thuận lợi trong việc kêu gọi đầu tư phát triển vận tải hành khách và du lịch đường thủy.

3.2. Hạn chế, thách thức: Bên cạnh những kết quả đạt được, hoạt động du lịch đường thủy trên thực tế còn tồn tại một số vấn đề như:

***** Về cơ chế quản lý:

- Thủ tục xây dựng bờ kè vẫn còn phức tạp, nhiều thủ tục khi cùng một nội dung nhưng phải thực hiện 02 bộ thủ tục hành chính liên quan đến vị trí, quy mô công trình và việc cấp phép xây dựng kè[3].

[3] Quyết định số 22/2017/QĐ-UBND ngày 18 tháng 4 năm 2017 của UBND Thành phố Hồ Chí Minh ban hành Quy định về quản lý, sử dụng hành lang trên bờ sông, suối, kênh rạch, mương và hồ công cộng thuộc địa bàn Thành phố Hồ Chí Minh

- Chưa có cơ chế về việc cho các tổ chức, cá nhân thuê đất trong phạm vi hành lang bảo vệ trên bờ để xây dựng các công trình phục vụ hoạt động dịch vụ có thời hạn để tạo nguồn thu cho ngân sách thành phố.

- Chưa có cơ chế, chính sách rõ ràng, cụ thể để kêu gọi, vận động hoặc hỗ trợ về giá (trực tiếp hoặc gián tiếp) cho doanh nghiệp mạnh dạn đầu tư cơ sở hạ tầng giao thông, hạ tầng dịch vụ và yên tâm khai thác, phát triển lâu dài các sản phẩm du lịch đường sông trên địa bàn thành phố.

* Về quy hoạch:

- Các thách thức về môi trường và tác động của biến đổi khí hậu: Thành phố đang đối mặt với nhiều vấn đề môi trường như ô nhiễm nguồn nước, ô nhiễm không khí, sụt lún đất… kết hợp với tác động của biến đổi khí hậu như nước biển dâng, mưa thất thường, xâm nhập mặn… khiến cho các vấn đề đô thị như ngập úng, ô nhiễm môi trường càng diễn biến phức tạp. Do đó, việc khai thác không gian dọc sông Sài Gòn cũng bị ảnh hưởng.

- Tính định hướng, kết nối và khai thác cảnh quan không gian 02 bên bờ sông chưa được quan tâm đúng mức, chưa đặt dòng sông là trung tâm trong nghiên cứu phương án tổ chức không gian cảnh quan 02 bên bờ và chưa gắn kết với các nhu cầu trong phát triển du lịch.

- Quy hoạch khu cảng chưa tách rời các khu dân cư, chưa có các tuyến đường chuyên dùng; do đó kết nối giao thông đường bộ vào các cảng còn khó khăn, tăng chi phí vận tải. Khai thác vận tải đường thủy đến các cảng vẫn còn hạn chế.

- Công tác đền bù, giải phóng mặt bằng, di dời các cơ sở, công trình trong phạm vi hành lang bảo vệ trên bờ cũng còn nhiều khó khăn, ảnh hưởng đến tỷ lệ thực hiện quy hoạch và triển khai các dự án dọc 02 bên bờ sông.

* Về cơ sở hạ tầng:

- Hệ thống cảng, bến thủy nội địa chủ yếu là quy mô nhỏ, còn manh mún, chưa phát triển đúng với tiềm năng, chưa có quy hoạch mang tính bền vững, nên nhà đầu tư chưa yên tâm trong việc đầu tư hạ tầng cảng, bến thủy nội địa.

- Hệ thống cầu tàu bến bãi phục vụ du lịch đường thủy vẫn còn rất hạn chế[4]. Các bến thủy do Thành phố đầu tư (bến Bình Hòa, bến Bình Khánh, bến Trạm phân khu 1, Trạm phân khu 2, bến Bình Đông, bến Lò Gốm...) xét về yếu tố kỹ thuật đảm bảo an toàn cho du khách, tuy nhiên, xét về tính thẩm mỹ thì vẫn còn chưa hài hòa với cảnh quan xung quanh và còn thiếu khu vực vệ sinh dành cho khách du lịch; khu vực neo đậu cho phương tiện thủy vẫn chưa được xác định, điều này ngăn cản nhiều loại hình phương tiện vận tải phát triển tại thành phố.

- Chưa phát triển đồng bộ hệ thống bến sà lan, hệ thống cảng cạn kết hợp thực hiện dịch vụ logistics phục vụ hoạt động của cảng biển.

[4] Hiện nay, trên địa bàn thành phố chỉ có **21** bến thủy nội địa phục vụ du lịch đường thủy trong tổng số 74 bến thủy nội địa phục vụ đưa - rước hành khách, trong đó 11 bến được đầu tư bằng nguồn vốn ngân sách, nằm ngay các điểm, khu du lịch thuộc địa bàn các quận - huyện, bao gồm: quận 6 (01 bến), quận 8 (02 bến), quận 9 (01 bến), quận Bình Thạnh (01 bến), huyện Nhà Bè (01 bến) và huyện Cần Giờ 05 bến).

- Mặc dù mật độ các tuyến giao thông đường thủy cao, tuy nhiên sự phân bố không đồng đều, tập trung chủ yếu tại các quận, huyện, vùng ven. Còn khu vực trung tâm có nhu cầu vận chuyển hàng hóa và hành khách cao lại ít các tuyến đường thủy kết nối.

- Về môi trường: Tình trạng ô nhiễm môi trường do các phương tiện, công trình, dân sinh xả thải, xả rác trực tiếp ra sông, kênh, rạch (đặc biệt trên các tuyến kênh Đôi, kênh Tẻ, kênh Tàu Hủ - Bến Nghé), lục bình trôi (sông Sài Gòn),… gây khó khăn cho các phương tiện thủy lưu thông và mất mỹ quan đô thị.

3.3. Đề xuất, kiến nghị

Từ những tiềm năng, lợi thế và kết quả đạt được cũng những tồn tại, hạn chế trong phát triển du lịch gắn khai thác giá trị kè bờ sông Sài Gòn và kênh, rạch nội đô trên địa bàn Thành phố Hồ Chí Minh, Sở Du lịch đề xuất một số kiến nghị cụ thể như sau:

3.3.1. Hoàn thiện việc quy hoạch, thiết kế đô thị và tổ chức quản lý, khai thác cảnh quan sông nước, hệ thống bờ kè dọc sông Sài Gòn và kênh rạch nội đô nhằm hoàn thiện cơ sở pháp lý, đảm bảo tính đồng bộ, thống nhất về tổ chức và quản lý không gian cảnh quan trên toàn bộ tuyến sông, trong đó chú trọng các vấn đề như:

- Dọc theo phạm vi hành lang bảo vệ trên bờ sông, quy hoạch hợp lý các khu cảnh quan, cây xanh, các loại hình phục vụ cộng đồng, các bến thủy đồng thời cũng là nơi hội tụ cộng đồng, tôn tạo văn hóa "trên bến dưới thuyền", tạo ra giá trị gia tăng, góp phần cải tạo và xây dựng diện mạo mới cho bộ mặt cảnh quan đô thị.

- Quy hoạch gắn với việc liên kết các loại hình di sản kiến trúc thuộc địa ven các sông ngòi (hệ thống các di tích xưởng tàu, cảng – bến tàu; các dãy nhà phố, nhà kho ven sông; các cây cầu thời thuộc địa; hệ thống phòng thủ đường sông...). Trong đó việc nghiên cứu tái sử dụng hay thay đổi công năng của các di tích kết hợp với các hoạt động kinh doanh, dịch vụ là một trong các yếu tố du lịch tiềm năng mà các nước khác, điển hình như Singapore đã thành công. Nhiều khu phố cổ, nhà kho – xưởng, bến cảng tàu ven sông của Singapore hiện nay được trùng tu sửa chữa và đưa vào khai thác kết hợp các hoạt động thương mại dịch vụ đã tạo ra các bến du lịch thu hút người dân và du khách (Clarke Quay sôi động và náo nhiệt với nhiều dịch vụ giải trí, ăn uống, mua sắm, nghe nhạc…)

- Xét tổng thể về quy hoạch mạng lưới đường thủy và cảng bến, khu vực Sài Gòn – Khánh Hội hội đủ các yếu tố thuận lợi trong việc khai thác du lịch đường thủy đường thủy và quốc tế. Đồng thời qua khảo sát, nghiên cứu các đô thị có dịch vụ du lịch đường thủy phát triển thì các bến cảng phục vụ tiếp nhận các tàu nội địa và quốc tế đều nằm ở trung tâm thành phố (như tại thủ đô của Singapore, thủ đô Amsterdam của Hà Lan, thủ đô Hensinki của Phần Lan…). Do đó, cần tiếp tục quy hoạch để khai thác 1800m cầu cảng Sài Gòn – Khánh Hội để tạo thêm sự hấp dẫn của khu đô thị gắn với sông Sài Gòn.

3.3.2. Xây dựng, hoàn thiện cơ chế, chính sách thông thoáng để hỗ trợ doanh nghiệp, kêu gọi cộng đồng xã hội xã hội hóa (1) đầu tư nâng cấp và xây dựng đồng bộ hệ thống cơ sở hạ tầng (cầu tàu, bến bãi), vật chất kỹ thuật cho du lịch đường thủy kết nối đường bộ, tiếp cận điểm đến… (2) xây dựng, đa dạng hoá các dịch vụ trên bờ, các loại hình hoạt động giải trí trên mặt nước, các công trình phục vụ công cộng... để dọc ven sông, kênh rạch cũng trở thành những điểm thu hút du lịch, ẩm thực với du khách.

- Cần sớm xây dựng cơ chế về việc tổ chức cá nhân thuê đất trong phạm vi hành lang bảo vệ trên bờ để xây dựng các công trình phục vụ hoạt động dịch vụ có thời hạn, nhằm đảm

bảo các yêu cầu về nâng cấp, chỉnh trang mỹ quan như bến thủy nội địa, dịch vụ đô thị, nhà vệ sinh công cộng… góp phần cải tạo cảnh quan, bảo vệ môi trường và tạo nguồn thu cho ngân sách thành phố.

- Xây dựng cơ chế, phương án quản lý hoạt động của các bến thủy nội địa do Nhà nước đầu tư và được thành phố giao lại cho đơn vị, doanh nghiệp quản lý khai thác, nhằm tạo điều kiện, khuyến khích các đơn vị, doanh nghiệp phát triển hoạt động, tham gia đầu tư phát triển hạ tầng kỹ thuật bến thủy phục vụ du lịch đường thủy.

- Thống nhất quy trình, thủ tục xây dựng bờ kè về một đầu mối thực hiện, sau khi tiếp nhận sẽ chủ động liên hệ, chuyển cho các Sở ngành, đơn vị liên quan phối hợp giải quyết trong quá trình thụ lý hồ sơ.

3.3.3. Tăng cường công tác giải phóng mặt bằng, giải tỏa khu dân cư lấn chiếm sông ngòi, kênh rạch.

3.3.4. Khai thông, nạo vét, cải thiện, nâng cao chất lượng, môi trường nước trên các tuyến đường thủy, nhất là tuyến nội đô kênh Nhiêu Lộc, kênh Tàu Hủ, rạch Bến Nghé, rạch Lò Gốm, tạo thuận lợi cho các phương tiện du lịch thủy lưu thông trên thượng lưu sông Sài Gòn.

Tóm lại, du lịch chịu tác động và ảnh hưởng tổng hòa của rất nhiều ngành, nhiều lĩnh vực bởi tính chất "liên ngành, liên vùng", "ngành kinh tế dịch vụ tổng hợp". Hy vọng rằng trong tương lai không xa, khi những vấn đề kiến nghị nêu trên được quan tâm giải quyết, du lịch đường sông nói riêng và du lịch Thành phố Hồ Chí Minh nói chung sẽ ngày càng phát triển và thực sự trở thành một ngành "kinh tế mũi nhọn"./.



IV. CÁC THAM LUẬN CHÍNH

KEYNOTE PAPERS



PLANNING CRITICAL INFRASTRUCTURE RESILIENCE

Jonas Joerin

Abstract

Cities, particularly in Asia, Africa and Latin America, are challenged from increasing urbanisation. Urbanisation leads to higher demand of basic services, such as water, electricity, transport, etc. and also results in more people living in areas at risk. In addition to cities becoming more complex, climate change shifts weather patterns towards more frequent and intense periods of rain and dryness causing flooding and heat waves. To protect urban citizens, insurance solutions may offer some financial relief, however, evidence from insurance companies show that large protection gaps remain after most disasters. This leaves citizens and states with the burden to recover and does not provide a long-term solution to the challenges cities face, in particular the rising demand of basic services.

Therefore, the concept of resilience offers a thinking that goes beyond risk management and focuses on the ability of infrastructure systems, such as transport, water, electricity, etc., to be robust and capable to recover and adapt from disturbances, such as natural hazards (e.g., floods, heat waves, etc.). Complex network theory offers approaches to model infrastructure systems for different flood scenarios. Flood events may result in certain urban areas to become inaccessible which result in network disruptions. Knowing vulnerable areas can help planners and decision-makers to design resilient cities for the long- term. For the short-term pre-emptive measures can be identified to increase the robustness of susceptible parts of urban infrastructure networks. Planning for critical infrastructure resilience addresses the challenges cities from urbanisation and climate change.

The Future Resilient Systems approaches infrastructure from a socio-technical perspective, integrating engineered, operational, and user subsystems, thereby building bridges between disciplines and patterns of thought. The goal is to better understand the interdependencies between different infrastructure networks and establish a system-of-systems understanding among urban planners and decision-makers. The vision is ultimately to make planners and engineers in urban municipalities to become first-movers in resilience management.

Introduction

Cities around the world attract people to exercise interactions within close proximity, reduced time requirements and to a large extent in an anonymous environment. Thus, cities are characterised by an amalgamation of small and large buildings and include numerous interdependent infrastructure systems to serve people [1]. These infrastructure systems are also often referred as life-line infrastructure systems and include road, water, energy, communication and many other important networks to ensure people are supplied with basic services. Due to their importance and interdependence, failures and blackouts can result in cascading impacts [2] which can be catastrophic to the functioning of a city. Hence, it is vital to ensure their functionality is given at all times.

While cities are dependent on well-functioning and reliable life-line infrastructure networks, impacts of urbanisation are challenging many cities particularly in the global south. In 1990, only 10 cities had a population of more than 10 million, in 2018 it was 33 and it is expected that by 2030, the number of megacities will reach 43 [3]. Urbanisation often causes unplanned development and leads to increasing demand of life-line infrastructure networks. As a result, they often fail already during normal times to provide sufficient supply to people. The combination of growing cities and rising demand for basic services makes cities increasingly complex and

vulnerable, but most importantly, puts them at risk against various external and internal threats.

As for external threats, climate change may cause more frequent and intense natural hazards which may result in flood, storm and drought disasters [4]. Other external threats include terrorism [5], social unrest [6], etc. Internal threats relate to the physical composition and condition of life-line infrastructure to be of low quality and quantity.

To address the ability of infrastructure networks to perform at all times, the concept of resilience is increasingly used to describe their ability to anticipate, resist, recover and learn from a an unexpected disturbance [7, 8]. Hence, potential threats can turn into hazards or disturbances at any time.

In this paper, the focus is to link the need for identifying critical infrastructure with the related demand to integrate the aspects of critical infrastructure resilience into the planning of cities.

What is a resilience?

The concept of resilience is not a theory! It is important to highlight that resilience cannot be proven. However, resilience can be split into different functions which describe the periods before, during and after a disturbance, or shock, occurred [7, 9]. Accordingly, the objective of resilience management is to better respond before, during and after a disturbance. For example, pre-emptive measures, such as the building of dams can help to avoid the overflow of waterways during a flood event. While dams can help before a possible event and increase the robustness of waterways, improved management of water flows higher upstream can help to minimise the impact of excessive rainfall and limit the extent of flooded areas. Following a flood event, additional structural (e.g., dams, canals, etc.) and non-structural (e.g., improved management, awareness campaigns/trainings, etc.) measures may be considered to improve the ability of waterways to better absorb future excessive rainfall events in order to avoid a flood event.

Ultimately, resilience links system performance with a time component which makes resilience to become a dynamic trajectory. Ideally, one would like that the above mentioned waterways can absorb all the rain, but what if not? For this scenario, one may think of measures to dampen the impacts and subsequently think of how to recover and learn from such an event.

What is a resilient city?

Adapting the concept of resilience for the case of a city, Godschalk [5] summarised the importance of linking physical systems with human communities, as follows:

> *"A resilient city is a sustainable network of physical systems and human communities. Physical systems are the constructed and natural environmental components of the city. They include its built roads, buildings, infrastructure, communications, and energy facilities, as well as its waterways, soils, topography, geology, and other natural systems. In sum, the physical systems act as the body of the city, its bones, arteries, and muscles. During a disaster, the physical systems must be able to survive and function under extreme stresses. If enough of them suffer breakdowns that can not be repaired, losses escalate and*

[1] Programme Co-Director, Future Resilient Systems Singapore-ETH Centre
1 Create Way, #07-01 CREATE Tower,
Singapore 138602 Email:jonas.joerin@frs.ethz.ch,
frs.ethz.ch

recovery slows. A city without resilient physical systems will be extremely vulnerable to disasters (Godschalk, 2003, pp. 137)."

This implies that infrastructure systems can be considered as socio-technical systems. Hence, their functionality is not interdependent from activities that is exerted by human actors. In the context of a city with a lot of people interacting in a dense area, the smooth interaction between infrastructure systems and human actors is of particular relevance for a well-functioning city. The emergence of computers followed by the internet allowed the formation of cyber systems [10] which support the interaction between infrastructure systems and human actors.

Case study: Resilience of transport network in Zurich

In the context of a flood event, a city with unfavourable topography (e.g., low elevation, coastal proximity, limited run-off capacity of waterways, etc.) excessive rainfall may cause certain areas to become inaccessible. Flood hazard maps can help to identify areas that are covered by water, but do not explain what the impacts are on the performance of infrastructure networks. Obviously, flooded areas become inaccessible, but what about the non-flooded parts of a city? Does, for example, the road network maintain its functionality? To address these questions, complex network theory and in particular network topology metrics can serve to analyse the performance of road networks [11].

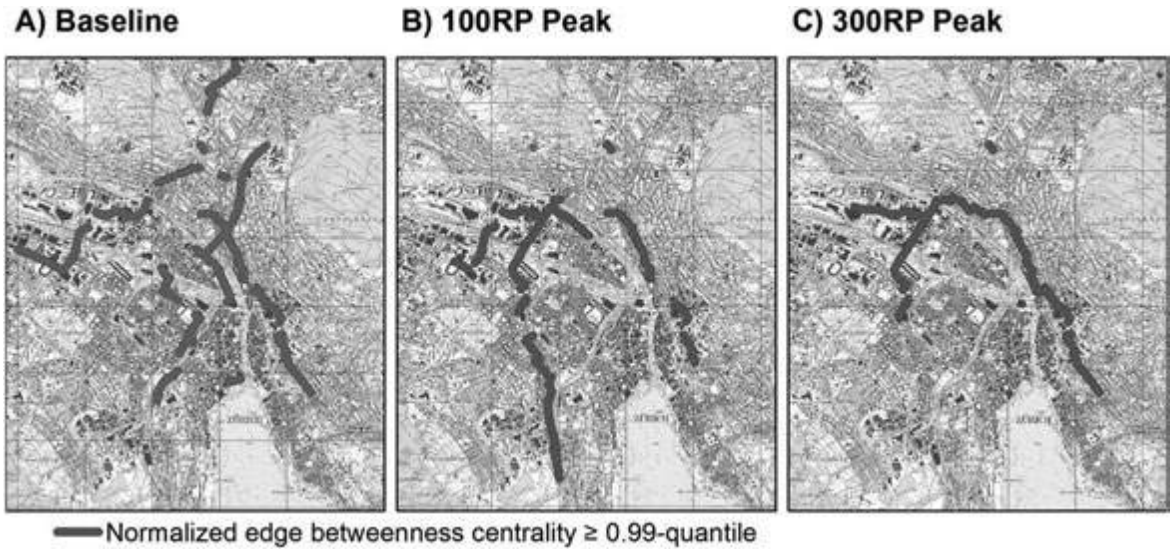


Figure 1: Spatial distribution of edge betweenness centrality in Zurich network of roads at least 3m wide, under the following scenarios: Baseline conditions, peak flood within 100-year return period, or peak flood within 300-year period. For each network edge, EBC was evaluated by dividing number of shortest paths through edge by total number of shortest paths within network. Values of edge betweenness were normalized with (N)(N-1), where N was number of nodes under baseline conditions. Figure presents values equal to or larger than 0.99-quantiles Reprinted from National Map 1:25000 on sheet 1091 under a CC BY license, with permission from the Federal Office of Topography Swisstopo (original copyright 2019), (Casali and Heinimann, 2019).

In a case study from Zurich, Casali and Heinimann [11] modelled accessible roads (edges) and junctions (nodes) for three flood scenarios (no flood, 100 and 300 return period of flood) and applied the betweeness centrality metric [12] to identify the important nodes in Zurich, Switzerland. The results (Figure 1) show that certain important nodes shifted to areas which are not considered important under normal conditions. The findings from this study help to identify critical locations of the Zurich road

network. The topological approach taken in this study can also be applied to other infrastructure networks and cities to identify critical infrastructure locations.

Planning critical infrastructure resilience

To address the complexity of cities, the identification of critical infrastructure is indispensable for building urban resilience. Thus, one may identify in a first step the hazardous areas in a city through hazard simulation and in a second step analyse how a particular hazard may disrupt networks, such as roads, water, communication, etc. While the ongoing digitalisation offers new opportunities for real- time interaction with physical systems, the fundamental structure and topology of a city remain unchanged in the short-time. This favours a topology-based approach in analysing infrastructure networks against hazards. During normal times, a system-based approach would be preferred, but would require time series data for traffic flow. This information is often not available in the quantity and quality of cities in the global south.

Finally, planning for infrastructure resilience requires an orchestrated transformation process. While science can reveal hot spot areas, planners need to integrate this information into the planning process and policy-makers have to balance potential trade-offs for development decisions. Considering that cities grow and shape over time, moving or changing parts of a city likely poses conflicting challenges with the local residents and various interest groups. Involving all stakeholders into the planning consultation process is thus indispensable to address all needs and expectations for building urban resilience.

References

1. Rus, K., V. Kilar, and D. Koren, *Resilience assessment of complex urban systems to natural disasters: a new literature review.* International journal of disaster risk reduction, 2018. **31**: p. 311- 330.
2. Rinaldi, S.M., J.P. Peerenboom, and T.K. Kelly, *Identifying, understanding, and analyzing critical infrastructure interdependencies.* IEEE control systems magazine, 2001. **21**(6): p. 11-25.
3. United Nations, D.o.E.a.S.A., Population Division, *World Urbanization Prospects: The 2018 Revision (ST/ESA/SER.A/420)*. 2019, United Nations: New York.
4. Karim, M.F. and N. Mimura, *Impacts of climate change and sea-level rise on cyclonic storm surge floods in Bangladesh.* Global Environmental Change, 2008. **18**(3): p. 490-500.
5. Godschalk, D.R., *Urban hazard mitigation: creating resilient cities.* Natural hazards review, 2003.
   4(3): p. 136-143.
6. Buhaug, H. and H. Urdal, *An urbanization bomb? Population growth and social disorder in cities.*
   Global environmental change, 2013. **23**(1): p. 1-10.
7. Heinimann, H.R. and K. Hatfield, *Infrastructure resilience assessment, management and governance–state and perspectives*, in *Resilience and risk*. 2017, Springer. p. 147-187.
8. Gasser, P., et al., *A review on resilience assessment of energy systems.* Sustainable and Resilient Infrastructure, 2019: p. 1-27.
9. Sansavini, G., *Engineering resilience in critical infrastructures*, in *Resilience and Risk*. 2017, Springer. p. 189-203.
10. Refsdal, A., B. Solhaug, and K. Stølen, *Cyber-risk management*, in *Cyber-Risk Management*. 2015, Springer. p. 33-47.
11. Casali, Y. and H.R. Heinimann, *A topological characterization of flooding impacts on the Zurich road network.* PLoS one, 2019. **14**(7): p. e0220338.
12. Freeman, L.C., *A set of measures of centrality based on betweenness.* Sociometry, 1977: p. 35-41.



PAST, PRESENT, AND FUTURE ENGINEERING ISSUES IN CANAL SYSTEMS THROUGH THREE CASE STUDIES

Sybil Derrible*

Abstract

From the beginning of civilization, human beings have built and used canals. In fact, canals possess a central role in cities. This role has changed significantly over time, however. In this chapter, we look at past, present, and future engineering issues in the canal systems of three cities: Tokyo (Japan), Chicago (United States), and Seoul (South Korea). Through three case studies, we find the canals have been used for multiple functions, from transporting goods and people, and providing and distributing drinking water, to being used to handle stormwater runoff and to be simply covered and replaced with expressways. In the twenty-first centuries, many cities are rethinking the role of their canals and try to leverage them as both social and engineering assets, to help improve livability and increase economic competitiveness while offering a strategy to adapt to climate change. In the end, canals offer tremendous opportunities and they have the potential to transform and revitalize entire neighborhoods.

* Director, Complex and Sustainable Urban Networks (CSUN) Laboratory
Associate Professor, Department of Civil and Materials Engineering
Research Associate Professor, Institute for Environmental Science and Policy
University of Illinois at Chicago, USA
Email: derrible@uic.edu

Introduction

Urban infrastructure systems are arguably the greatest physical manifestation of civilization (Derrible 2016; 2017), and canals possess a critical space as part of the urban infrastructure. In fact, the role of canals has been essential since humans started to settle together during the Neolithic era and form the very first cities. As Lewis Mumford—one of the great urban historians—wrote:

> "The great many diverse elements of the community hitherto scattered over a great valley system and occasionally into regions far beyond, were mobilized and packed together under pressure, behind massive walls of the city. Even the gigantic forces of nature were brought under conscious human direction: tens of thousands of men move into action as one machine under centralized command, building irrigation ditches, canals, urban mounds, ziggurats, temples, palaces, pyramids, on a scale hitherto unconceivable." (Mumford 1961, p34).

Canals therefore represent one of the first infrastructure systems ever built by humans. What is more, unlike many infrastructure systems, canals actually inherent possess multiple functions that have historically made them paramount elements of urban infrastructure. To name a few, canals have been used for:

- transport: to carry people and goods
- water: to supply drinking water and to transport drinking water across towns and regions
- wastewater: to dispose of wastewater when the water is not used for drinking
- drainage: to handle stormwater runoff
- military: to serve as borders to stop invasions (e.g., around castles)

With the advent of the automobile, after World War II, many canals were then covered and turned into roads to handle increasing vehicular traffic. As a result, many canals have been deteriorating and many have even been forgotten, only leaving a trace of their existence on old maps. Since the early 2000s, many canals have been experiencing a new birth, however. As the world population has increased from about one billion in 1800 to 1.65 billion in 1900 and to an impressive 6.14 billion in 2000 and a forecasted 10 billion by 2055 (United Nations 2018), cities all over the world have grown substantially. This growth often manifests itself by the construction of new buildings and roads, most of which are impermeable by nature, thus creating large amounts of stormwater runoffs whenever it rains. The problem is further exacerbated with climate change that is expected to generate more frequent and more severe extreme weather events such as typhoons and torrential rains. This additional runoff has to be handled properly to present massive flooding, and many cities turn to their old canals to partially solve the problem.

In this chapter, three cities are briefly presented, briefly documenting the history of their canals. From the oldest to the newest use of their canals, the three cities are: Tokyo (Japan), Chicago (United States), and Seoul (South Korea). The goal is not to offer an in-depth analysis of the three cities, but simply to identify how each were utilized over time to address significant engineering issues.

Three Case Studies

In this section, we will go through the three case studies one by one, starting with Tokyo, followed by Chicago, and finally with Seoul.

Tokyo, Japan

Better known as the capital of Japan and one of the largest cities in the world, Tokyo started as a small fishing village called Edo. In the early 1600s, Edo became of the center of ruling for the Shōgun that controlled military power in Japan. As a result, the city grew enormously, reaching a population of one million people in the eighteenth century. The city had no sewer system, however. To handle all its wastewater, it relied on an intricate network of canals. Farmers from the hinterlands would come every day to bring fresh produce to be sold and they would buy the sanitary sewer to be used as

fertilizer on their fields (Hamnett and Forbes 2012)—landlords owned and therefore could sell all the sanitary sewer generated one their land. Figure 1 shows the Nihonbashi bridge—the first bridge ever built in Tokyo—that spanned over one of the canals.

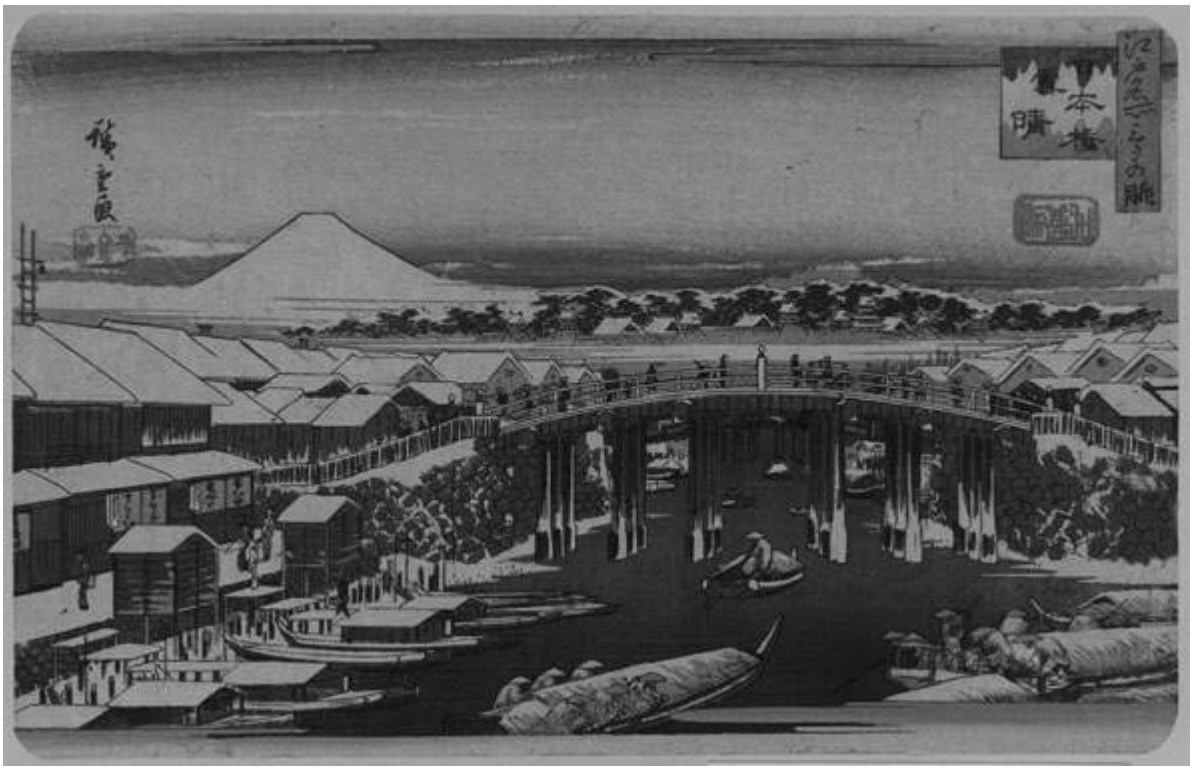


Figure 1 Nihonbashi Bridge in the Eighteenth Century in Tokyo (Source: U.S. Library of Congress)

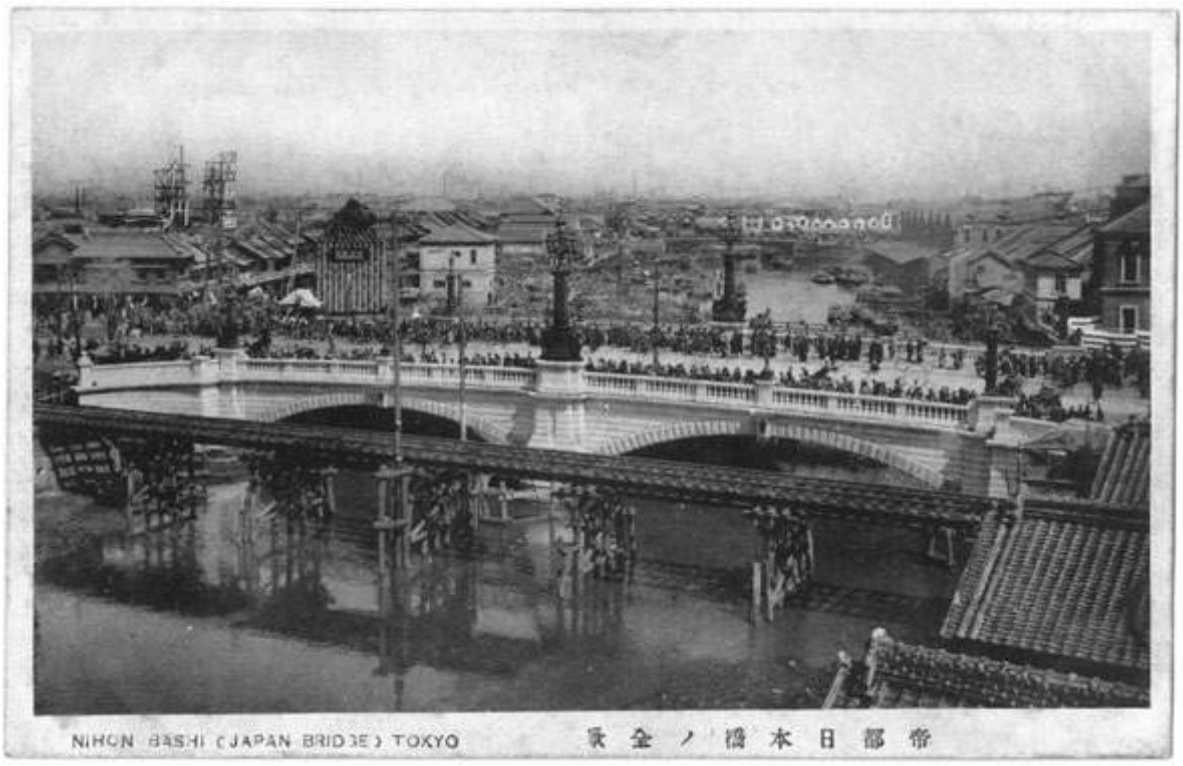


Figure 2 Nihonbashi Bridge in 1911 in Tokyo (Source: Wikimedia Commons)

As Figure 1 shows, the canal was used heavily for transport to carry people and goods, as well as to transport sanitary sewer as mentioned before. The bridge is located in a vibrant and bustling area of Tokyo, close to the commercial center known today as Ginza. With time, the neighborhood expanded further and the bridge was re-built, widened, and made of concrete as shown in Figure 2. A train line was also built next to it, and the building on the left-hand side at the corner used to be a large shopping mall.

Similar to many cities in the world, as the city further expanded after World War II, and as traffic intensified, many canals were covered in Tokyo. While the Nihonbashi bridge remained, Figure 3 shows that the canal is now the setting for one of the Shuto expressways of Tokyo—expressway C1, the inner circular route. The area that used to be bustling with people and commercial activity has given way for vehicular traffic, but this author doubts that this is the end of the story. As canals are seen as levers of neighborhood revitalization, this Tokyo canal may be given a new life in the future.



Figure 3 Nihonbashi Bridge in 2019 in Tokyo (Source: Personal Photo)

Chicago, United States

One of the priorities of the newly formed United States in the early nineteenth century was to expand westward, all the way to the Pacific Ocean. Between the east and west coasts of the United States, several cities expanded significantly, including Chicago. Chicago is located on the shores of Lake Michigan—one of the five great lakes, thus one of the largest lakes in the world. The city is located where the Chicago river (which is relatively narrow and acts more as a canal) meets the lake.

Lake Michigan offered the ideal source of freshwater. In the 1800s, a water distribution system was built that pumped water from the lake to the local population. All the wastewater was then disposed of in the Chicago river—see a satellite view of Chicago in Figure 4 with Lake Michigan on the right-hand side and the Chicago river that starts at Lake Michigan and then forks into the north branch and the south branch. The problem is that the Chicago river then flew into Lake Michigan, thus contaminating the source of freshwater. While the problem was manageable when the city population was small, it soon became an important health issue.

To solve this issue, in 1900, Chicagoans came up with an unorthodox engineering solution to change the flow of the river. Essentially, instead of flowing towards Lake Michigan, the solution was to change the flow of the river so it flows away from Lake Michigan. Because the Chicago region is flat, and thanks to the construction of cleverly located canals, dredging the bottom of the river essentially allowed for the slope of the riverbed to be changed so that the river now flows away from Lake Michigan.



Figure 4 Satellite View of Chicago 2018 (Source: Google Earth)

In addition to being used to transport wastewater, the Chicago river has also historically been used to carry people and goods. In fact, Chicago once hosted many famous meat packing business that used the Chicago river to import and export products. One particular small canal in Chicago is called “Bubbly Creek” because of the generation of bubbles from the decomposing animal carcasses that were thrown in the canal.



5a Chicago River with Bars and Floating Gardens



5b Chicago River with Pedestrian and Jogging Pathway
Figure 5 Chicago River in 2017 (Source: David Wilson – Flickr)

In the 2010s, several portions of the river were also revitalized and transformed into parks and leisure areas. These projects are in line with the revitalization of many canals around the world. Pedestrian and jogging pathways, bars, and shops were built on the riverbanks, attracting thousands of visitors every day.

Figures 5a and 5b show some of the new infrastructure built. On the left-hand side in Figure 5a, we can also see green plants and vertical metallic poles. These are actually floating gardens. The plants essentially use river water, but they were also selected specifically for their ability to simultaneously treat water. Similar to many urban canals, the Chicago river is heavily contaminated and these floating gardens can help partially treat the contaminated water. Moreover, the metallic poles enable the gardens to float up and down and follow the stage of the river.

Figure 5b shows a partly completed section of the river with simple green areas and concrete pathways. We can also see that the river is beneath the street level, by about five or six meters. The fact that the Chicago river is well below the street surface level helps both handle stormwater during heavy rains and it also blocks the noise from the surface level traffic, making the Chicago riverwalk particularly quiet despite the fact it is centrally located.

As an urban canal, the Chicago river has helped solve many engineering issues for the city in the past, and its role is likely to be remain central in Chicago for the foreseeable future.

Seoul, South Korea

Seoul, the South Korean capital, has experienced enormous growth in the twentieth century. It went through colonial occupation and war before it became independent—not unlike Ho Chi Minh City. The largest river in Seoul is the Han river that is about one kilometer wide. Most of the riverbanks have been retrofitted into recreational areas that can be flooded during heavy rain events. In this chapter, we will not focus on the Han river but the Cheonggyecheon canal that is located a bit more north, close to the city center.

In the first half of the twentieth century, slums surrounded the Cheonggyecheon canal as is shown in Figure 6, and the area was significantly poor. After the Korean war, and as Seoul massively redeveloped, the canal was covered and a double-story expressway was built on top of it to accommodate the growing automobile traffic. Figure 7 shows the same neighborhood as Figure 6 but 50 years after.

From the figure, we see that the slums had been replaced by large concrete buildings and the canal had been buried. As mentioned already, this story is not unique and many cities with long arterial roads or expressways today used to have canals. As space tends to be limited in cities, canals have often been sacrificed for the rise of the private automobile.

Expressways, however, rarely solve traffic problems, and in fact they often make them worse. By the late 1990s, the traffic congestion on the highway had become extremely severe and the pollution had become a serious health issue. As a result, the local authorities decided to massively invest in public transportation, tear down the expressway, and recover the canal.

Figure 8 shows a portion of the newly redeveloped canal that is close to eleven kilometers long. The canal was heavily landscaped to offer a haven of piece in the South Korean capital, partly because it is about three meters below the street level, therefore attenuating the noise from local traffic. Furthermore, it is lush with plants and trees, and it is extremely peaceful. Many small bridges and stepping stones are laid out in the river for people to cross sides at regular intervals.

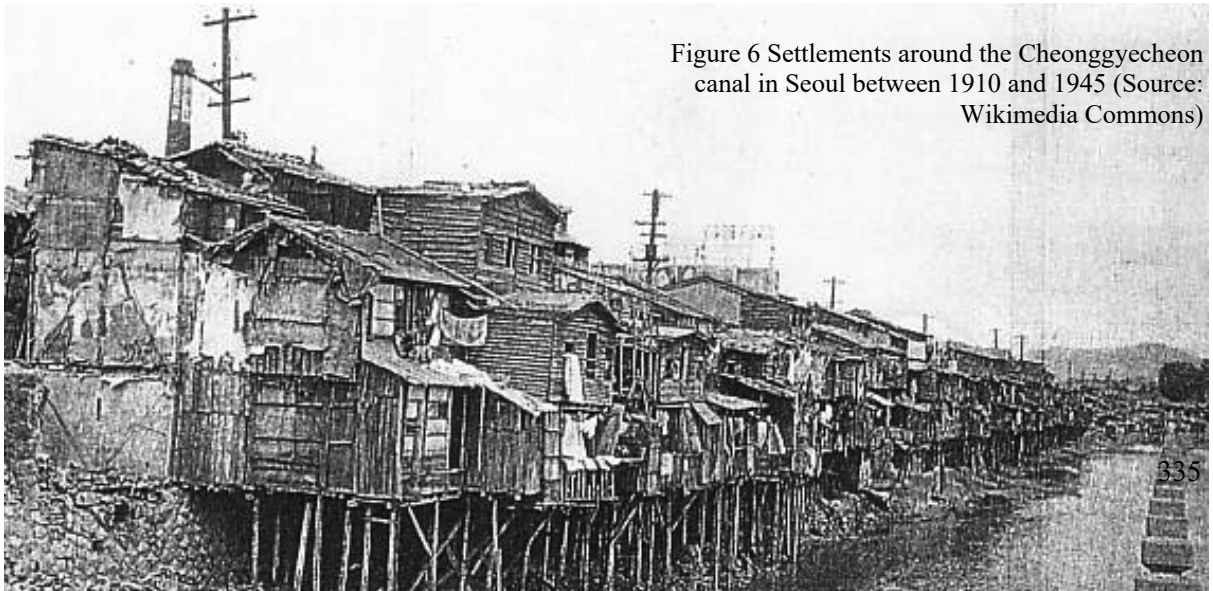


Figure 6 Settlements around the Cheonggyecheon canal in Seoul between 1910 and 1945 (Source: Wikimedia Commons)



Figure 7 Double-Story Expressway on the Cheonggyecheon canal in Seoul (Source: Seoul Metropolitan Government)



Figure 8 Cheonggyecheon canal in Seoul in 2019 (Source: Personal Photo)

The canal has also become a prime social spot in the city, and it is visited by couples, families, walkers, and joggers at all times of the day. Moreover, it also accepts all stormwater runoff from the area and the canal is therefore purposefully flooded during heavy rains thanks to a clever placements of gates that bring stormwater from surrounding neighborhoods.
Overall, the Cheonggyecheon canal has significantly contributed to the revitalization of the area and is hailed as a prime example of smart and resilient design thinking for the twenty-first century. In this case, a transport problem became a water solution, and this kind of integrated thinking is starting to dictate the engineering design practice (Derrible 2019).

Conclusion

In conclusion, for as long as humans have settled together in cities, canals have held a central role. This role has changed significantly over time to help solve problems that cities were facing within their respective contexts—from helping transport people and goods to providing drinking water and to being used to handle stormwater runoff. In this chapter, we discussed the evolving role of canals through three case studies: Tokyo (Japan), Chicago (United States), and Seoul (South Korea).

All three cities have faced different problems and have leveraged their canals in different ways. In the twenty-first century, the role of canals is changing yet again in many cities around the world. In fact, with proper planning, canals have the opportunity to revitalize entire neighborhoods and they can significantly help address contemporary issues. In the end, canals present both social and engineering assets, and they offer myriads of opportunities that should be leveraged to help build smarter, more sustainable, and more resilient cities.

References

Derrible, Sybil. 2016. “Urban Infrastructure Is Not a Tree: Integrating and Decentralizing Urban Infrastructure Systems.” *Environment and Planning B: Urban Analytics and City Science* 44 (3): 553–69. https://doi.org/10.1177/0265813516647063.

———. 2017. “Complexity in Future Cities: The Rise of Networked Infrastructure.” *International Journal of Urban Sciences* 21 (sup1): 68–86. https://doi.org/10.1080/12265934.2016.1233075.

———. 2019. “An Approach to Designing Sustainable Urban Infrastructure.” *MRS Energy & Sustainability* 5: E15. https://doi.org/10.1557/mre.2018.14.

Hamnett, S., and D. Forbes, eds. 2012. *Planning Asian Cities: Risks and Resilience*. Abingdon, UK: Taylor & Francis.

Mumford, Lewis. 1961. *The City in History: Its Origins, Its Transformations, and Its Prospects*. New York: Harcourt, Brace & World.

United Nations. 2018. *World Urbanization Prospects, the 2018 Revision*. New York, NY: United Nations. https://esa.un.org/unpd/wup/CD-ROM/.

URBAN RIVERS & CANALS NETWORKS

Relator: ***Dr. Arch. Luigi Campanale*** – *SCE Project Asia CEO & Design Director*
Dr. Eng. Stefano De Cerchio – *SCE Project Europe Chief Engineer & Founder*

Topics: *Introduction*
Part A – Planning for Waterfront public space and build up riverside environment
Part B – Water quality control and gray water treatment planning
Part C – Flood resistance and weather change strategies
Part D – Administrative proposals and finance schemes to attract investors

Abstract

Over time, the settling of humans next to rivers and lakes has transformed the natural environment into the towns and cities we see today. Urbanization has come at a cost to rivers and lakes, as they have been heavily degraded to enable development, carry waste, supply drinking water and facilitate transport and industry. HCMC, being the fastest growing city in a country that is becoming heavily industrialized, is suffering significant degradation of the "water environment", to a point that some areas are to be considered to a level of hygienic-sanitary emergency, at least from a European prospective.

In the other hand, we all recognize the efforts of the local authority in trying to minimize and, where possible, solve the issues and the organization of this conference is significant in this sense.

We wish that this conference sign a new page in the history of the city that will finally see a gradual improvement in water quality and general environment of urban rivers and canals that have become nowadays so important in the planning of urban ecology, green infrastructure, green areas and climate change adaptation.

Introduction

In industrialized and developing countries during the 19th and 20th centuries, most urban rivers were channeled into canals, buried or otherwise confined, line them with concrete and build upon the floodplains. This approach was designed both to improve urban hygiene and to protect cities from flooding. In the 1950s, the growing use of cars in cities led to riverbanks being transformed into high-speed traffic lanes. Owing to pollution from wastewater and the fact that riverbanks became increasingly difficult to access, traditional uses of urban rivers (bathing, boating, fishing) disappeared. Cities gradually turned their backs on the rivers that they had once relied upon for their prosperity. Only major water shortages and flooding reminded local authorities and residents of the presence (or absence) of water in the city.

The negative impact of urbanization on river and lake systems in cities is wide-ranging and multifaceted. The impacts go beyond the historical issue of water pollution and extend to structural changes to the once natural water sources. The ways in which urbanization has affected urban rivers and lakes include:

- **Water quantity impacts:** decreased flow and reduced groundwater levels through abstraction, as well as increased flow from surface run-off, increased frequency of floods and reduced infiltration, affect the quantitative status of rivers and lakes.
- **Water quality impacts:** wastewater discharges and increased run-off from impervious surfaces such as roads, roofs and gardens, and contamination from household and industrial storm-water overflows, degrade water quality.
- **Physical structure impacts:** artificial walls replace natural riverbanks, barriers disrupt connectivity or, in many cases, the river is hidden underground (covered rivers).

- **Geomorphological impacts:** urban rivers lack the space to erode their banks and deposit sediment or to connect to their floodplain, which leads to altered morphology. Bridges, pipes and other infrastructure alter the width and depth of rivers, and their courses are changed by straightening and bypassing.
- **Impacts on the ability to support wildlife:** natural corridors, riparian zones and in-channel habitats are lost.
- **Removal of riparian vegetation:** this reduces organic input and habitat complexity, increases river temperature and reduces bank stability.
- **Invasive species:** urban areas often suffer from introduced non-native species that become dominant and cause damage to the environment.

Part A - Planning for waterfront public space and build up riverside environment

Much of the initial inspiration for waterfront development came from the USA during the late 80', where a movement known as the "New Urbanism" was active in diffuse the idea that waterfronts are more than just places for imaginative property development and the water is seen as a fundamental part of what is now referred to as the "public realm".
The waterfront has been redefined as places which not only conserving a valuable heritage, but that are also adding something beautiful and memorable to the city scene.
Europe, soon after the USA, applied similar principles that can be summarized in five key factors for success of waterfront projects:

1. Water must be a central characteristic not an afterthought
2. The identity of the site and original features should be enhanced
3. A balanced mix of uses should be sought
4. The waterfront should be integrated with the wider urban area
5. Projects should be pursued in an atmosphere of collaboration.

From both American and European experience on approaches to solve waterfront issues in cities we can conclude that does not exist a unique model to follow. The numerous projects that had been implemented over the years also told a story that proactive planning is not enough. Management also matters, allowing spaces to be used flexibly over time, and enabling master plans to be implemented in stages.

The wider benefits of regeneration projects

The best examples of urban waterfronts have brought dead areas back to life, in ways that provide somewhere interesting for visitors, and have boosted investment in the surrounding city centre or towns. The direct benefits from successful waterfront development can be assessed against three very different objectives:

- Conserving an important part of our national and natural heritage (which includes historic buildings by the water, as well as canal and dock structures).
- Extending people's quality of life, and making urban living much more pleasurable (by attracting more people into towns)
- Stemming the process of decay, and giving new hope or vision to a run-down area (for example through investment in leisure and recreational activities).

The spin-off benefits for the local economy may include:

- Providing specialist shops and local employment.
- Boosting civic pride, giving a stronger identity at both local and national level.
- Encouraging entrepreneurial ventures.
- Attracting people to work or study, and creating new employment in tourism or new retails.

Milan's reference projects and latest experience in waterfront creation

Milan history started around 400 BC, when a small Celtic community settled in the area. The establishment continued to grow and expand under the Roman Empire, and was renamed Mediolanum

– middle plain – one of the most fertile area in Europe strategically located along the karst spring line. The Romans built the first canal of Milan, called Vettabbia, to move out of the city and into a nearby river the dirty waters of the nearby Seveso river. Historians believe that the Vettabbia gave the Romans access to the sea via two rivers (Lambro and Po), but that access was somehow lost over the following centuries. Over time, the network of canals (Navigli) expanded, and Milan regained access to the Adriatic Sea in 1805 with the Naviglio Pavese. The canals linked to rivers and ultimately to the sea, which empowered Milan to become an influential trade destination and become one of Italy's largest commercial ports during the 20th century.

Unfortunately, due to increasing health concerns and the pressure to transition from water to land transportation, most of the Navigli downtown were covered between 1857 and 1930 and, today most of the canals have been filled in and paved over.

Although water is not as prevalent as it used to be, Milan's inhabitants will never forget its importance and recently the local administration has put a lot of effort and resources in restoring the old splendor of the city canals, creating new development opportunities and improve quality of living standard.



Milan's map during the Renaissance

Riaprire I Navigli Project - Milan's reopen the canals

The "Riaprire I Navigli" is one such example that aims to redesign Milan with a focus on water. Their current plan is to reopen the Lombardy waterways and transform Milan into a true water city. Their goal is not to bring the *navigli* back purely for traditional or aesthetic purposes. According to their site, the project goal is to "promote a new opportunity redevelopment of the city, in environmental and landscape terms, and a new type of economic development linked to culture and the quality of the environment and the landscape."

The city budget 150 million Euro for the entire requalification project in which 17 million has been spent for the Darsena project.



The urban landscape after the implementation of the project

Darsena Requalification Project - Milan's port return to the city

The "Darsena" has always been the focal point of the city for a system of relations and exchanges between Milan and the rest of the Territory. In the previous centuries, it was possible to compare it to a real port. Different canals in fact, once navigable up to hundreds of kilometers away, flowed in this terminal in the heart of the city.
The project involved the redevelopment of the banks through interventions to consolidate the margins and provide a long promenade to citizenship. It was also built a bridge and docks in the westernmost part of the dock. With the exception of small pavilions host various functions (and sponsors), we can say that the only architectural work has been the market hall. This – the first to be completed during the overall redevelopment process – represents an excellent infrastructure to link the two parts of the city.



Darsena area before requalification project

The international competition, held in 2004 was initially awarded to a French Architect and completed by a group of Italian architects for the opening of Milan's Expo in 2015.
The new Darsena has created a wide pedestrian promenade around the quay, uncovered the Ticinello Canal for the first time since 1930 and involved the restoration of a number of historic canal bridges and several surrounding heritage buildings.
The whole area is now very popular for day time markets and night life focused around the many restaurants and bars. A cycle path connects the Darsena to the Naviglio Grande providing access to open areas of agricultural land, the leftover of what once was the very productive countryside to the south of Milan.



International Competition winner project: Guazzoni, Rizzato, Rossi



Darsena view after requalification



Darsena night view after requalification



Darsena Public Market view after requalification

Comparison with HCMC situation and regional case studies

The similarities:

- The secondary economic city of country besides the capital.
- The canals became increasingly important for transport, commerce and agriculture during invasions and harsh battles.



The Canal Bonard in the late colonial period.

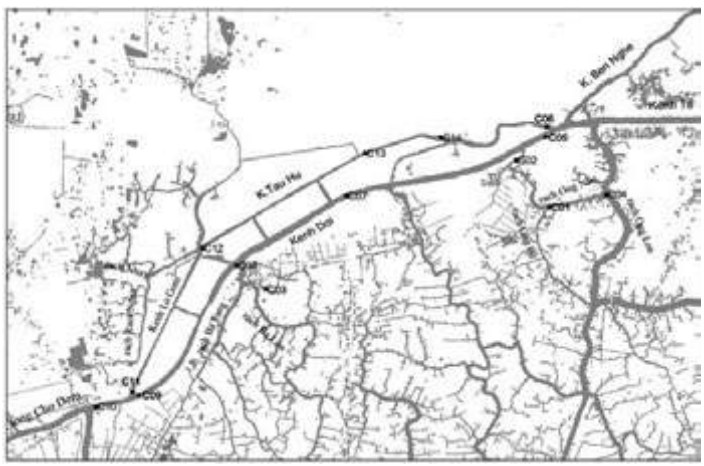


Transportation of commercial goods on the Baffalora Naviglio in 1886.

- The house and commercial activities are developed along the 2 sides of canals. This also emphasized and created the own urban characteristics of 2 cities.

<u>The differences:</u>

- If the network of canals in Milan was developed concentrically, the canals of Saigon were created from natural interlaced network and connected to the sea. This also challenges Saigon to learn and find out the solution to improve the water quality, environment along the canals and create tourists' destination.



The Canals' network in Cho Lon Area.



A 1860 City Plan shows 5 Navigli canals

Part B - Water quality control and grey water treatment planning

Wastewater

Wastewater is used water from domestic, industrial, agricultural, and medical or private and public transports. Used water becomes wastewater upon the change of its composition.

Wastewater is first drained to the WWTP by gravity through the main sewer system and preliminary treated. After the removal of large objects, grit is to be removed from the wastewater. The secondary treatment is based on natural processes. During the biological stage, the excess sludge is pumped out and moved before the settling tanks. Here, the sludge settles and is transported to digestion.

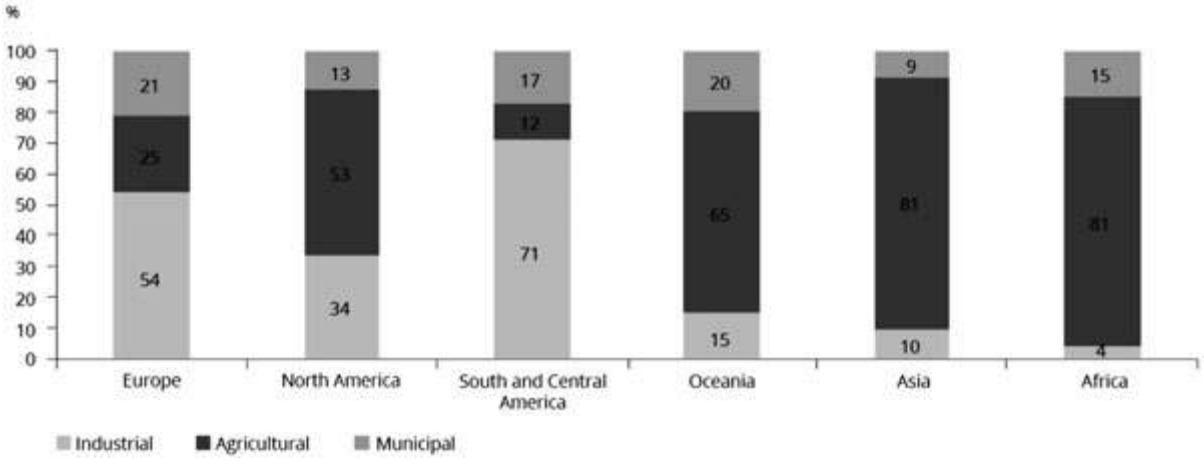
The wastewater rate that is treated varies from state to state, Northern America leads the market.

Regions	Population with sewerage connection in large cities, %	Portion of wastewater treated to secondary level, %
Northern America	96	90
Europe	92	66
Asia *(incl. Japan, Korea)*	45	35
Latin America and Caribbean	35	14
Africa	18	< 1

Rate of wastewater collected and treated in different areas of the world

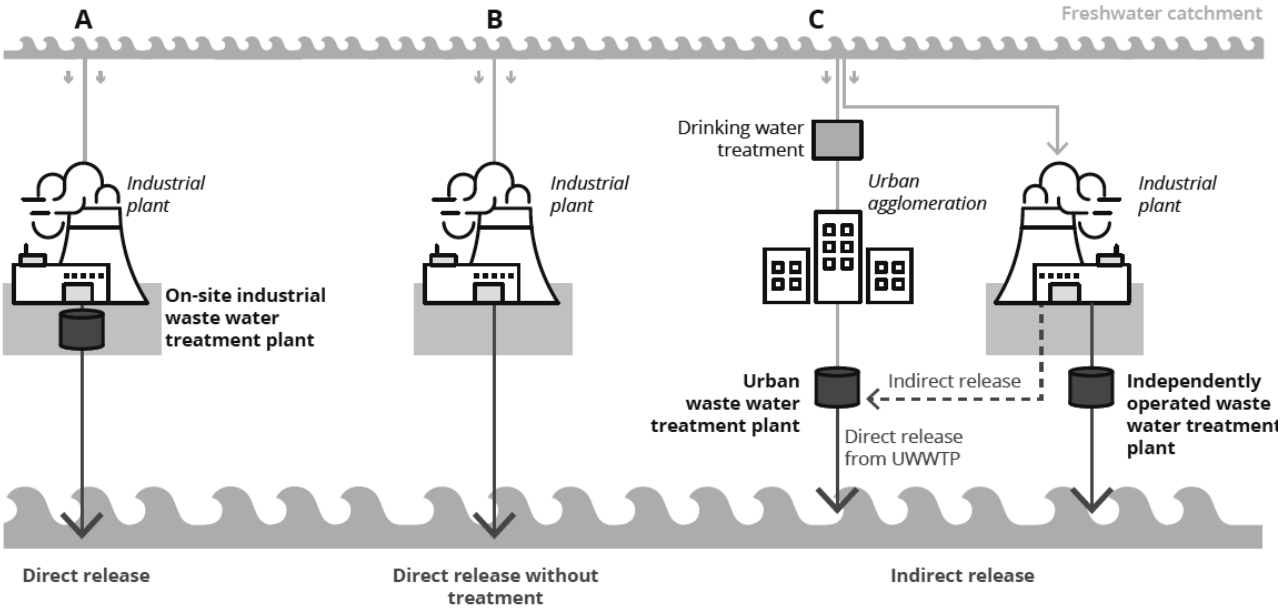
Industrial wastewater treatment recycling and reuse

Industrial wastewater is a consequence of industrial activities.
Industrial wastewater share in the world is about 10 to 20% of the used water.



Origin of wastewater in the world, FAO 2016

If discharged into the sewage network, the wastewater physical and chemical properties must comply with current regulations.
Most solids can be removed using simple sedimentation techniques. Very fine solids may require filtration or ultrafiltration. New technology is being developed constantly to improve the filtration techniques to improve re-use industrial water, that is the real challenge in modern cities.



Industrial wastewater use

Wastewater Treatment directions in Europe

The Urban Waste Water Treatment (UWWT) Directive is one of the major water policy tools in Europe, it was adopted in 21 May 1991. It states that each state shall:

- require for pre-authorisation of all discharges of urban and industrial wastewater into urban wastewater collection systems;
- monitor the performance of treatment plants and receiving waters;
- control sewage sludge disposal and re-use, and treated wastewater re-use.

For Austria, Belgium, Denmark, Finland, France, Germany, Greece, Ireland, Italy, Luxembourg, Netherlands, Portugal, Spain, Sweden and UK the latest date to fully comply with the Directive was 31/12/2005. For the new Member States in Central and Eastern Europe and in the Mediterranean, staged transitional periods have been postponed to 2015.

Most of the EU Member States collect their waste waters at very high levels with an average rate of compliance equal to 94% (up from 92%).
Some 15 Member States even reach compliance of 100%.

Wastewater treatment history in Milan, Italy

The Water Service within the Municipality of Milan was established in 1999.
MM Spa is the company that takes care of the collection, purification and distribution of water. Moreover, MM Spa plans, designs and realizes new networks and plants and takes care of the maintenance of existing ones.

Thanks to the abundance and superficiality of groundwater, shallow wells have historically been used (already in 1200 there were 6,000 wells of "living water" in Milan).

The first pumping station, built in 1904, is the oldest among those still existing. At the end of the 1920s, with a total pumping capacity of about 6,000 l/s, a lowering of the aquifer began which forced the modification of the extraction system.
Since the 1960s, the problem related to the quality of groundwater has been revealed, due to untreated industrial discharges. The phenomenon would then be reversed, starting in 1975, as a result of the closure of the same large establishments that had been the main cause of groundwater deterioration. In this period problems arise related to the raising of the aquifer, which has led among other things to the phenomena of underground flooding, parking lots, underground lines. In 1988, the flow rate was of about 30,000 l/s.

In the meantime, the aqueduct has progressively introduced water purification technologies to guarantee the quality of the water and to fulfill the increasingly restrictive requirements of European legislation regarding the limits on the concentration of pollutants in the water.



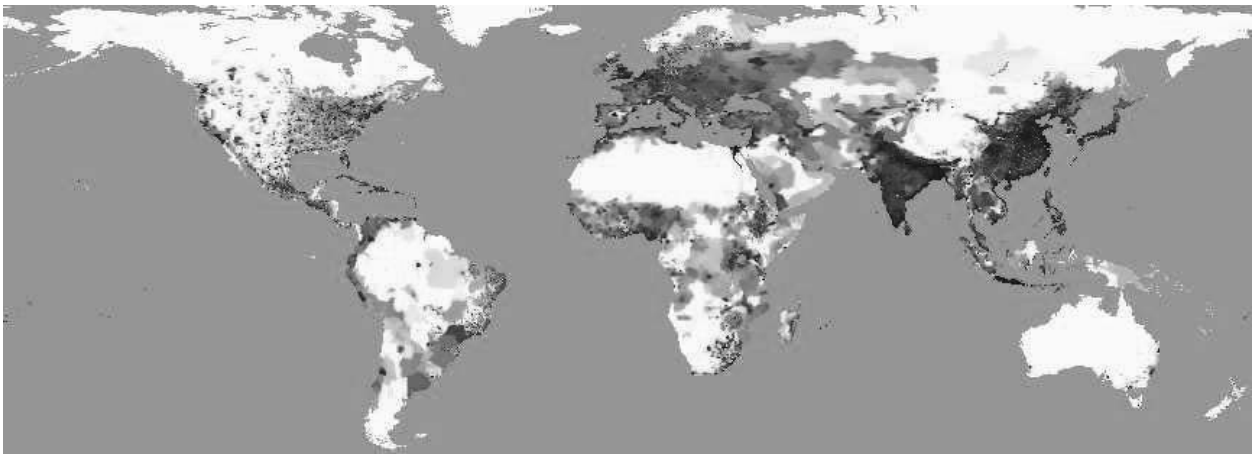
Collector drain in 1934, Milano

Structured like a spider's web, according to the typical configuration of the city streets, the net is formed by pipes with a diameter between 80 and 1,200 mm. The net is made exclusively of metallic material: steel (19%) and cast iron (81%), gray or spherical.

Water is brought from the pipelines of the aqueduct to the entrance of each building, where a separation valve and a meter measure the water consumed.
The pipes of the network are placed at an average depth of about 1.5 m under the road surface, to protect the water from temperature changes.

Wastewater Treatment challenge in Asia

Unprecedented challenges in urban management of water and waste due to urbanization and economic growth in Asia are arising. The rapid urbanization in Asia brings challenges for municipal utilities related to water and energy supply.



Map of global population density

In most cities, there is only a simplified centralized sewerage system and the major part of wastewater is discharged without treatment into rivers, lakes, and coastal waters. In the advanced economies of Japan, Hong Kong, and Singapore, cities have reached the standards of the most modern cities in the western globe.

The major issues are:

- Lack of financial and technical resources to undertake the construction of large-scale centralized sewerage systems;
- Sewerage systems do not directly generate revenue and it is not a visible benefit;
- More attention is given to the construction of water-supply systems, which cost a tenth of the investment for a centralized sewerage system.

Centralized WTS	**Decentralized WTS**
High density population areas	Communities with sparse populations
Higher operation costs (charged to population)	Allows more flexible community planning
High investment cost	Less investment cost
Large area requirement	Suitable for different site conditions

Differences between centralized and decentralized wastewater treatment systems

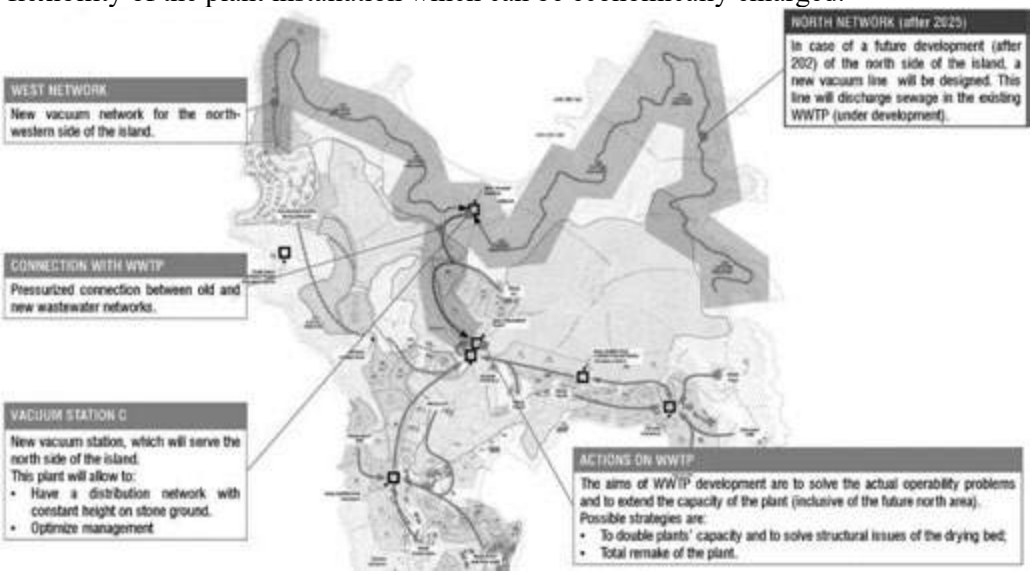
Case study: CWT system for a new urbanization on a Caribbean Island

Canouan is an island in the middle of the Caribbean Sea, in the Grenadines island, involved in a private real estate development. Below an estimate of increasing population and waste produced by the future activities:

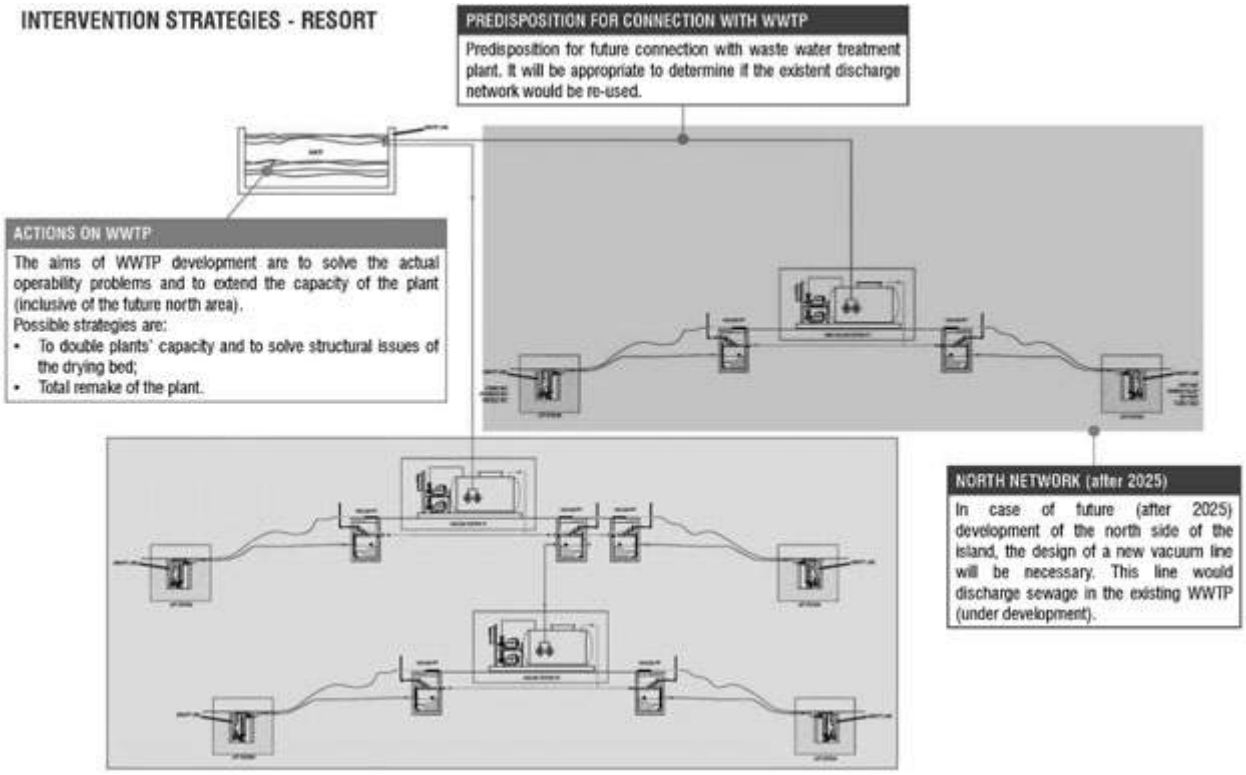
PRESENT *people: 1.100 + 500**		*FUTURE* *people: 1.800 + 1.200***
HOUSEHOLD and COMMERCIAL		**HOUSEHOLD and COMMERCIAL**
6.000 mc/y	650 t/y	1.270 t/y
CONSTRUCTION and DEMOLITION		**CONSTRUCTION and DEMOLITION**
3.300 mc/y	950 t/y	1.400 t/y
VARIUS		**VARIUS**
360 mc/y	25 t/y	45 t/y
SEAWEED		**SEAWEED**
2.600 mc/y	390 t/y	580 t/y
GREEN		**GREEN**
7.200 mc/y	1.000 t/y	1.600 t/y
TOTAL		**TOTAL**
19.460 mc/y	**3.015 t/y** **8.25 t/day**	**4.900 t/y** **13 t/day**

The engineering firm SCE Project has led the redesign of the infrastructure in order to implement the current wastewater system to host the future population. The proposal consists in the design of new vacuum network lines that will discharge into the existing WWTP to be implemented due to the increased required capacity. The new vacuum system will allow for easier excavation activities as the resort area is strategically located on the top of the island hills. The management of the sewerage network will be simplified thanks to the centralization of the entire system.
A vacuum sewage systems offer cost effective alternatives to traditional sewage systems. It uses the vacuum created inside a network of pipelines for the collection of sewage water and for their carriage to a final station; its great flexibility allows for applications where the traditional methods are too expensive or unsuitable.
The vacuum sewage plant represents a solution for a centralized collection system at reasonable costs for the construction of a new sewage network, and completion or extension of a sewage net at isolated inhabited units.

Some of the advantages are:
- small diameter, lightweight pipes;
- reduced dimension of the excavations;
- reduction of infiltrations and leakages along the lines;
- elimination of inspection shafts;
- possibility to overcome counterslopes and obstacles;
- flexibility of the plant installation which can be economically enlarged.



Scheme of the new vacuum system



Future development strategies

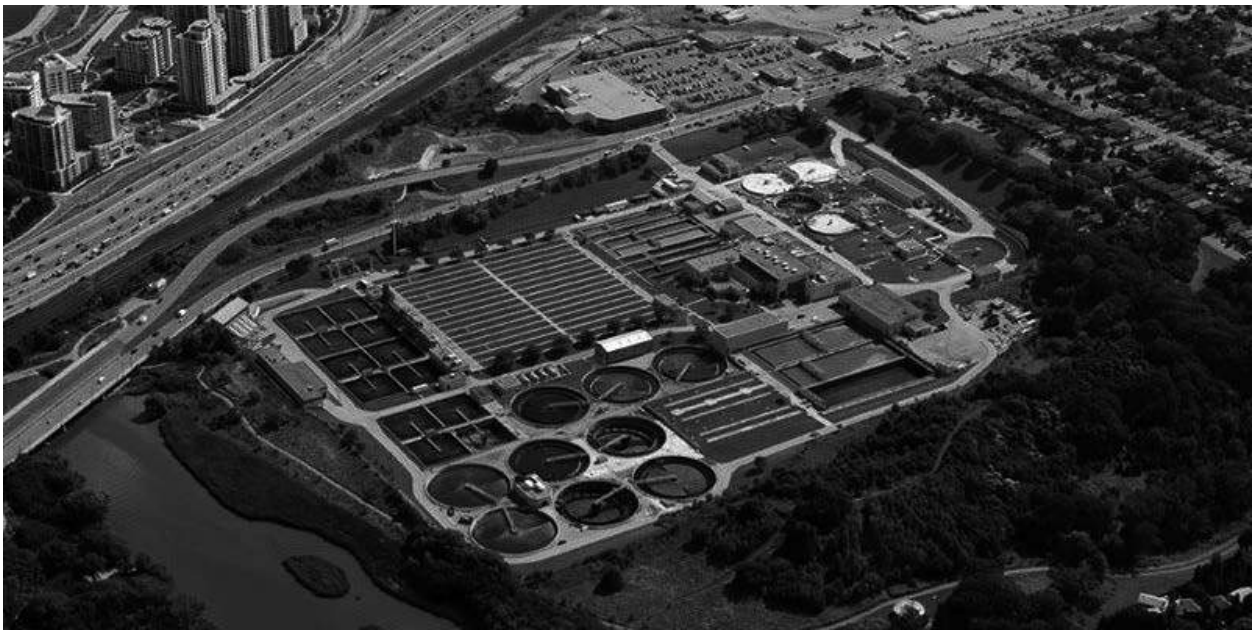
Wastewater treatment plants architecture in cities

Too often, little attention is paid to the qualities of an industrial plant, accepting a poor aesthetic quality as the prerogative of the plant itself. Several examples in the world teach that they can be become a landmark for cities.

In Taiwan, Habitech Architects restored dignity to a sewage treatment plant in Taoyuan, in the northwestern part of the country. Doubling as an environmental education centre, the project is enveloped in a double skin that's formed with an amorphous-looking steel framework.



Taoyuan Sewage Treatment Plant / Habitech Architects



Example of urban planning applied in sewage treatment plants
Humber Wastewater Treatment Plant / City of Toronto

Part C - Flood resistance and weather change strategies

Flooding causes and climate change

A growing number of communities are experiencing the effects of extreme weather, sea level rise, and other climate change impacts.
The primary causes of a flood are weather events (i.e. heavy or prolonged rains) and human-driven facts like waterways management and poor maintenance of riverbanks.
In addition, the increase in paved areas reduces permeability of soils requiring implementation of rainwater collection systems, not always adequately designed.

Some of the most common key ways climate change and human facts increase flood risks are the following:

- heavier precipitations that cause higher probability of rivers banks overflow;
- reduction in the permeability of soils.

Case study: preventing riverbanks overflow in Japan

The earliest methods of armoring employed in the 1800s, involved timbers reinforcing the submerged wall of the levee.
Today, considerable attention is being given to new methods and technologies that include embedded soil reinforcement (high-density polyethylene mesh and fiber reinforcement), turf reinforcement, and paving land-side slopes with soil admixtures and other forms of tensile reinforcement.
Armored levee prevents from floods but requires the availability of large free areas along the banks of the river to allow the water level to rise.

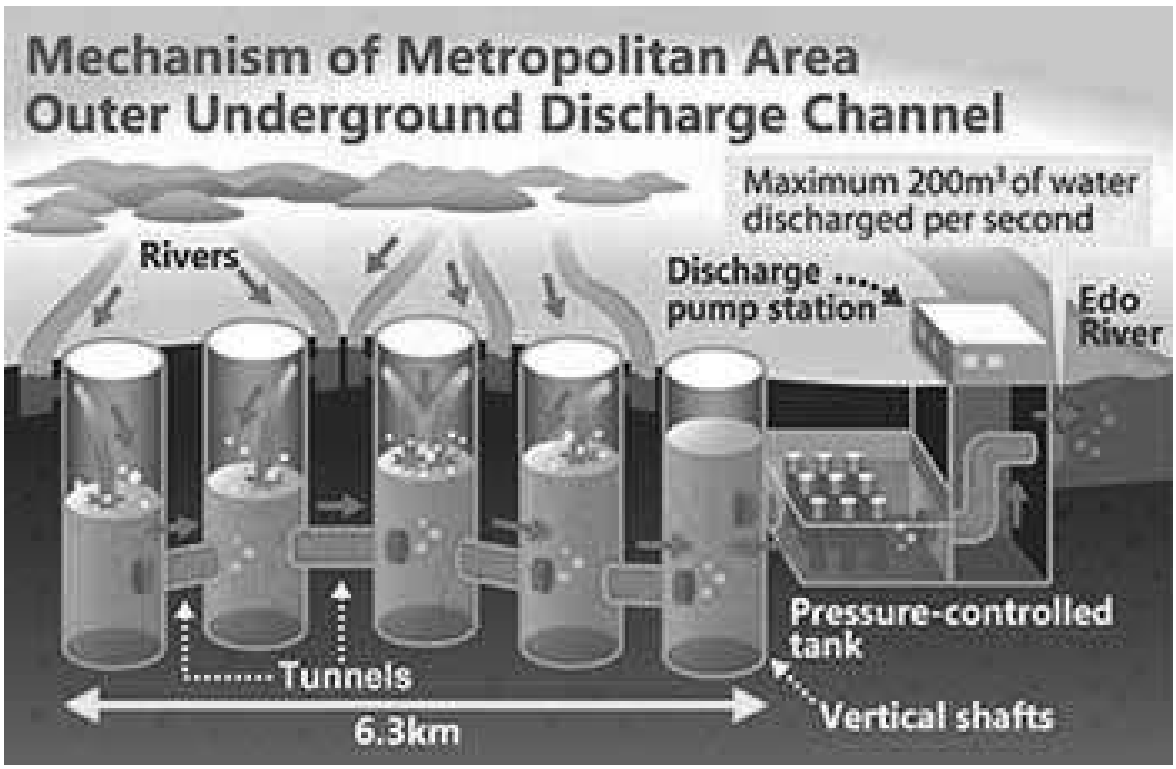


Example of an armored levee in Japan

One of the major examples of flood prevention with reduced land use is the massive work undertaken in Japan.

Commissioned in 1992, the construction on the "world's largest drain" began in 1993. The concept was relatively simple. The plan connected existing rivers and waterways to overflow pipes and drains. This allowed the above ground drainage system in central Tokyo to continue in operation, while its overall capacity was massively expanded underground.

The underground system was composed of 5 giant cisterns. Each cylindrical shaft measures about 70 meters in height and 30 meters in diameter.



Large drains to collect water underground

Case study: preventing riverbank overflow by the new Stadium in Rome, Italy

The new development to be built in Rome includes a new Stadium of about 52,000 seats and commercial buildings. The area is located along the riverside of the Tevere river, the main river of central and peninsular Italy and the third longest Italian river.
In this area, the Tevere river is delimited by embankments sized for an exceptional flow.

The proposed hydraulic safety measures refer to the tributary canal called Vallerano, that causes indirect issues on the area where the new Stadium will be built, making it not suitable for urbanization.
The safety of the canal Vallerano, in fact, allows, in the first place, to resolve the current problem of flooding in neighboring residential areas and consequently the downgrading of the current hydrogeological risk that affects the site.

The measures undertaken consist in the arrangement of the canal banks and the implementation of the capacity of the canal in order to reduce the volume of water flowing into the river. An excavation will be performed at one of the two sides of the river to increase the flow of water. This will be covered by a new bike lane. In addition, embankments will be raised to increase the capacity of the canal.



The new Stadium along the Tevere riverside

Case study: opening underground channels in Venice, Italy

The redevelopment of the center of Mestre (Venice) combines the research for a new urban and landscape quality with the environmental rehabilitation of the area.

The Marzenego canal is a historic canal in the city that has been covered in the past. The project is aimed at:

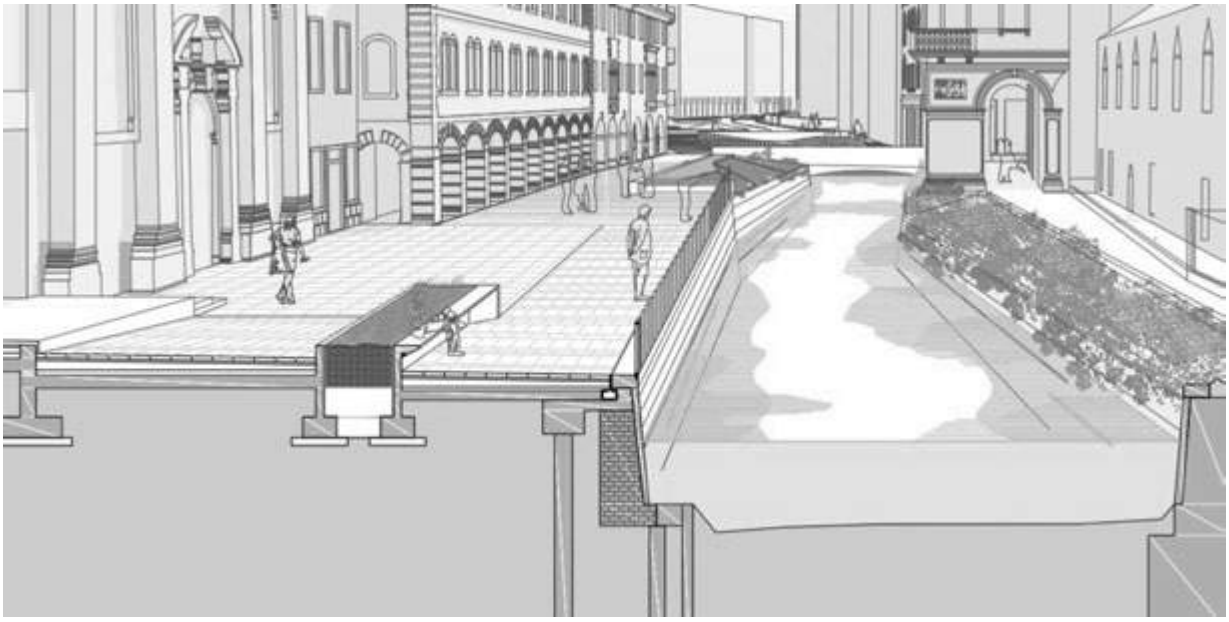
- creating a pedestrian area with prohibited access to cars;
- attenuation of the "heat island" effect (corridor conformation and generation of thermal gradients);

- oxygenation of the canal waters following the reopening, with improvement of the state of the seabed and the hydrulic situation as a whole;
- alleviating the natural system of collection and disposal of rainwater thanks to the reduction of the waterproof paved surface.

The result is a greater urban quality and the the possibility of enjoying a natural resource rediscovered thanks to a brilliant work of hydraulic engineering.



Works to reopen the canal





The final result of the canal reopening works

Part D – Administrative proposals and finance schemes to attract investors

Traditionally, infrastructure investments have been financed with public funds. Governments were the main actor in this field, given the inherent public good nature of infrastructure and the positive externalities often generated by such facilities. However, public deficits, increased public debt to GDP ratios and, at times, the inability of the public sector to deliver efficient investment spending, have in many economies led to a reduction in the level of public funds allocated to infrastructure.

Budgetary pressures have been compounded in some cases by the need to repair bank balance sheets and rebuild capital and liquidity buffers, owing in part to strengthened prudential regulation in the banking sector. As a consequence, it is increasingly acknowledged that alternative sources of financing are needed to support infrastructure development. In this context, much attention is being focused on the institutional investor sector, given the long-term nature of the liabilities for many types of institutional investors and their corresponding need for suitable long-term assets. For various reasons, including a lack of familiarity with infrastructure investments, institutional investors at present allocate a very small fraction of their investments to infrastructure assets.

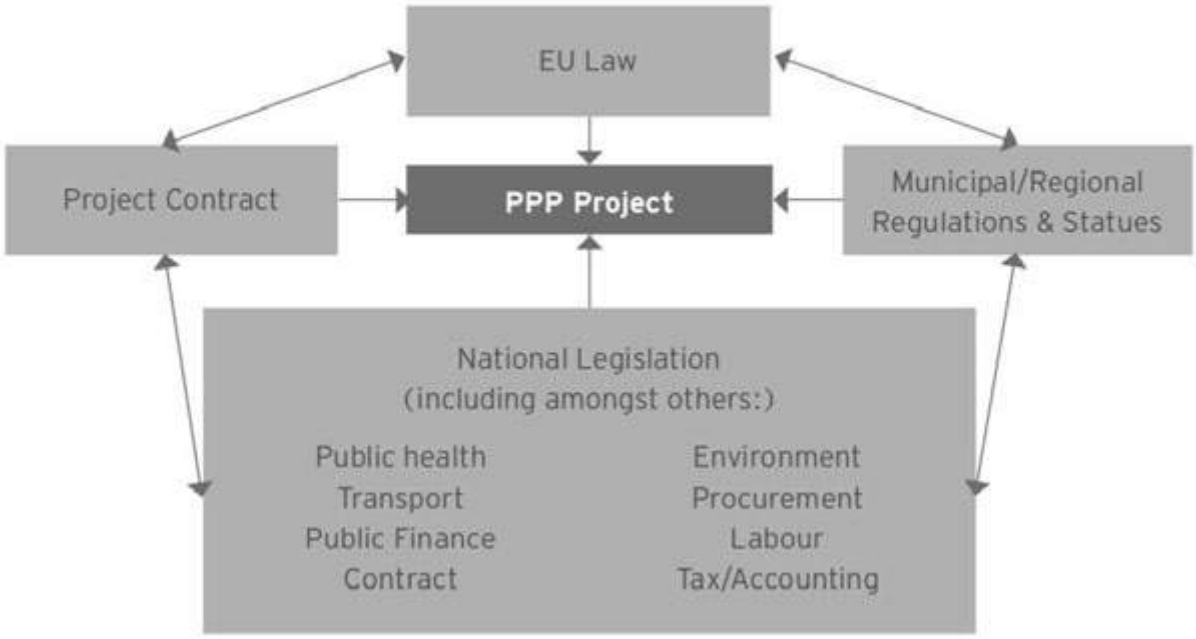
To attract institutional investors to the full spectrum of infrastructure assets, such assets need to be structured as attractive investment opportunities, providing risk-return profiles that match investors' return expectations and liability structures. Some projects are clearly and unequivocally commercially viable and these projects are typically able to attract private sector finance. However, for other projects where the rate of return may be insufficient to compensate private sector investors for the level and/or character of risk, various risk mitigation techniques and incentives may be employed to manage risks and/or enhance returns. Any government intervention to these ends may, however, generate unintended consequences, such as moral hazard and market distortions, which should be addressed ex ante in policy design to the extent possible. Generally, the expected benefits of providing risk mitigants should be balanced against their costs, and their provision should serve to supplement market-based approaches to infrastructure finance.

Public Private Partnership – PPP scheme

PPPs (public private partnerships) in urban development can be best defined as a true partnership of public officials and private developers who "have development ambitions that they could not complete alone". In this form of public (municipalities) and private sector (private companies such as construction and property development firms, private banks, investment companies,

etc.) cooperation, the aim usually is to accomplish a public task or a project by funding and/or operating on the basis of a partnership in which the financial risks of the public sector are to be reduced. PPPs are mainly driven by limitations in public funds to cover investment needs and by efforts to increase the quality and efficiency of public services.

For establishing PPPs an institutional structure is required, to allow the public sector to change their role from being a direct service provider to an independent regulator, manager, monitor, and project promoter. The key principle is that the risk, which can be defined differently in each institutional context, should be allocated to the party that is best able to manage it. Here, risk means any factor, event or in influence that threatens the successful completion of a project in terms of time, cost or quality. In general, however, one of the main expectations of the public sector concerning PPPs is the transfer to the private sector of at least part of the financial risk that may be incurred during the lifetime of a project.



Although Vietnam is still strongly rely on international funds and aids to implement infrastructural projects, we believe the market is becoming mature enough to start to considering the PPP as viable financial method, that would see the participation of the upcoming local private sector that have demonstrate in the last few years significant technical and financial capabilities.

References

"Rivers by Design" – Rethinking Development and river restoration
By Restore – Environment Agency Government UK\
"Turning the Tide"
By Dr. Nicholas Falk
"Rivers and lakes in European Cities – Past and Future Challenges"
By EEA - European Environment Agency
"Studio di Fattibilita' per la riapertura dei Navigli Milanesi"
By Milan's Polytechnic
"Using public-private partnership to advance smart cities"
By Deloitte Center for Government Insights

OUTLINE OF PRESENTATION

OLIVIER (FR.)

1. **Cases study:**

- Example of **Cheonggyecheon river in** the megacity of Seoul who was covered with concrete for roads. In 1968, an elevated highway was built over it. Example of Seoul who have recreated a major public space in a dead space of river used by high-speed road.

- **Example of the Bund in Shanghai,** the bund is one of the most prominent features. The bund makes also to protect the city from the typhoon. a series of floods caused by typhoon motivated the municipal government to construct a tall levee along the riverfront, with the result that the embankment now stands sometime 10 meters higher than street level. The former 10-lane Bund roadway was reconstructed in two levels, with six lanes carried in a new tunnel. The vacated road space was used to widen the landscaped promenade along the waterfront.

- **New York Manhattan embankments,** New York City mayor Bill de Blasio calling for a project that could, among other things, extend lower Manhattan two blocks into the East River and cost as much as $10 billion. Sea level rise due to climate change has long been a cause of concern for New York City. New project is actually on studies.

2. Saigon river Park 2008-2019 Thu Thiem project

2.1 The Saigon river, a **vision of an open horizon in the city**

2.2 Felling the wind and the atmosphere, felling the link with the nature in a unique place on the heart of the HCMC

2.3 History of banks of the Saigon river, attractive place for the economy and transport

2.4 Presentation of the main target of the links between the Park and the river

2.5 The link with HCMC and how Saigon river will be soon a major place in HCMC.

- During many century Saigon river was the limit of the extension of the city (the horizon of the city, the sunrise area…)

- Next century Saigon river will be including in the heart of the city (As the Seine River in Paris…).



QUY HOẠCH THIẾT KẾ ĐÔ THỊ NHẠY CẢM VỚI NƯỚC (WSUD)

TIỀN ĐỀ CHO MỘT ĐÔ THỊ ĐÁNG SỐNG & THÍCH ỨNG VỚI BIẾN ĐỔI KHÍ HẬU

ĐỖ PHI BẰNG

Trưởng Phòng Kỹ Sư Thủy Văn & Thích Ứng Biến Đổi Khí Hậu

Ramboll Studio Dreiseitl Singapore

RAMBØLL STUDIODREISEITL

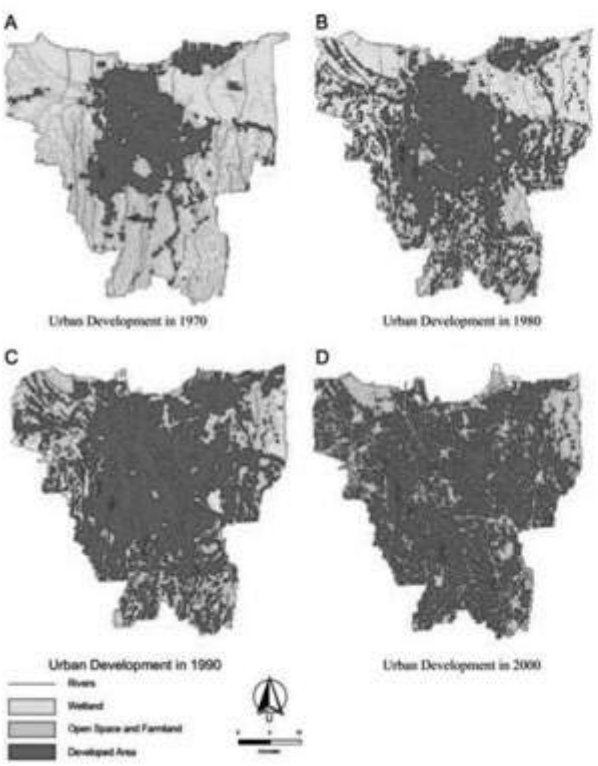


TP.HCM – MỘT ĐÔ THỊ ĐÔNG ĐÚC & BẬN RỘN



RAMBØLL STUDIODREISEITL

BÀI HỌC TỪ JAKARTA, INDONESIA














Boat Quay, Singapore – 1978



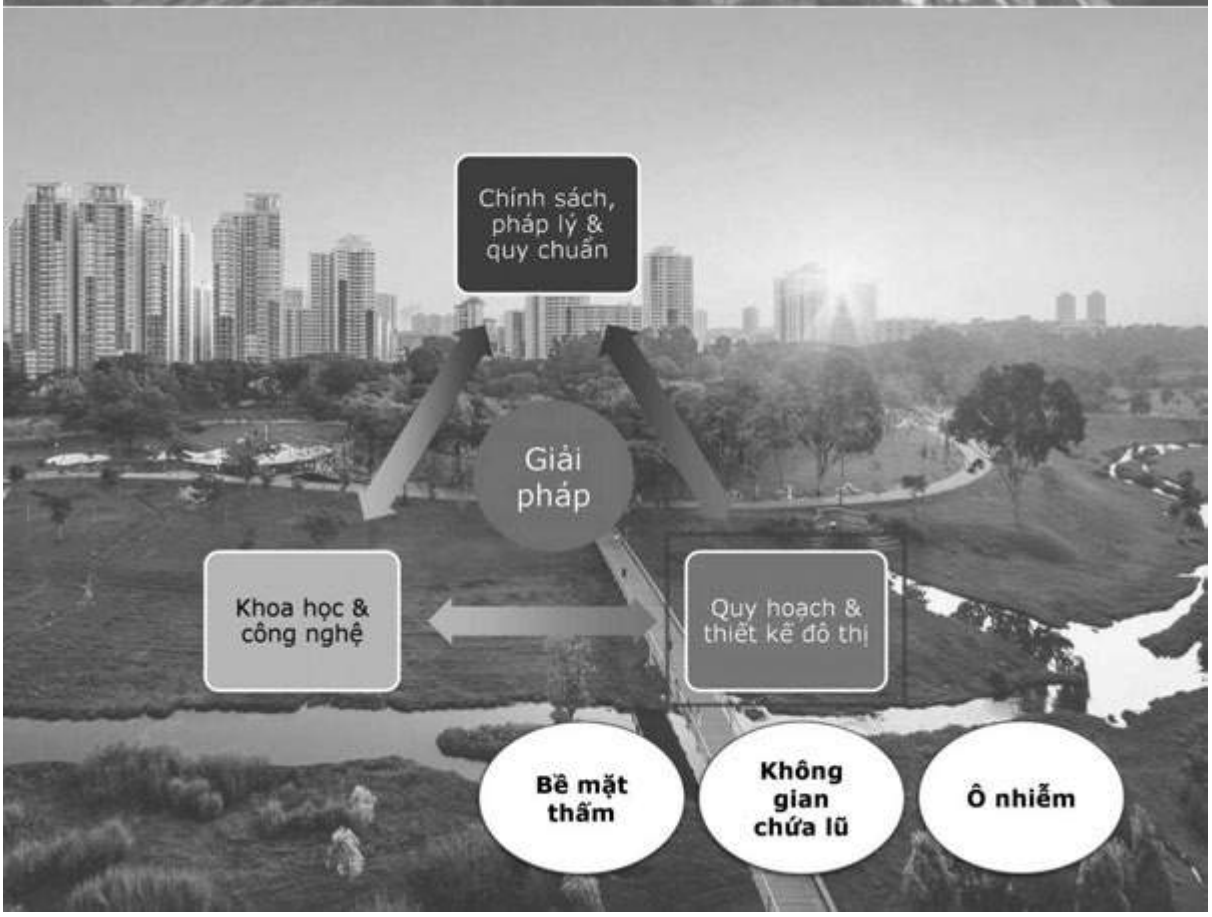


RAMBOLL STUDIODREISEITL

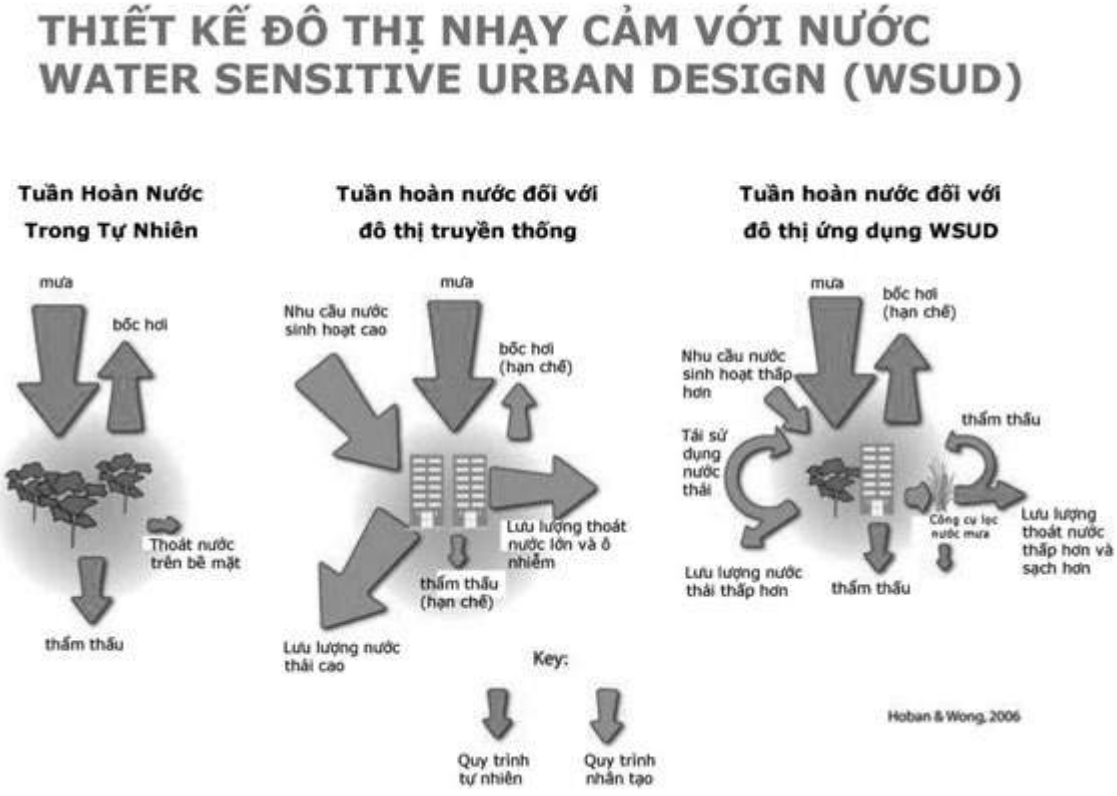

Ô Nhiễm
Ngập Lụt

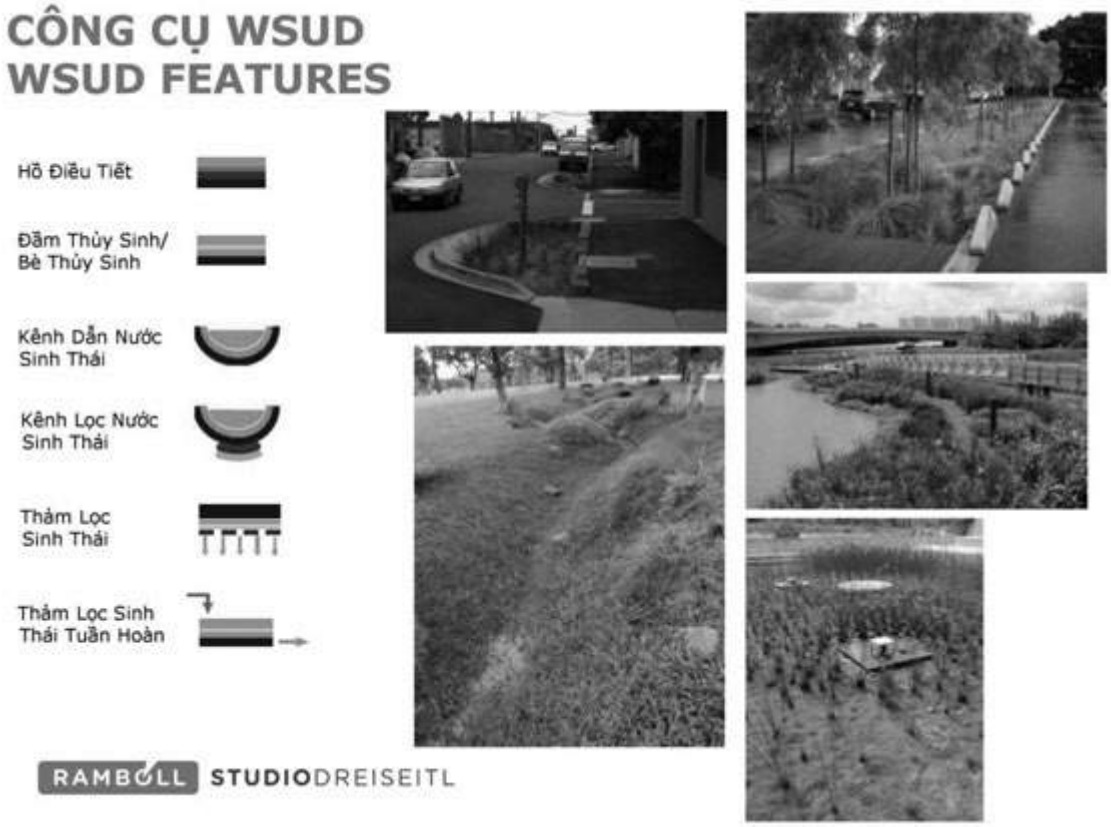

Thiên nhiên
Triều cường (Triều cao)
Biến đổi khí hậu
Giảm hiệu quả thoát nước
Hạn hán/Mưa bão cực đại
Mực nước biển dâng

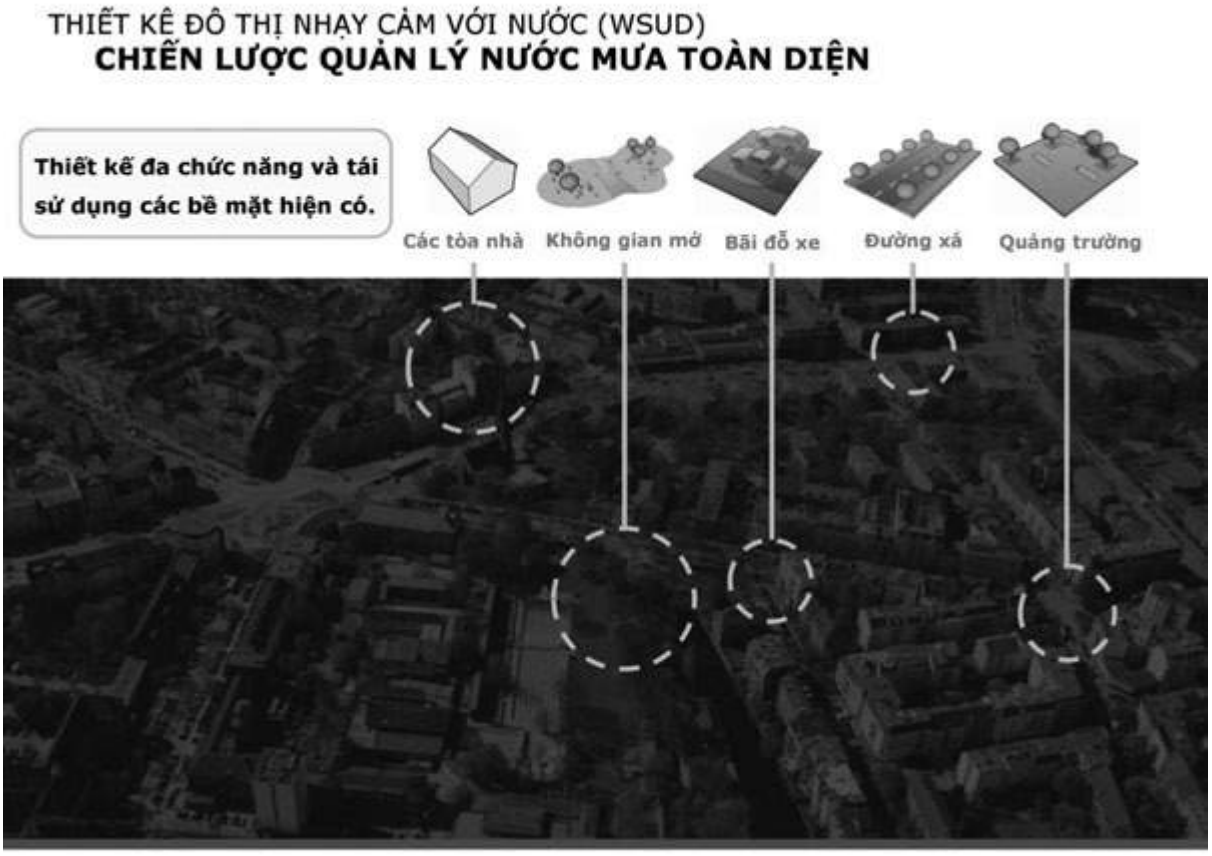

Con người
Đô thị hóa
Tăng bề mặt không thấm
Giảm không gian chứa lũ
Ô nhiễm môi trường
Khai thác nước ngầm
Tăng lưu lượng nước cần thoát
Giảm hiệu quả thoát nước
Sụt lún nền đô thị

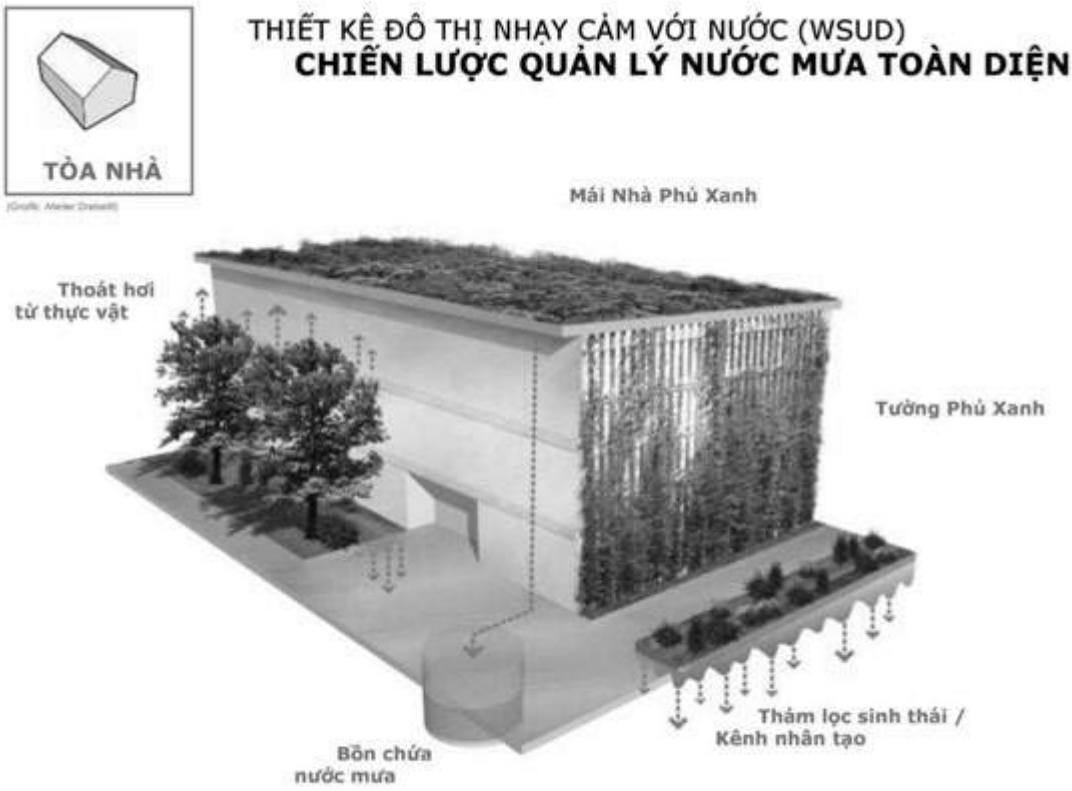

Chính sách, pháp lý & quy chuẩn
Giải pháp
Khoa học & công nghệ
Quy hoạch & thiết kế đô thị
Bề mặt thấm
Không gian chứa lũ
Ô nhiễm


CÂY XANH
GREEN
Phát Triển
Môi Trường
Đô Thị Bền
Vững
BLUE
NGUỒN NƯỚC
VITALITY
TÍNH
TRƯỜNG TỒN

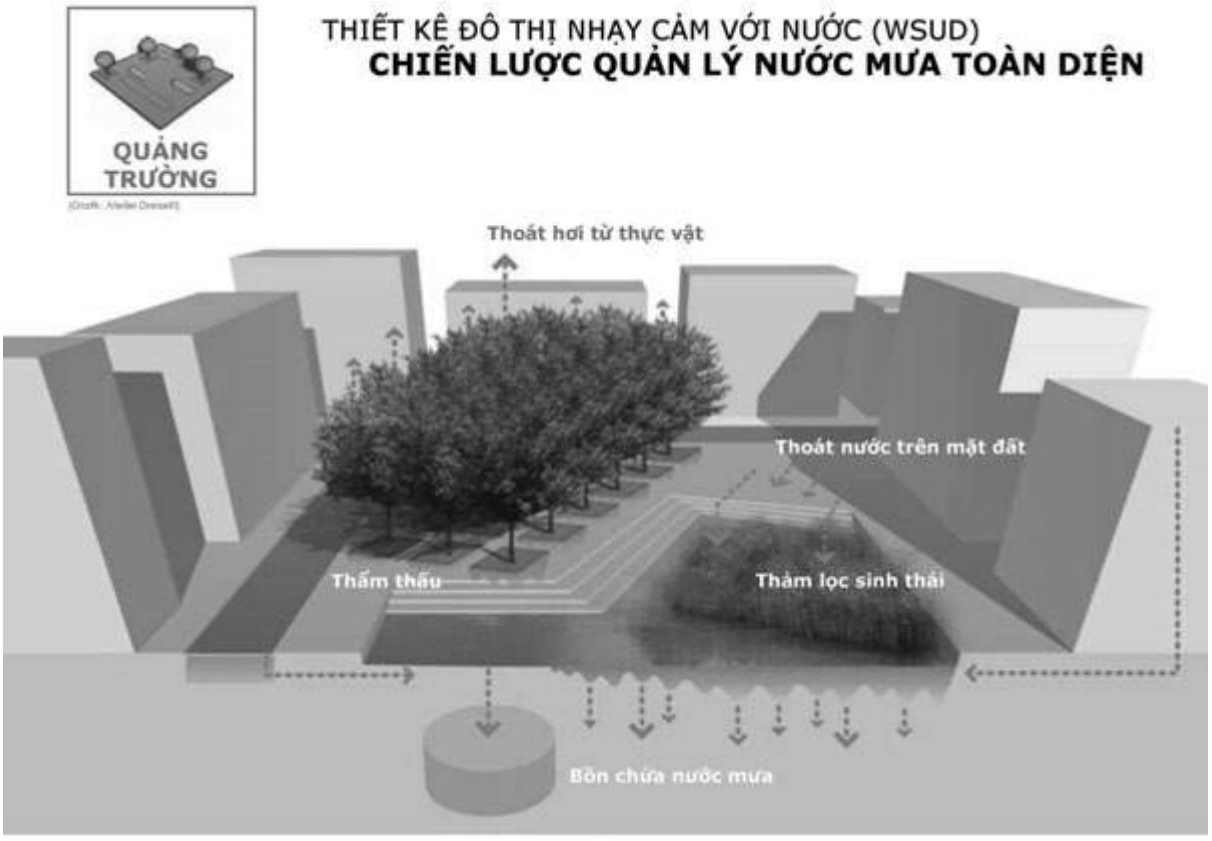

THIẾT KẾ ĐÔ THỊ NHẠY CẢM VỚI NƯỚC
WATER SENSITIVE URBAN DESIGN (WSUD)
Tuần Hoàn Nước
Trong Tự Nhiên
mưa
bốc hơi
Thoát nước
trên bề mặt
thấm thấu
Tuần hoàn nước đối với
đô thị truyền thống
mưa
Nhu cầu nước
sinh hoạt cao
bốc hơi
(hạn chế)
Lưu lượng thoát
nước lớn và ô
nhiễm
thấm thấu
(hạn chế)
Lưu lượng nước
thải cao
Key:
Quy trình
tự nhiên
Quy trình
nhân tạo
Tuần hoàn nước đối với
đô thị ứng dụng WSUD
mưa
bốc hơi
(hạn chế)
Nhu cầu nước
sinh hoạt thấp
hơn
Tái sử
dụng
nước
thải
thấm thấu
Công cụ lọc
nước mưa
Lưu lượng
thoát nước
thấp hơn và
sạch hơn
Lưu lượng nước
thải thấp hơn
thấm thấu
Hoban & Wong, 2006

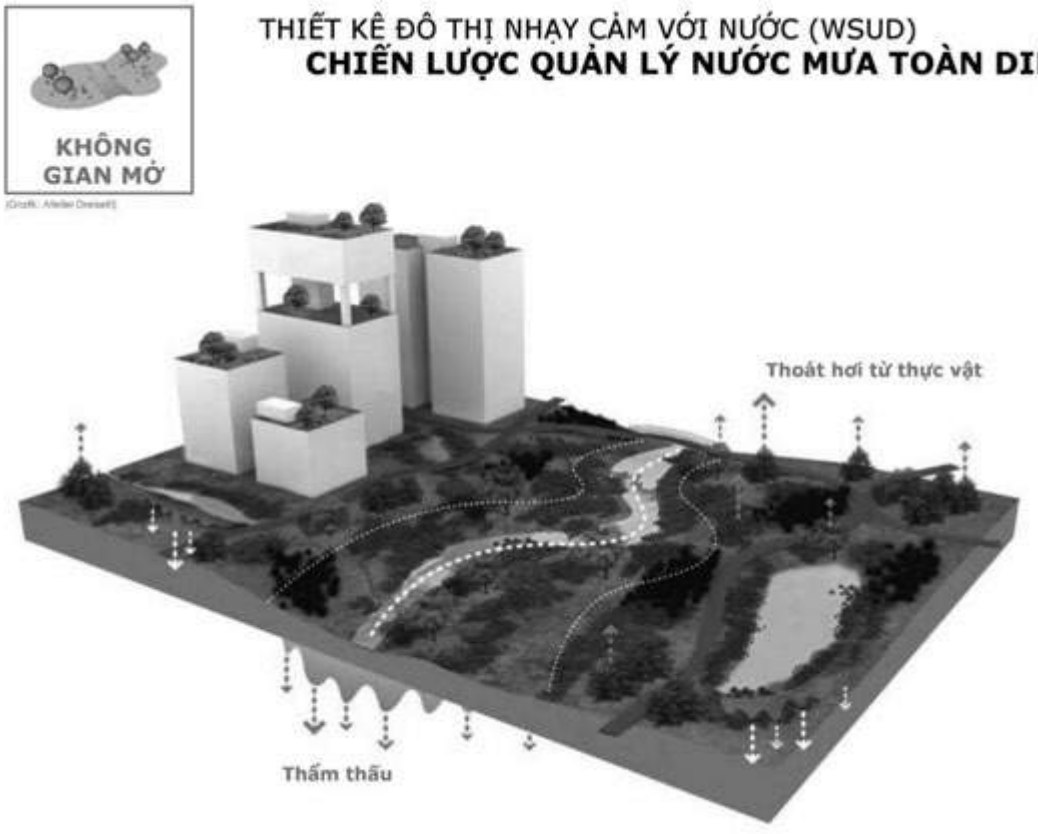

CÔNG CỤ WSUD
WSUD FEATURES
Hồ Điều Tiết
Đầm Thủy Sinh/
Bè Thủy Sinh
Kênh Dẫn Nước
Sinh Thái
Kênh Lọc Nước
Sinh Thái
Thảm Lọc
Sinh Thái
Thảm Lọc Sinh
Thái Tuần Hoàn
RAMBOLL STUDIODREISEITL


THIẾT KẾ ĐÔ THỊ NHẠY CẢM VỚI NƯỚC (WSUD)
CHIẾN LƯỢC QUẢN LÝ NƯỚC MƯA TOÀN DIỆN
Thiết kế đa chức năng và tái
sử dụng các bề mặt hiện có.
Các tòa nhà
Không gian mở
Bãi đỗ xe
Đường xá
Quảng trường


THIẾT KẾ ĐÔ THỊ NHẠY CẢM VỚI NƯỚC (WSUD)
CHIẾN LƯỢC QUẢN LÝ NƯỚC MƯA TOÀN DIỆN
TÒA NHÀ
Mái Nhà Phủ Xanh
Thoát hơi
từ thực vật
Tường Phủ Xanh
Thảm lọc sinh thái /
Kênh nhân tạo
Bồn chứa
nước mưa


THIẾT KẾ ĐÔ THỊ NHẠY CẢM VỚI NƯỚC (WSUD)
CHIẾN LƯỢC QUẢN LÝ NƯỚC MƯA TOÀN DIỆN
BÃI ĐỖ XE
Nước đã được lọc


QUẢNG TRƯỜNG
THIẾT KẾ ĐÔ THỊ NHẠY CẢM VỚI NƯỚC (WSUD)
CHIẾN LƯỢC QUẢN LÝ NƯỚC MƯA TOÀN DIỆN
Thoát hơi từ thực vật
Thoát nước trên mặt đất
Thấm thấu
Thảm lọc sinh thái
Bồn chứa nước mưa

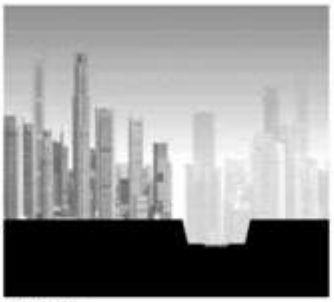

KHÔNG GIAN MỞ
THIẾT KẾ ĐÔ THỊ NHẠY CẢM VỚI NƯỚC (WSUD)
CHIẾN LƯỢC QUẢN LÝ NƯỚC MƯA TOÀN DIỆN
Thoát hơi từ thực vật
Thấm thấu

Conventional Stormwater Management


What happens to rainwater today?


Every drop goes into the drain and straight into the canal.


The water level in the canal rises very fast.


Mostly dry


Short, extreme peaks

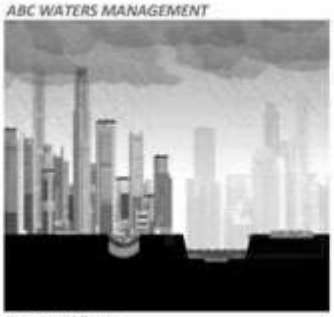
Water Sensitive Urban Design/ABC Waters Management



Every drop of rainwater will be treated on-site...


... and slowly released into the streams.


Finally clean water will flow into the river.

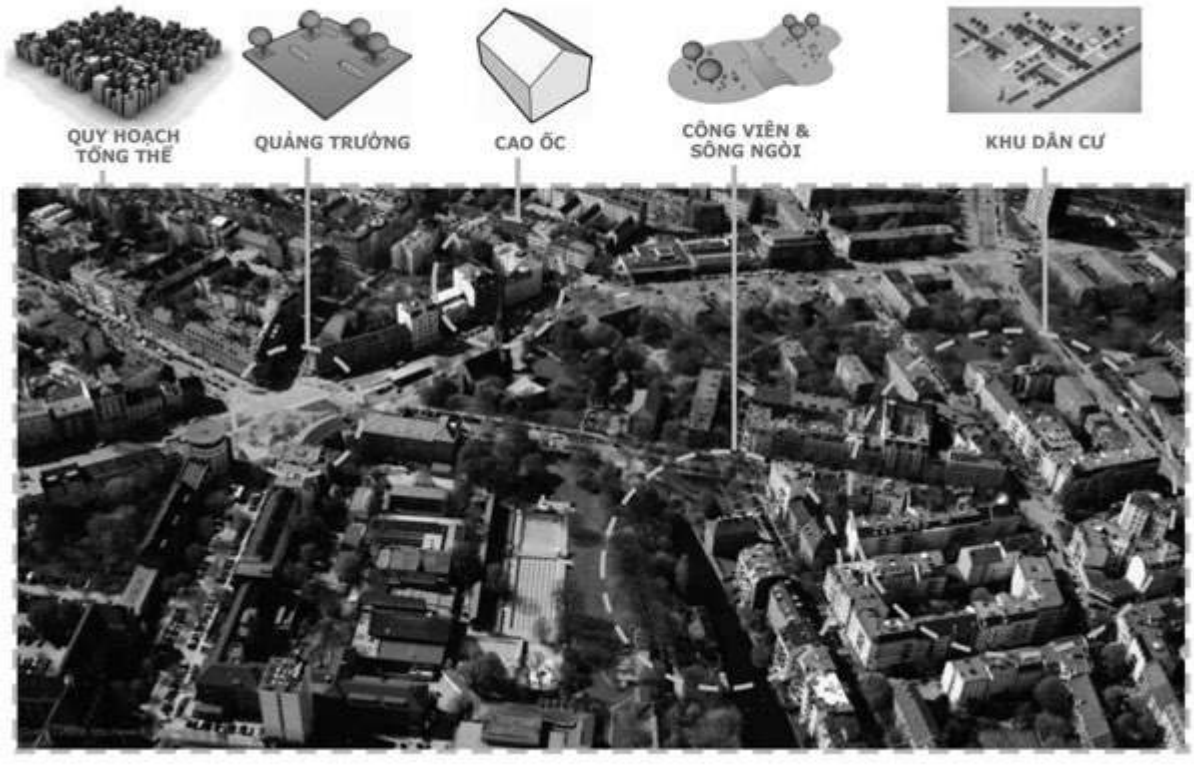


Regulated flows

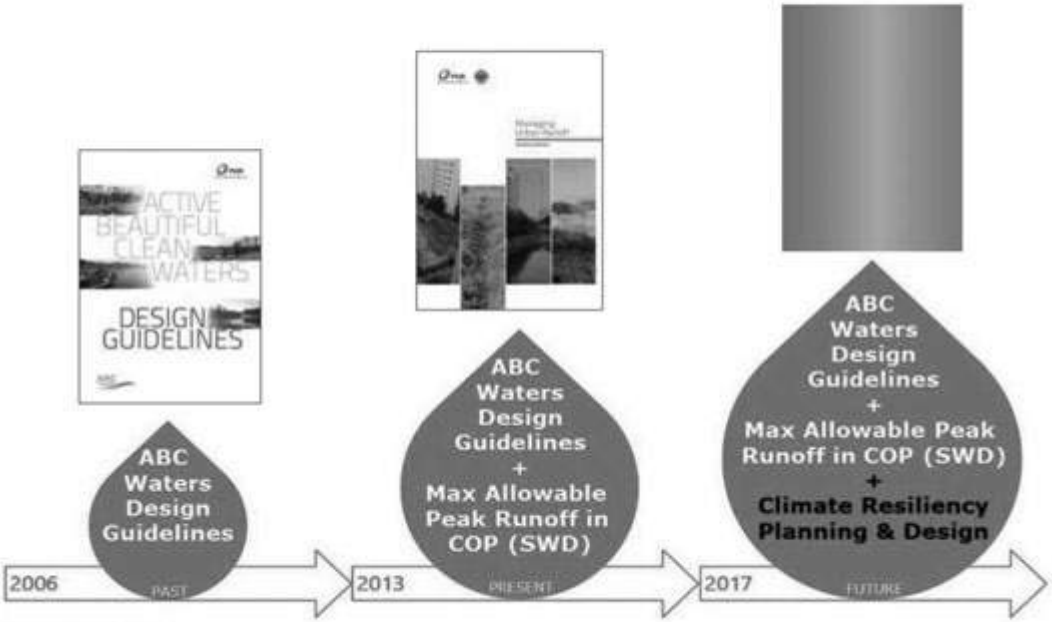

Lower peaks

CASE STUDIES
CÁC DỰ ÁN ỨNG DỤNG ĐIỂN HÌNH

RAMBOLL STUDIODREISEITL



SOẠN THẢO CHƯƠNG TRÌNH ABC QUA CÁC GIAI ĐOẠN Ở SINGAPORE



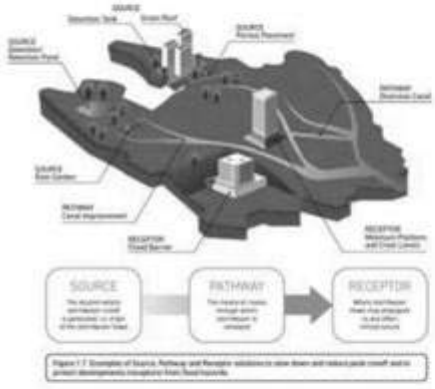
RAMBOLL STUDIODREISEITL

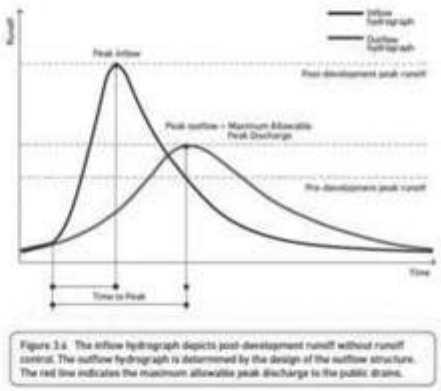
KHÁI NIỆM & HƯỚNG DẪN THIẾT KẾ ABC



RAMBOLL STUDIODREISEITL

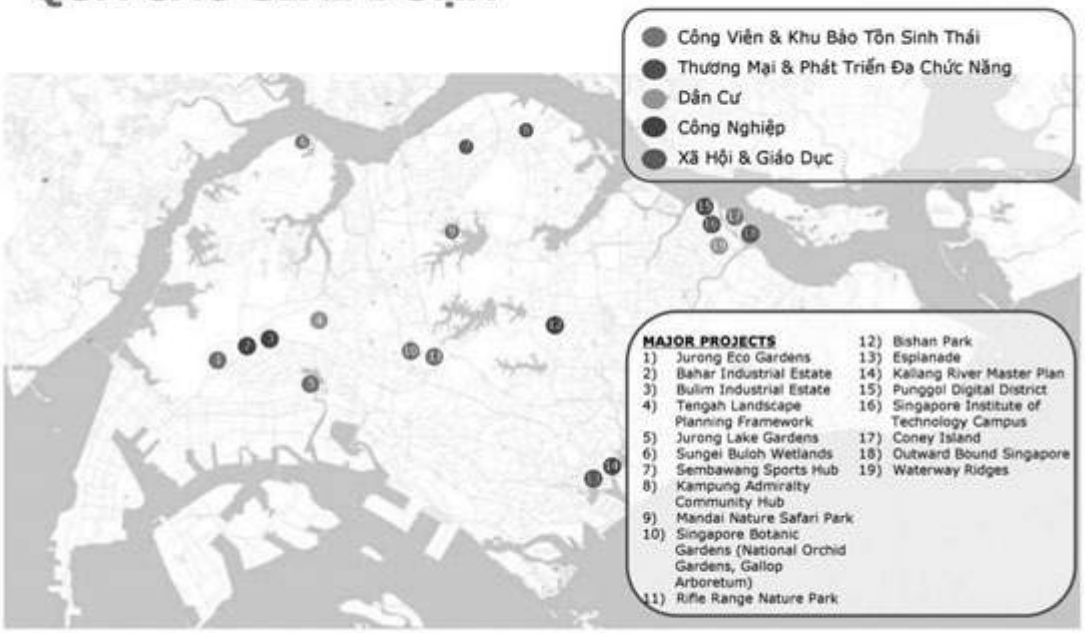
SỔ TAY VỀ QUẢN LÝ THOÁT NƯỚC MƯA & QUY ĐỊNH VỀ LƯU LƯỢNG ĐỈNH





RAMBOLL STUDIODREISEITL

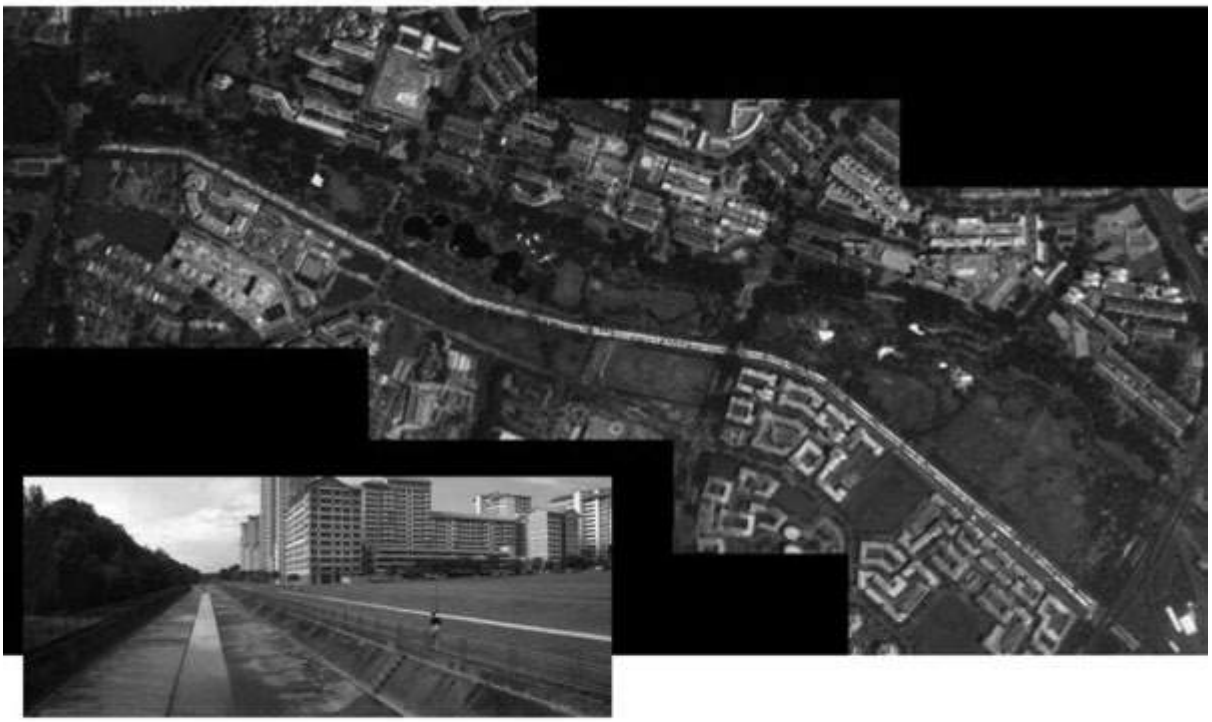
CÁC DỰ ÁN ABC RAMBOLL ĐÃ HOÀN THÀNH QUA CÁC GIAI ĐOẠN

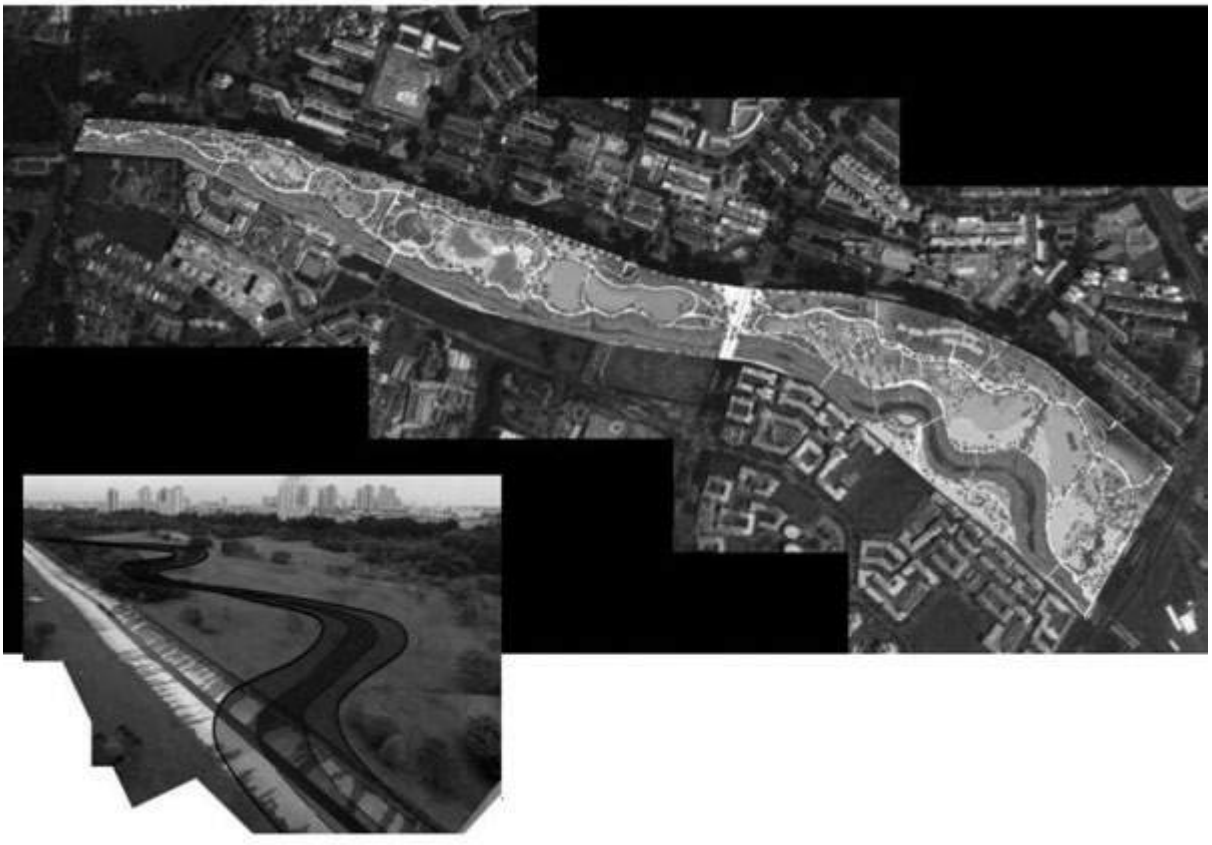


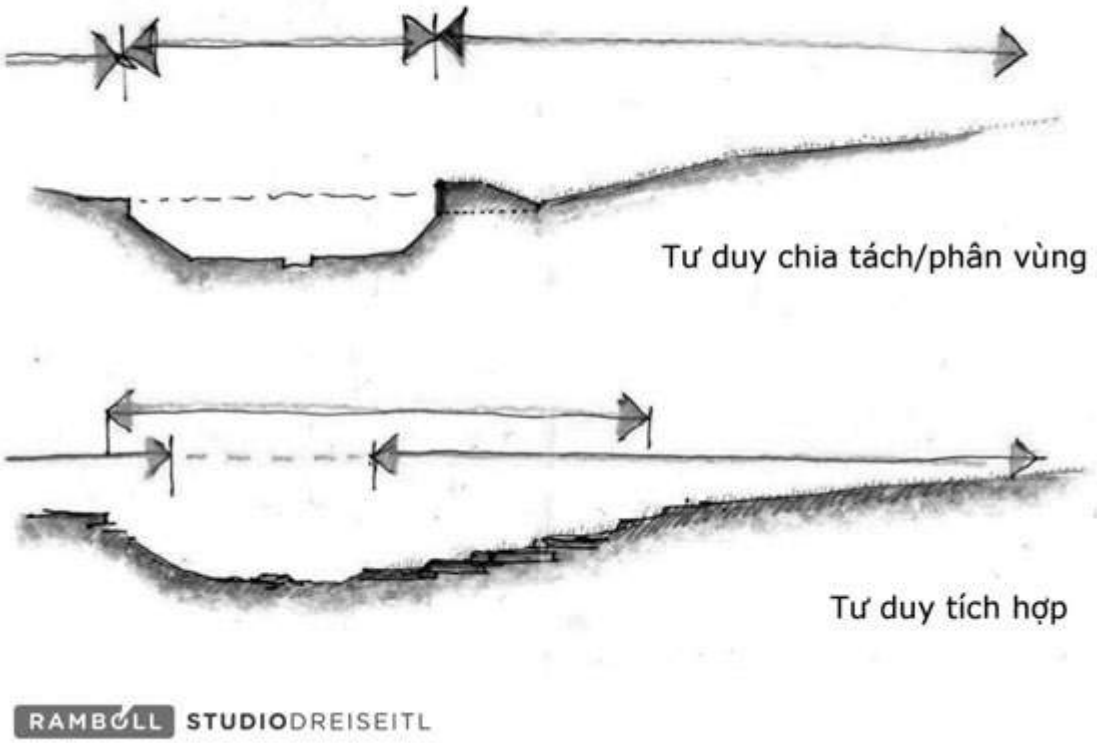
RAMBOLL STUDIODREISEITL


ABC WATERS PROGRAMME... A RICH HISTORY


CÔNG VIÊN ANG MO KIO – BISHAN PARK
SINGAPORE







Kênh bê tông Kallang dọc công viên Bishan trước 2009



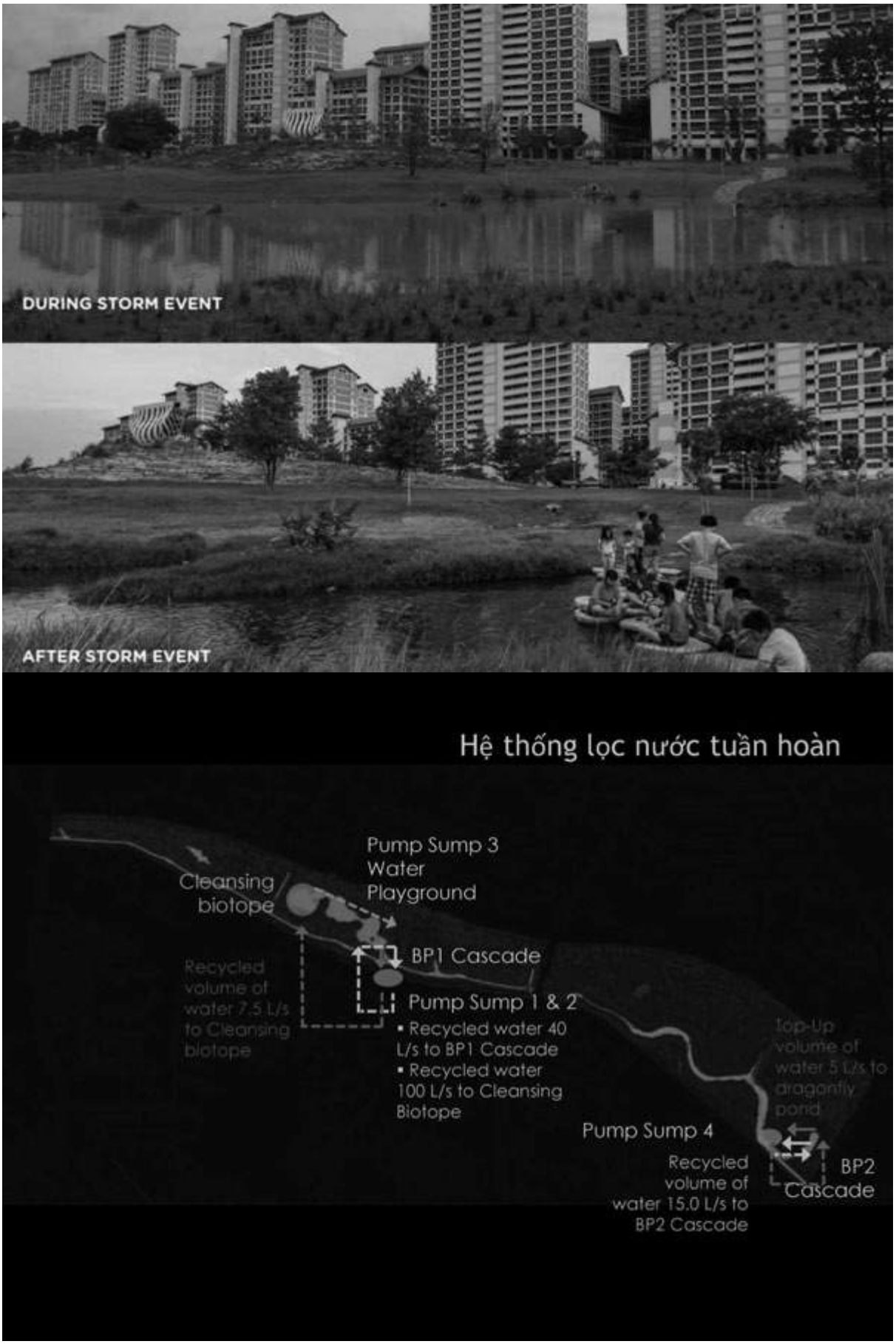


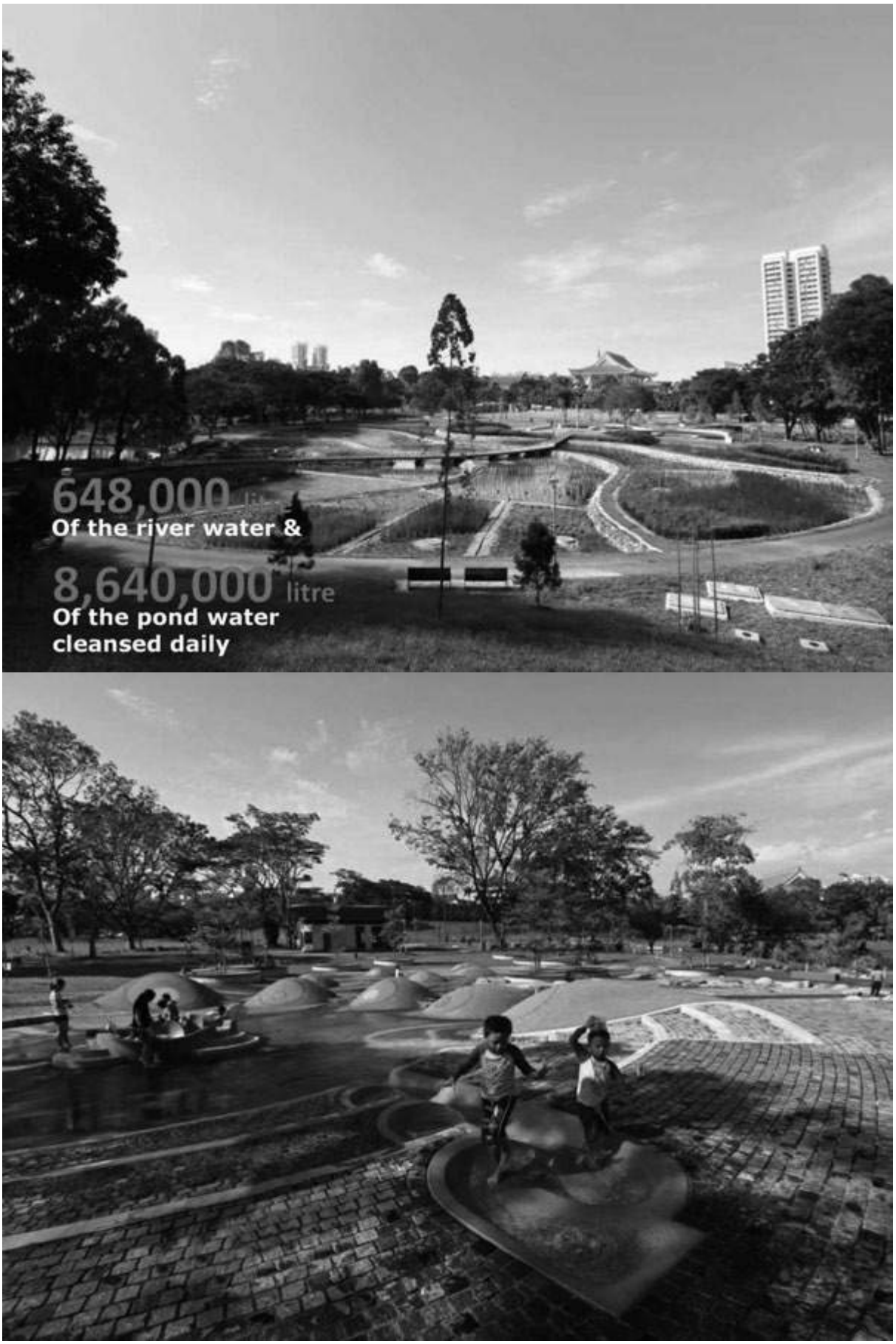


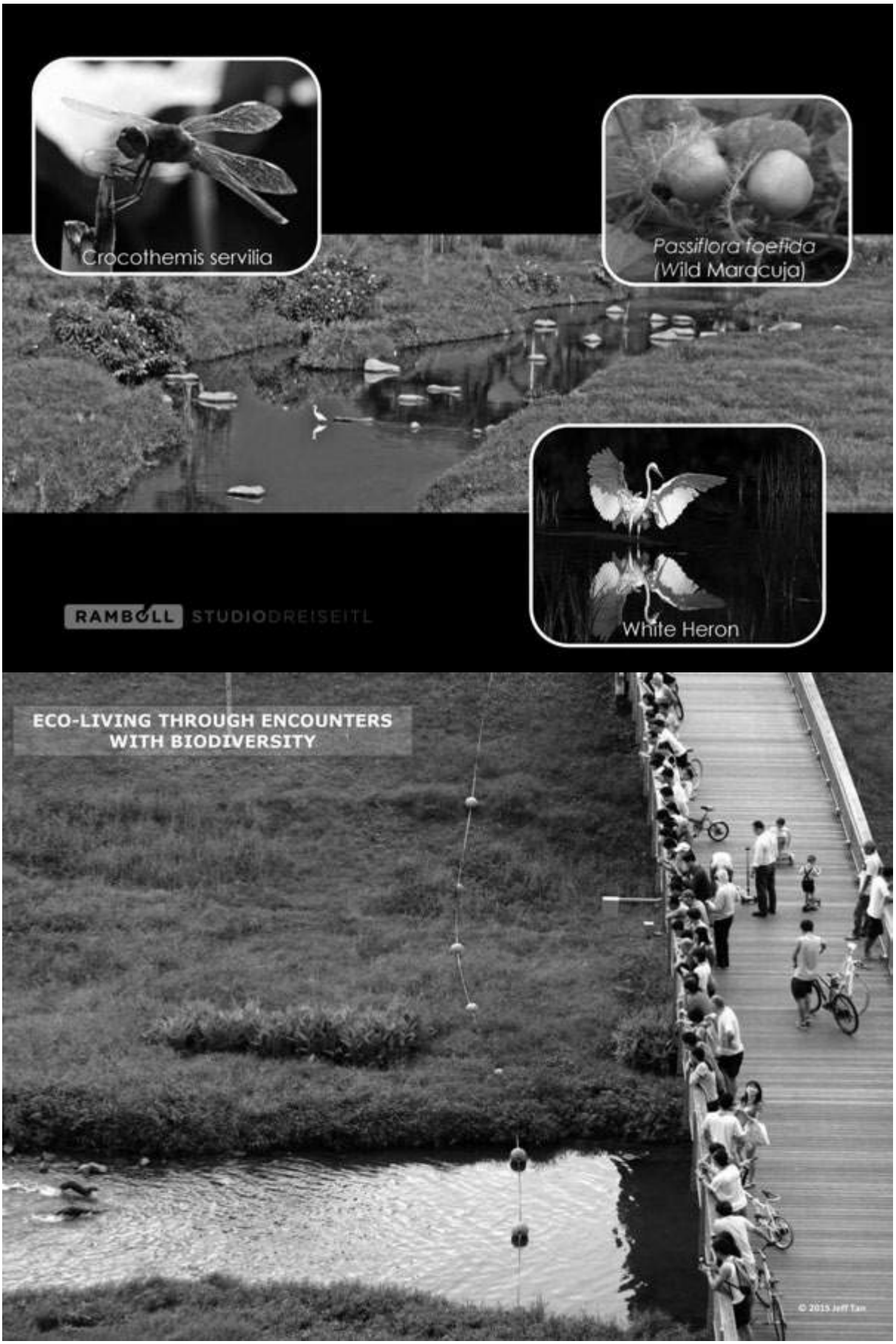


Tháng 1 Năm 2017
Mưa tần suất 1 trên 50 năm

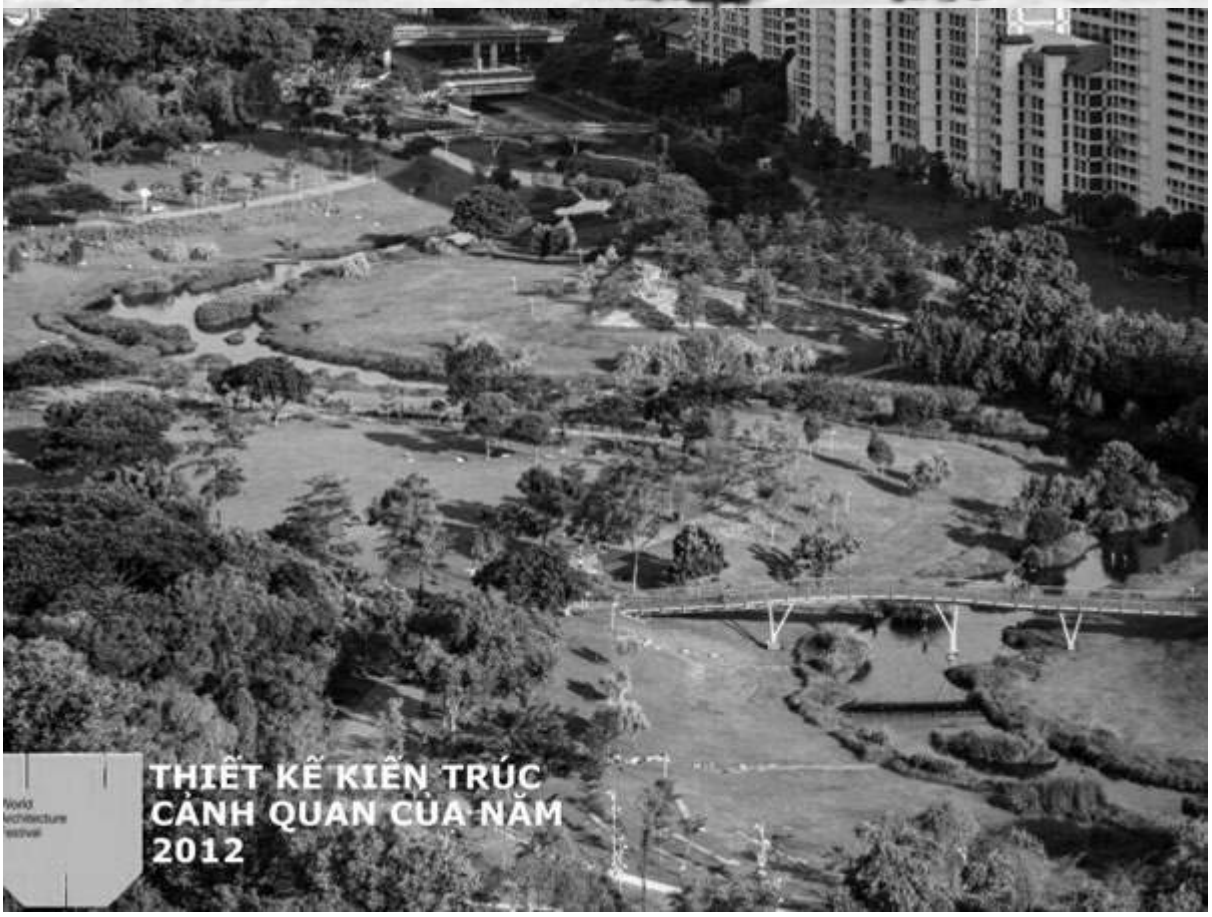



DURING STORM EVENT
AFTER STORM EVENT
Hệ thống lọc nước tuần hoàn
Pump Sump 3
Water
Playground
Cleansing
biotope
BP1 Cascade
Recycled
volume of
water 7.5 L/s
to Cleansing
biotope
Pump Sump 1 & 2
• Recycled water 40
L/s to BP1 Cascade
• Recycled water
100 L/s to Cleansing
Biotope
Top-Up
volume of
water 5 L/s to
dragonfly
pond
Pump Sump 4
Recycled
volume of
water 15.0 L/s to
BP2 Cascade
BP2
Cascade


648,000 lit
Of the river water &
8,640,000 litre
Of the pond water
cleansed daily


Crocothemis servilia
Passiflora foetida
(Wild Maracuja)
White Heron
RAMBOLL STUDIODREISEITL
ECO-LIVING THROUGH ENCOUNTERS
WITH BIODIVERSITY
© 2015 Jeff Tan



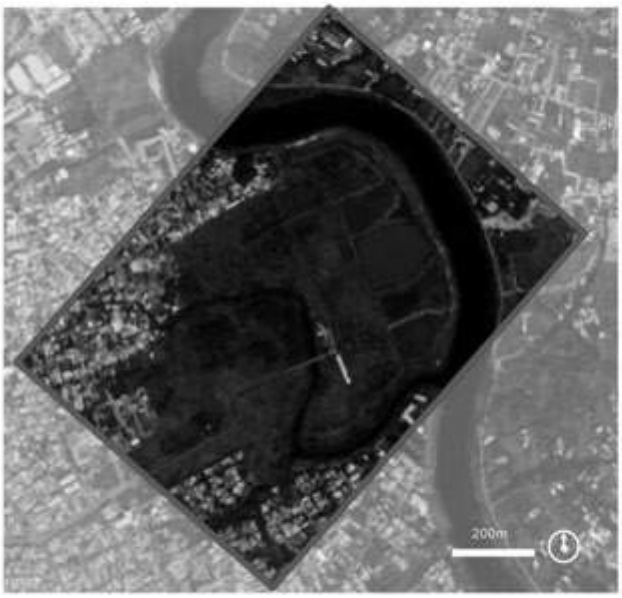

THIẾT KẾ KIẾN TRÚC
CẢNH QUAN CỦA NĂM
2012


ỨNG DỤNG WSUD VÀO QUY HOẠCH THIẾT KẾ
TẠI TP.HCM
CÔNG VIÊN GÒ VẤP - ĐỊA ĐIỂM TIỀM NĂNG
DỌC KÊNH THAM LƯƠNG - BẾN CÁT – NƯỚC LÊN
ADB
ASIAN DEVELOPMENT BANK


Sông Sài Gòn
Công viên WSUD
Khu đô thị WSUD
Sông Chợ Đệm
Địa điểm thích hợp cho quy hoạch WSUD phải đáp ứng:
• Đại diện cho địa hình khu vực điển hình dọc kênh: khu dân cư và công viên
• Không gian phù hợp cho quy hoạch trung và dài hạn
• Có tiềm năng nâng cao giá trị cho các khu vực lân cận
N
10 km

CÔNG VIÊN WSUD – CÔNG VIÊN VĂN HÓA GÒ VẤP

Vấn đề tồn tại & Giải pháp



RAMBOLL STUDIODREISEITL ADB

Các vấn đề tồn tại

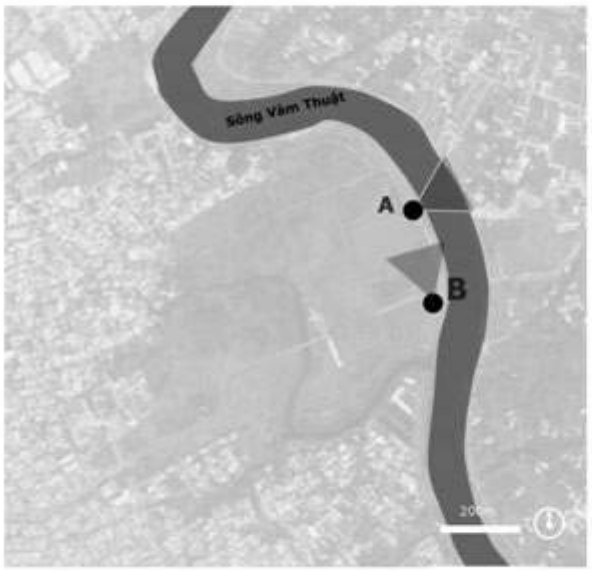
- Ô nhiễm nước
- Ngăn cách người dân và môi trường nước
- Công viên chưa thu hút cộng đồng
- Thường xuyên ngập lụt

Giải pháp

- Tạo ra công viên theo quy hoạch nhạy cảm với nước với không gian chứa lũ → nâng cao tính đa dạng sinh thái, thu hút cộng đồng → nâng cao giá trị khu vực lân cận
- Về lâu dài, thành công của dự án hạt nhân sẽ tạo sức ảnh hưởng lan tỏa ra các khu vực khác trong thành phố

CÔNG VIÊN WSUD – CÔNG VIÊN VĂN HÓA GÒ VẤP

Góc Nhìn Thực Địa



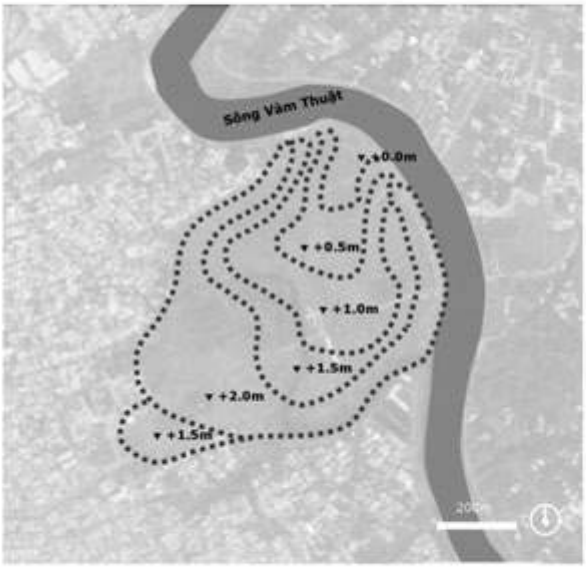




RAMBOLL STUDIODREISEITL ADB

CÔNG VIÊN WSUD – CÔNG VIÊN VĂN HÓA GÒ VẤP

Lớp thứ 1: Tạo không gian bán ngập để chứa lũ thông qua địa hình



Nghiên cứu và tính toán thủy văn cần thiết

⬇

Tái tạo lại địa hình

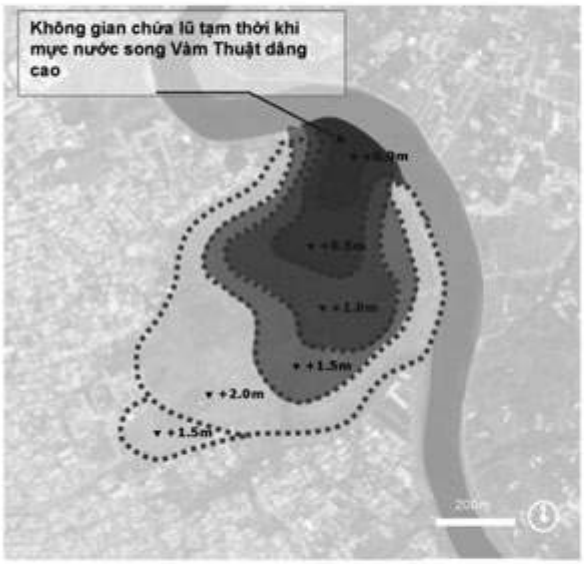
➔ Xác định rõ biên giữa vùng khô, bán ngập và ngập



RAMBØLL STUDIODREISEITL ADB

CÔNG VIÊN WSUD – CÔNG VIÊN VĂN HÓA GÒ VẤP

Lớp thứ 1: Tạo không gian bán ngập để chứa lũ thông qua địa hình



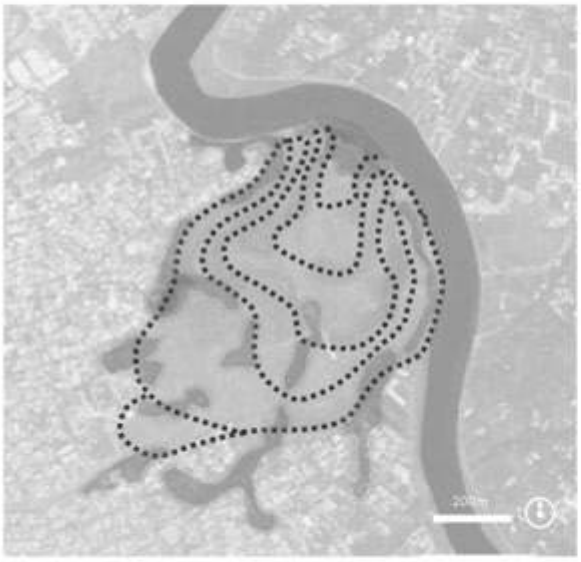


Reference: Copenhagen Cloud Burst Project.
© Ramboll and Ramboll Studio Dreiseitl

RAMBØLL STUDIODREISEITL ADB

CÔNG VIÊN WSUD – CÔNG VIÊN VĂN HÓA GÒ VẤP

Lớp thứ 2: Phân hóa thực vật theo địa hình đặc trưng & công dụng gia cố bờ dốc



Các loài cây ngập mặn hạn chế xói mòn bờ dốc



Áp dụng kỹ thuật gia cố bờ (dốc) tự nhiên



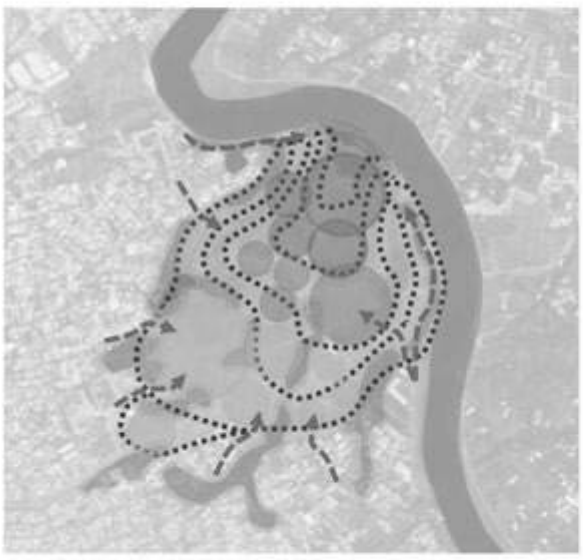
Những cụm cây che bóng mát, tạo không gian mở cho cộng đồng



RAMBOLL STUDIODREISEITL ADB

CÔNG VIÊN WSUD – CÔNG VIÊN VĂN HÓA GÒ VẤP

Lớp thứ 3: Phân hóa các chương trình, hoạt động vui chơi theo địa hình



Năng Động



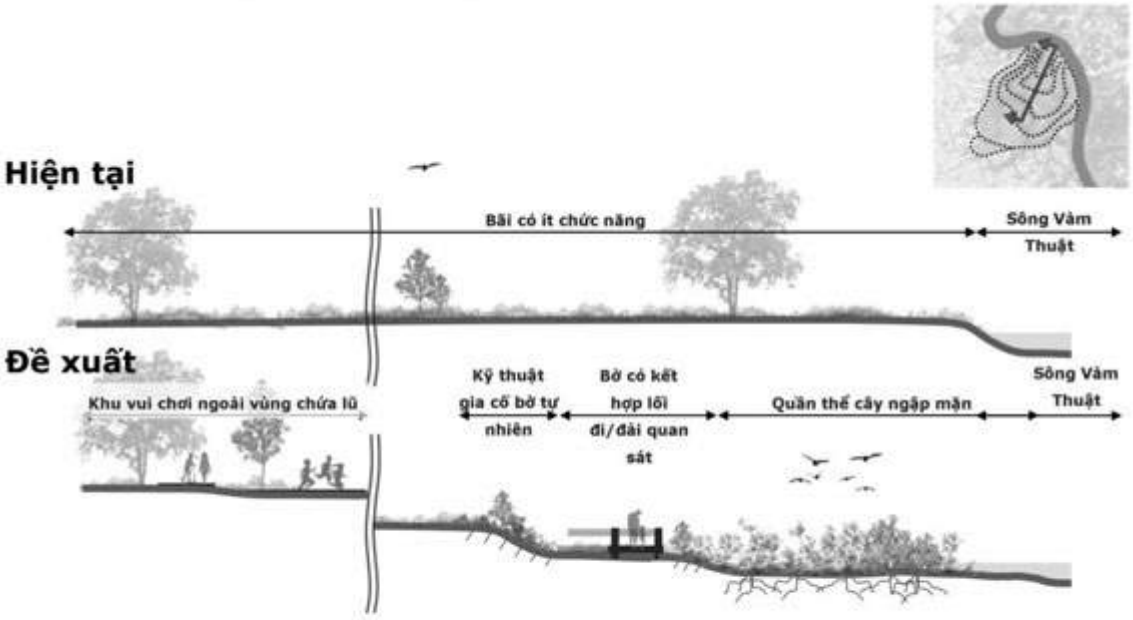
Thư Giãn

RAMBOLL STUDIODREISEITL ADB



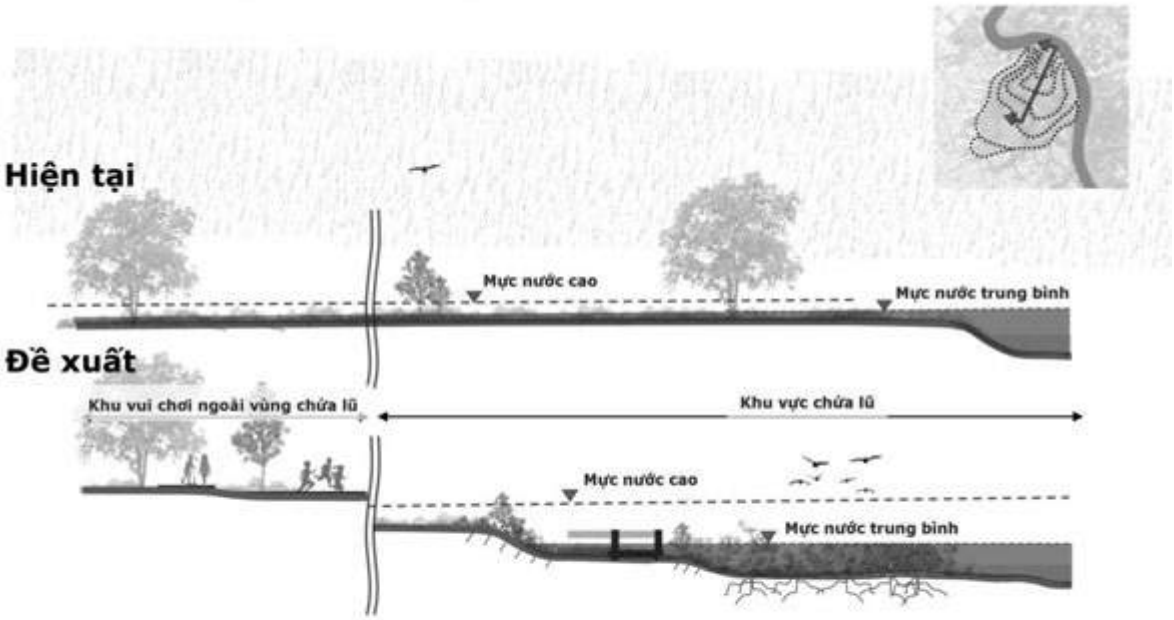
RAMBOLL STUDIODREISEITL ADB

CÔNG VIÊN WSUD – CÔNG VIÊN VĂN HÓA GÒ VẤP



RAMBOLL STUDIODREISEITL ADB

CÔNG VIÊN WSUD – CÔNG VIÊN VĂN HÓA GÒ VẤP

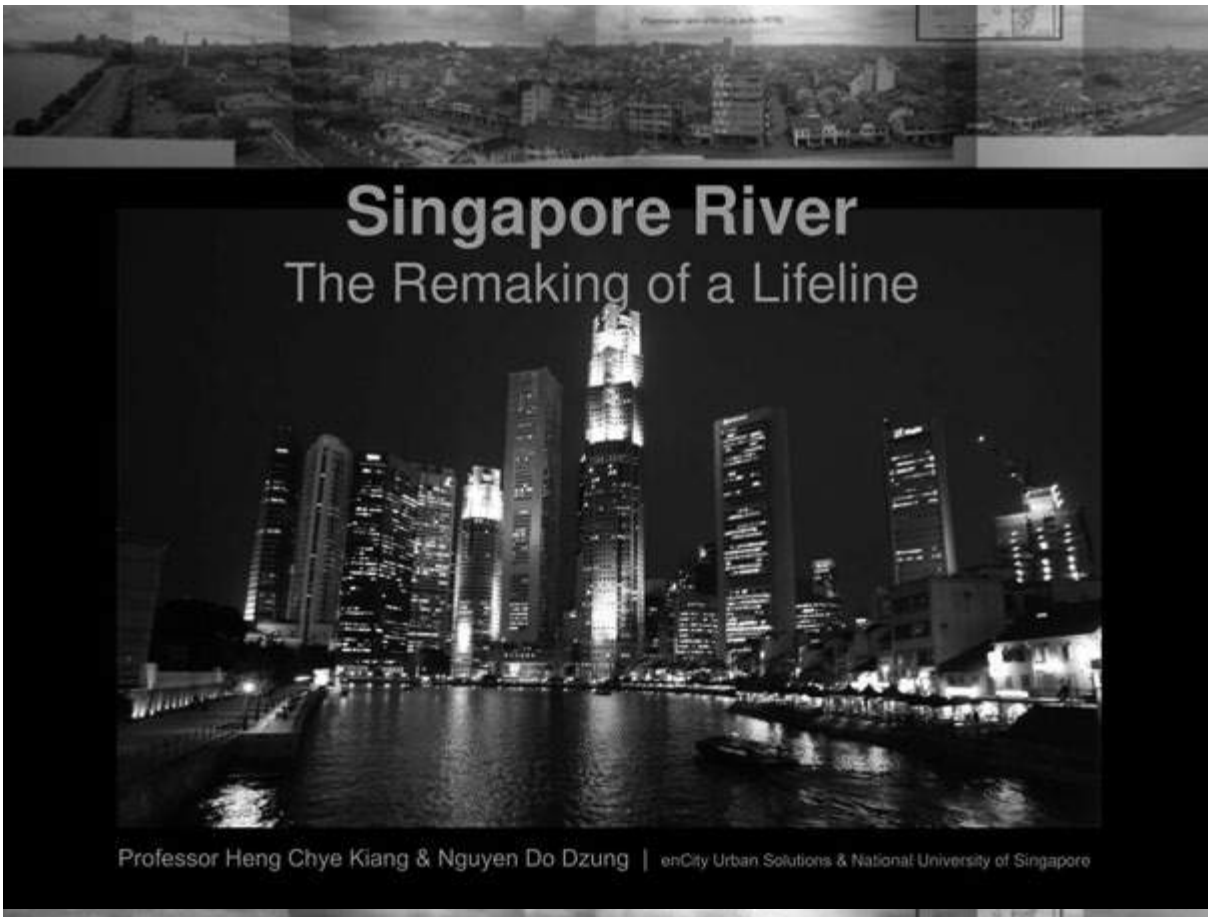


RAMBOLL STUDIODREISEITL ADB

XIN CÁM ƠN!

Xin liện hệ qua email:
phibang.do@ramboll.com

RAMBOLL STUDIODREISEITL


Singapore River
The Remaking of a Lifeline
Professor Heng Chye Kiang & Nguyen Do Dzung | enCity Urban Solutions & National University of Singapore


Founding of Singapore and Raffles' plan
SINGAPORE RIVER
Fort Canning
Pearl's Hill
CBD
East Coast Parkway
Marina South
Beach Line in 1923
Location


Boat Quay


1970s


Busy trade and polluted water
Muddy water after rain



"*It should be a way of life to keep the water clean. To keep every stream, every culvert, every rivulet free from unnecessary pollution. . . . I think that the Ministry of Environment should make it a target. In ten years time let us have fishing in the Singapore River and fishing in the Kallang River. It can be done.*"

--- then Prime Minister Lee Kuan Yew
at the opening ceremony of the Upper Peirce Reservoir on 27 February 1977



Unsewered premises
21,000

Street Hawkers
5000

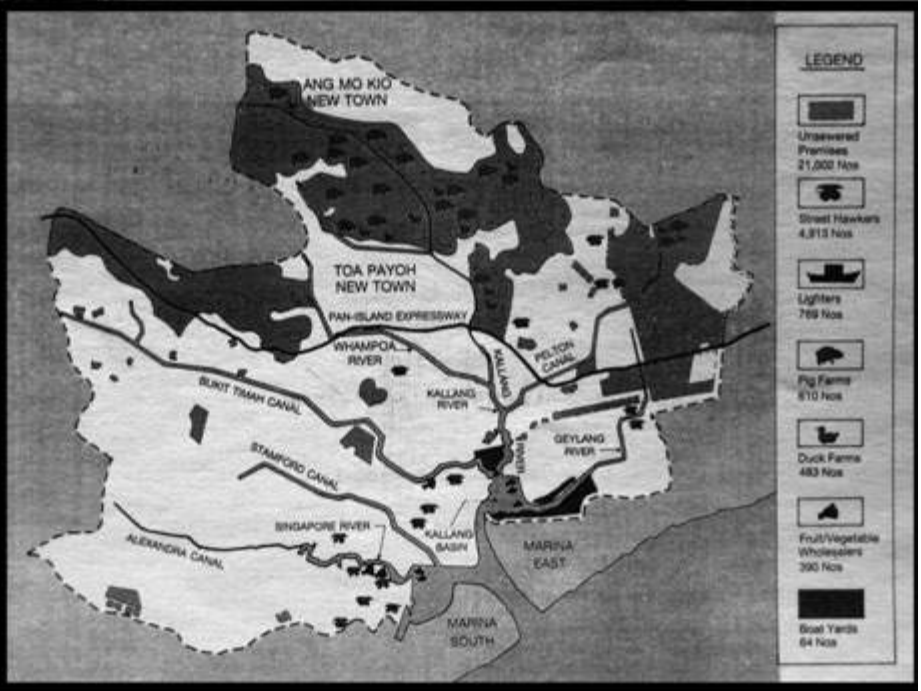
Lighters
800

Pig Farms
600

Duck Farms
500

Fruit/vegetable wholesalers
400

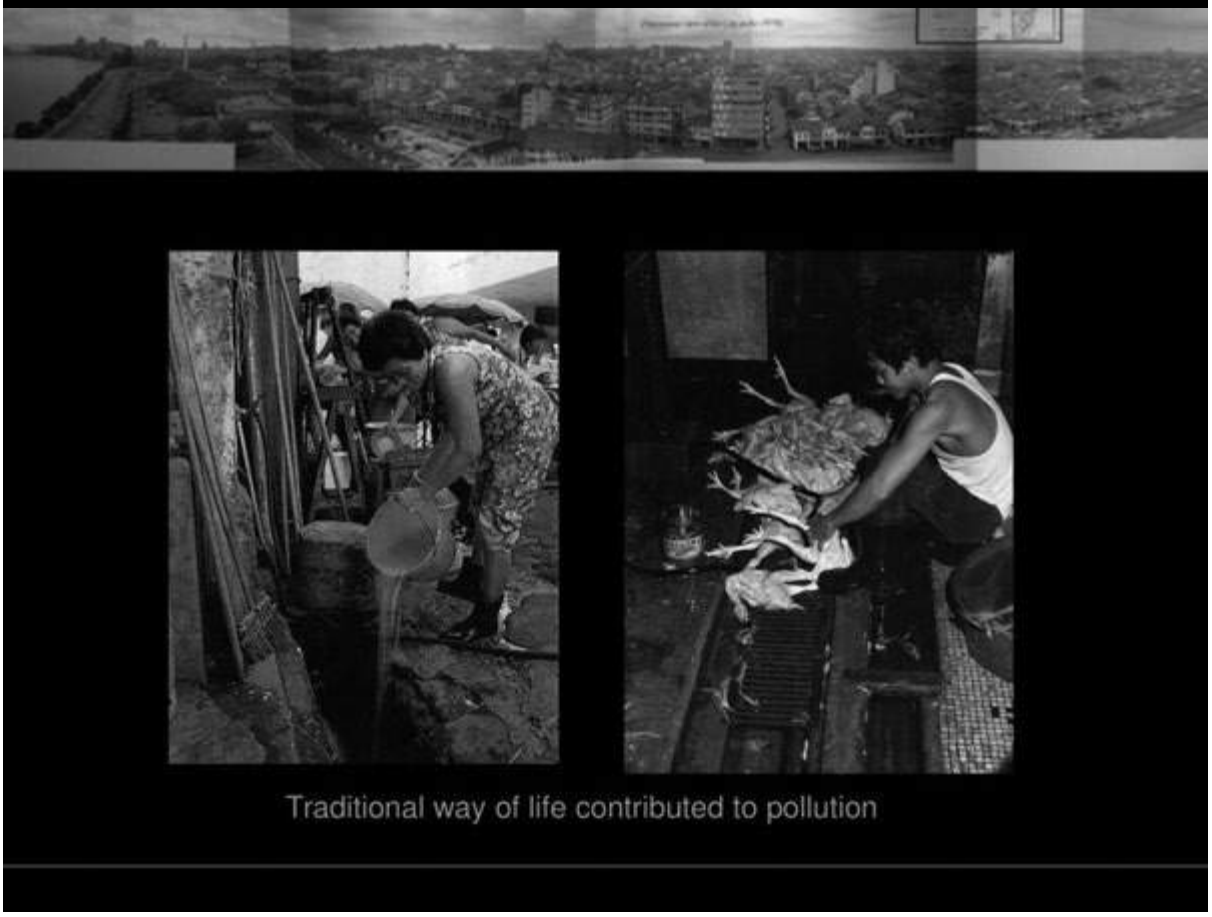
Boat Yards
60



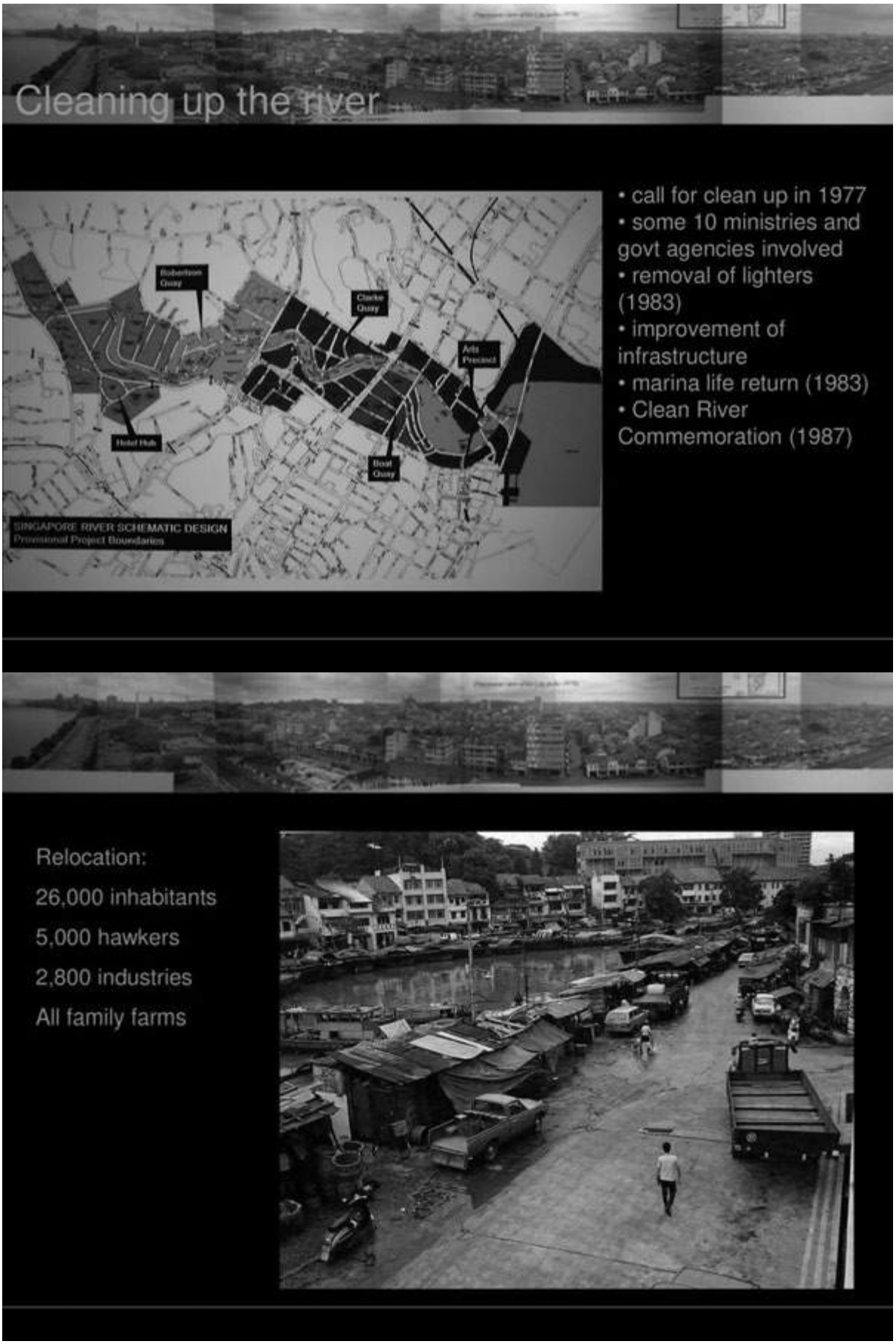
Cleaning the river involves removing the sources of pollution

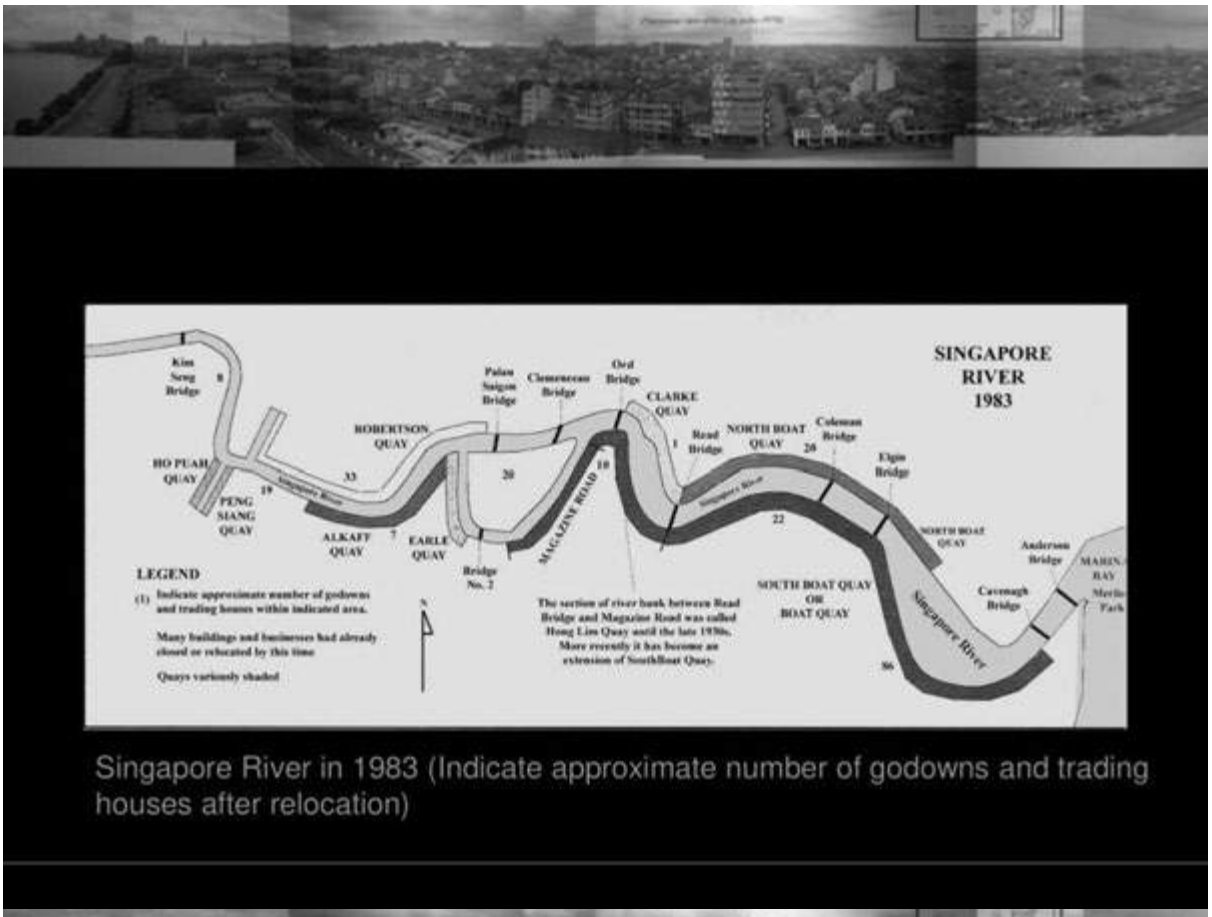


Squatters over river being one of the sources of pollution



Traditional way of life contributed to pollution


Cleaning up the river
Robertson Quay
Clarke Quay
Arts Precinct
Hotel Hub
Boat Quay
SINGAPORE RIVER SCHEMATIC DESIGN
Provisional Project Boundaries
• call for clean up in 1977
• some 10 ministries and govt agencies involved
• removal of lighters (1983)
• improvement of infrastructure
• marina life return (1983)
• Clean River Commemoration (1987)
Relocation:
26,000 inhabitants
5,000 hawkers
2,800 industries
All family farms



Singapore River in 1983 (Indicate approximate number of godowns and trading houses after relocation)

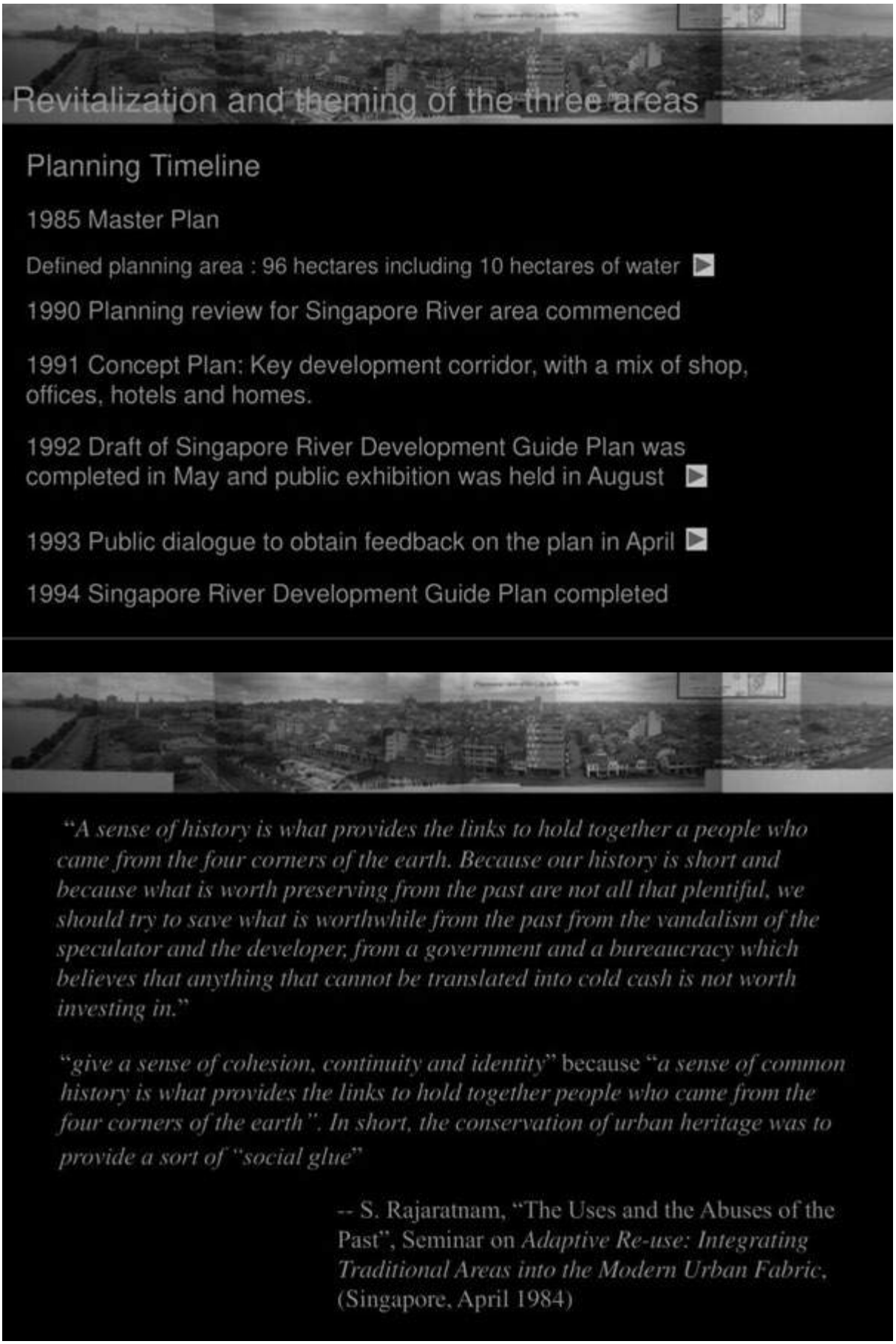




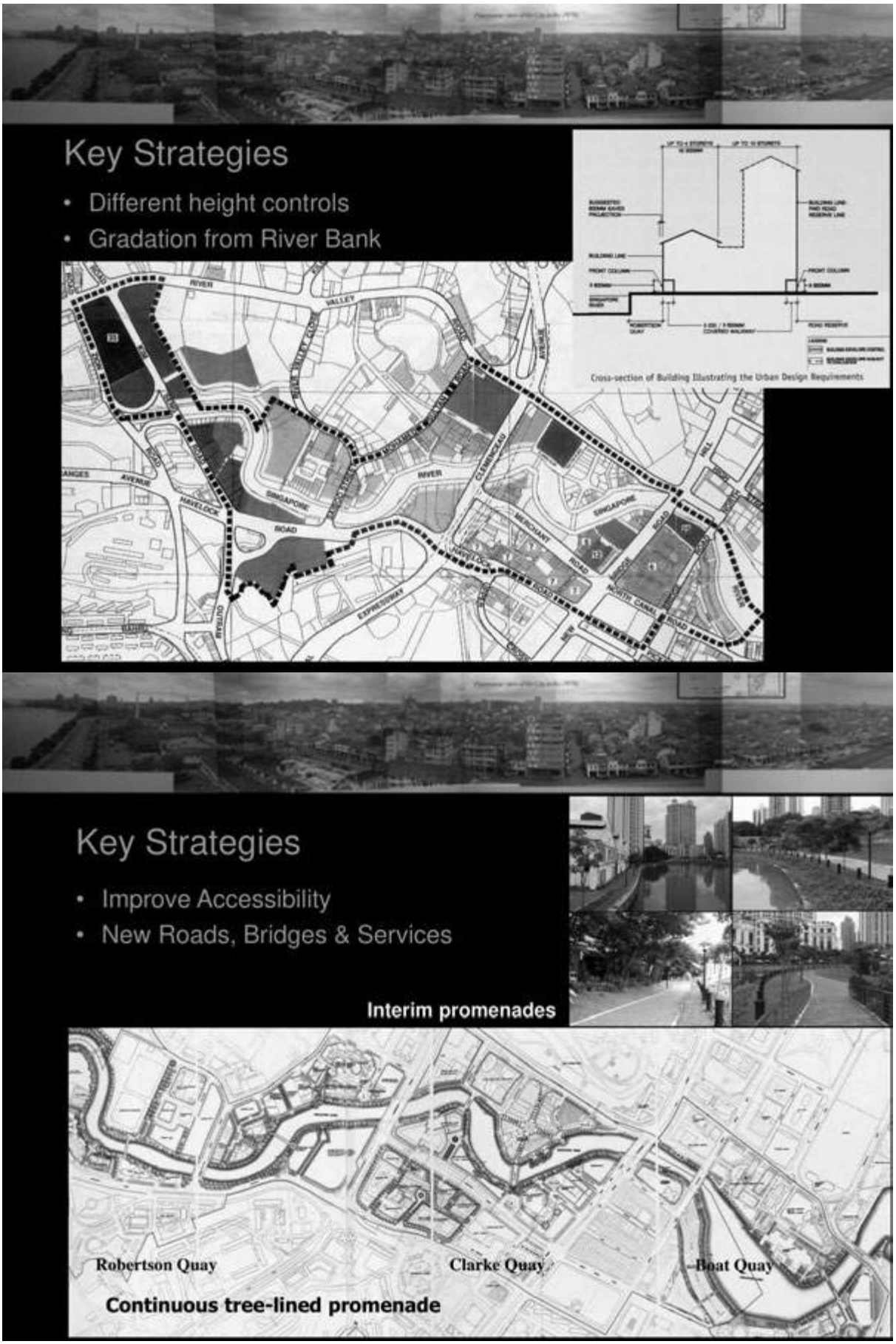
Rubbish cleaning and repair and construction of river walls




Improvement of infrastructure
Upgrading of Cavenagh Bridge
Construction Of Underpass
Cleaned river


Revitalization and theming of the three areas
Planning Timeline
1985 Master Plan
Defined planning area : 96 hectares including 10 hectares of water
1990 Planning review for Singapore River area commenced
1991 Concept Plan: Key development corridor, with a mix of shop, offices, hotels and homes.
1992 Draft of Singapore River Development Guide Plan was completed in May and public exhibition was held in August
1993 Public dialogue to obtain feedback on the plan in April
1994 Singapore River Development Guide Plan completed
"A sense of history is what provides the links to hold together a people who came from the four corners of the earth. Because our history is short and because what is worth preserving from the past are not all that plentiful, we should try to save what is worthwhile from the past from the vandalism of the speculator and the developer, from a government and a bureaucracy which believes that anything that cannot be translated into cold cash is not worth investing in."
"give a sense of cohesion, continuity and identity" because "a sense of common history is what provides the links to hold together people who came from the four corners of the earth". In short, the conservation of urban heritage was to provide a sort of "social glue"
-- S. Rajaratnam, "The Uses and the Abuses of the Past", Seminar on Adaptive Re-use: Integrating Traditional Areas into the Modern Urban Fabric, (Singapore, April 1984)


Concept Plan 1985
In 1985, URA drew up 1st concept plan for Singapore River.
Reposition as a Commercial & Activity corridor.
ROBERTSON
TAN TYE
CONCEPT
Robertson Quay
• Hotel & Residential, quiet commercial
Clarke Quay
• Commercial & Entertainment
Boat Quay
• Civic & Commercial


Key Strategies
• Different height controls
• Gradation from River Bank
Cross-section of Building Illustrating the Urban Design Requirements
Key Strategies
• Improve Accessibility
• New Roads, Bridges & Services
Interim promenades
Robertson Quay
Clarke Quay
Boat Quay
Continuous tree-lined promenade







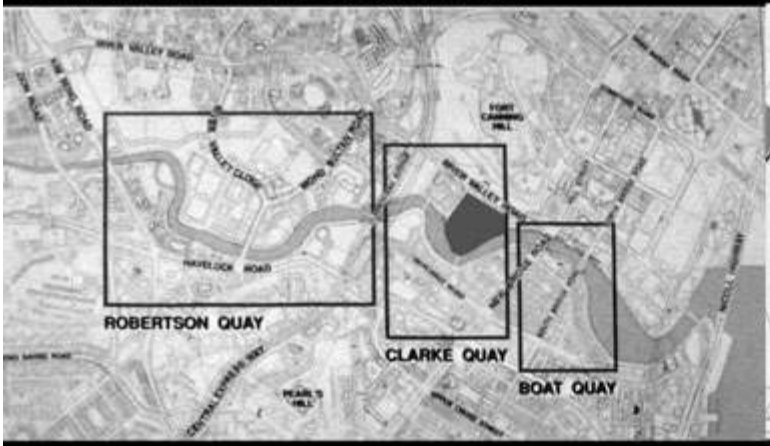
Key Strategies

- Tree-lined Public Promenade Network
- Fully connected 6km network
- Focal & boat landing points
- Beautify and Enhance the Waterfront

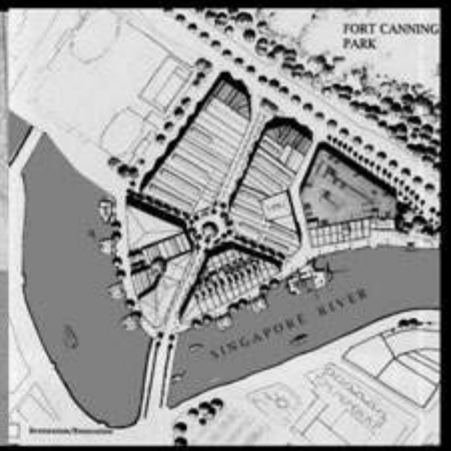


Conservation and restoration: Clarke Quay

As a principal conservation area, this section of river constituted at the time the largest conservation-restoration project ever undertaken in Singapore which contains five blocks with 23,000 square meters



Location and site plan



Involvement of Elbasani & Logan Arch


Transformation of Clarke Quay





The project completed in 1993.

Sixty godowns have been converted into more than 200 shops, restaurants, bars, etc

The new buildings are designed to complement, and not simply mimic, their older neighbours in terms of proportion, scale, height, roofing and facade details.

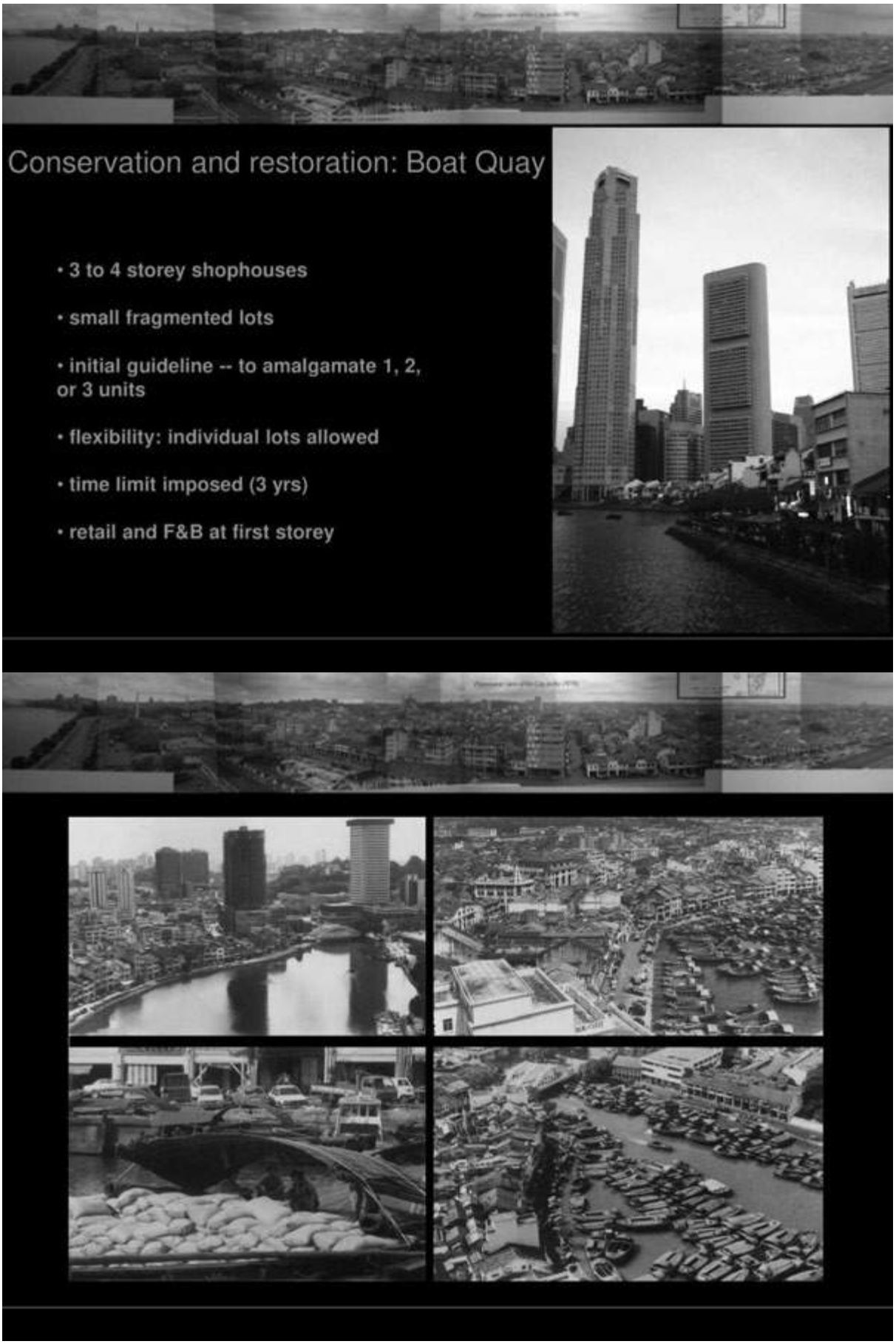
The facades of both new and restored buildings are made of bricks and plaster, similar to the methods used in the last century.





Colonnaded, covered walkways connect the old and new buildings. Graphics and signages inspired by traditional shophouse and warehouse strengthened the historic ambience of an early riverside village


A new MRT station was completed in 2000, which connected this area to Singapore's Mass Rapid Transit system
Clarke Quay MRT Station
Today's Clarke Quay


Conservation and restoration: Boat Quay
• 3 to 4 storey shophouses
• small fragmented lots
• initial guideline -- to amalgamate 1, 2, or 3 units
• flexibility: individual lots allowed
• time limit imposed (3 yrs)
• retail and F&B at first storey





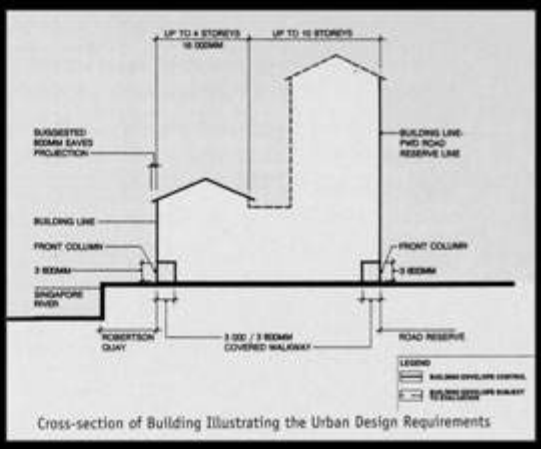
Robertson Quay



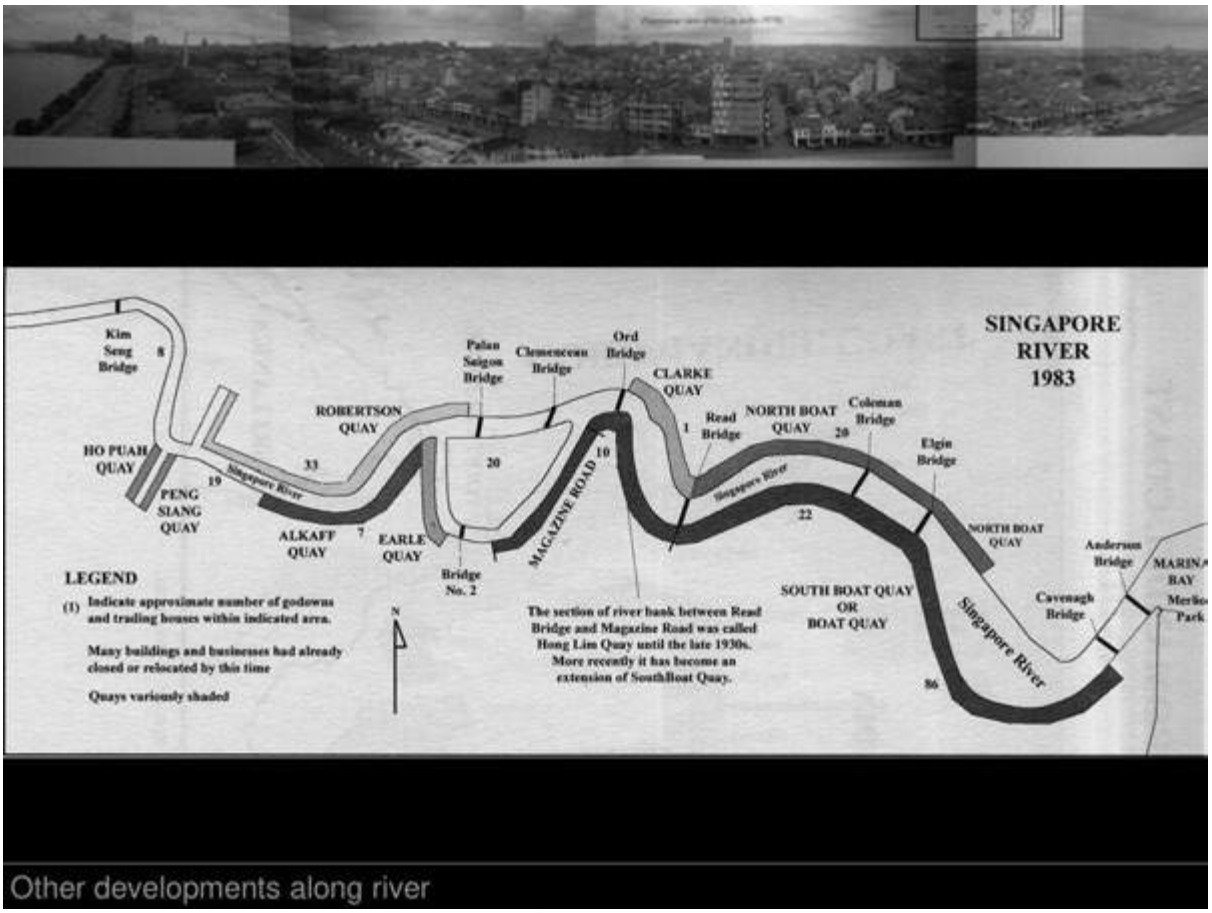
Land Sales & Urban Design Control

- Developments implemented through Private Sector
- Guide developments to create strong character

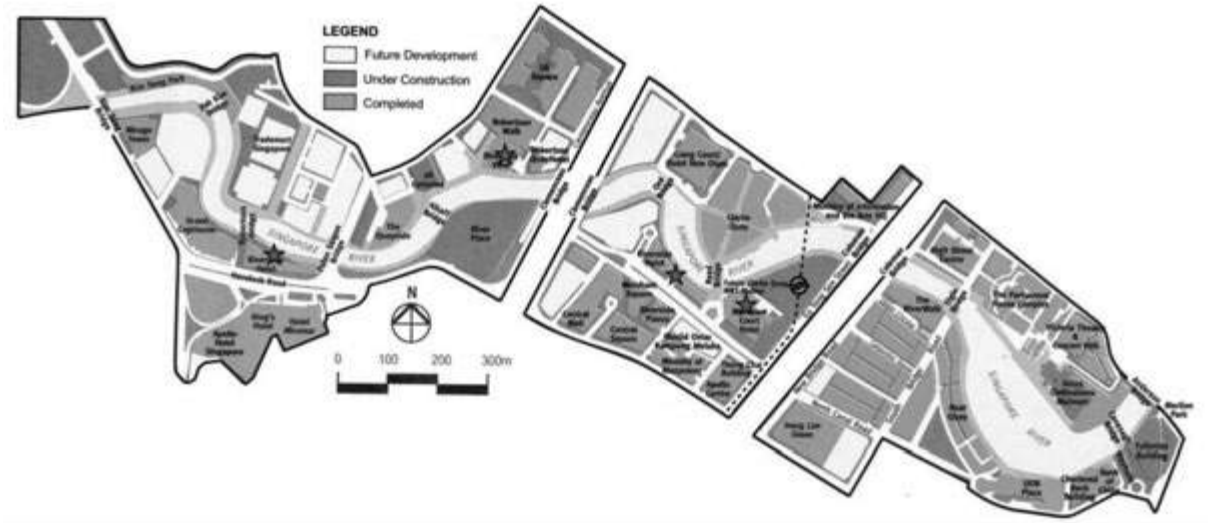




Cross-section of Building Illustrating the Urban Design Requirements



Other developments along river





Other developments along river



Public spaces:

Pedestrian and open space plan

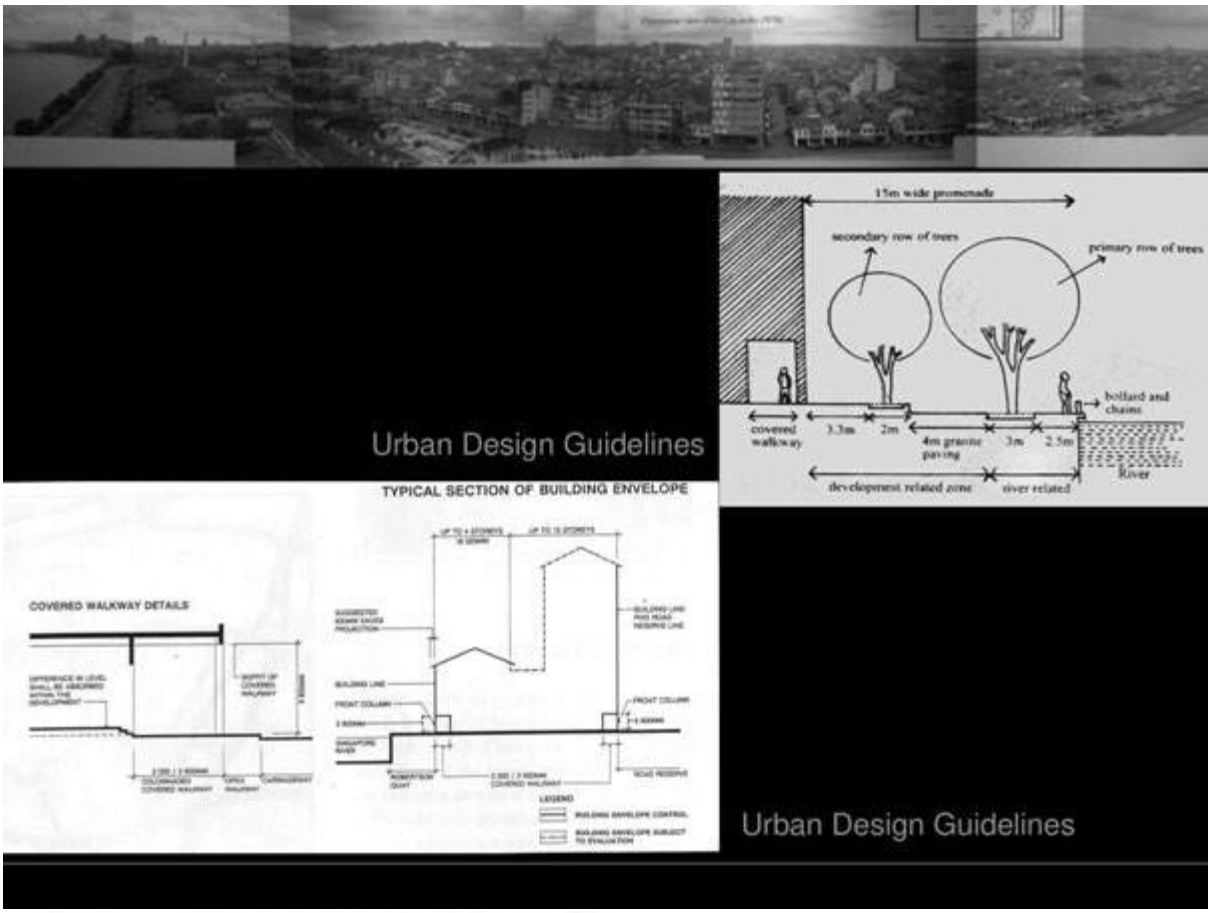


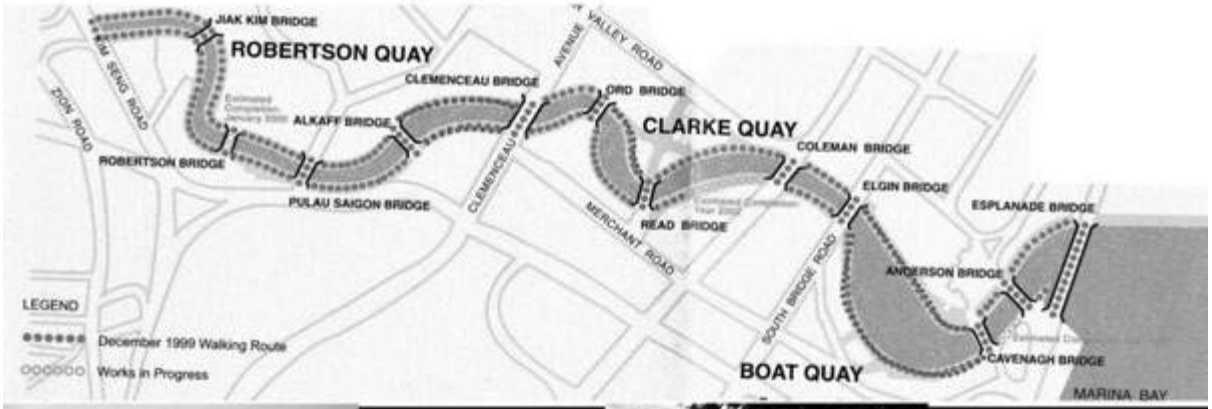


Promenade



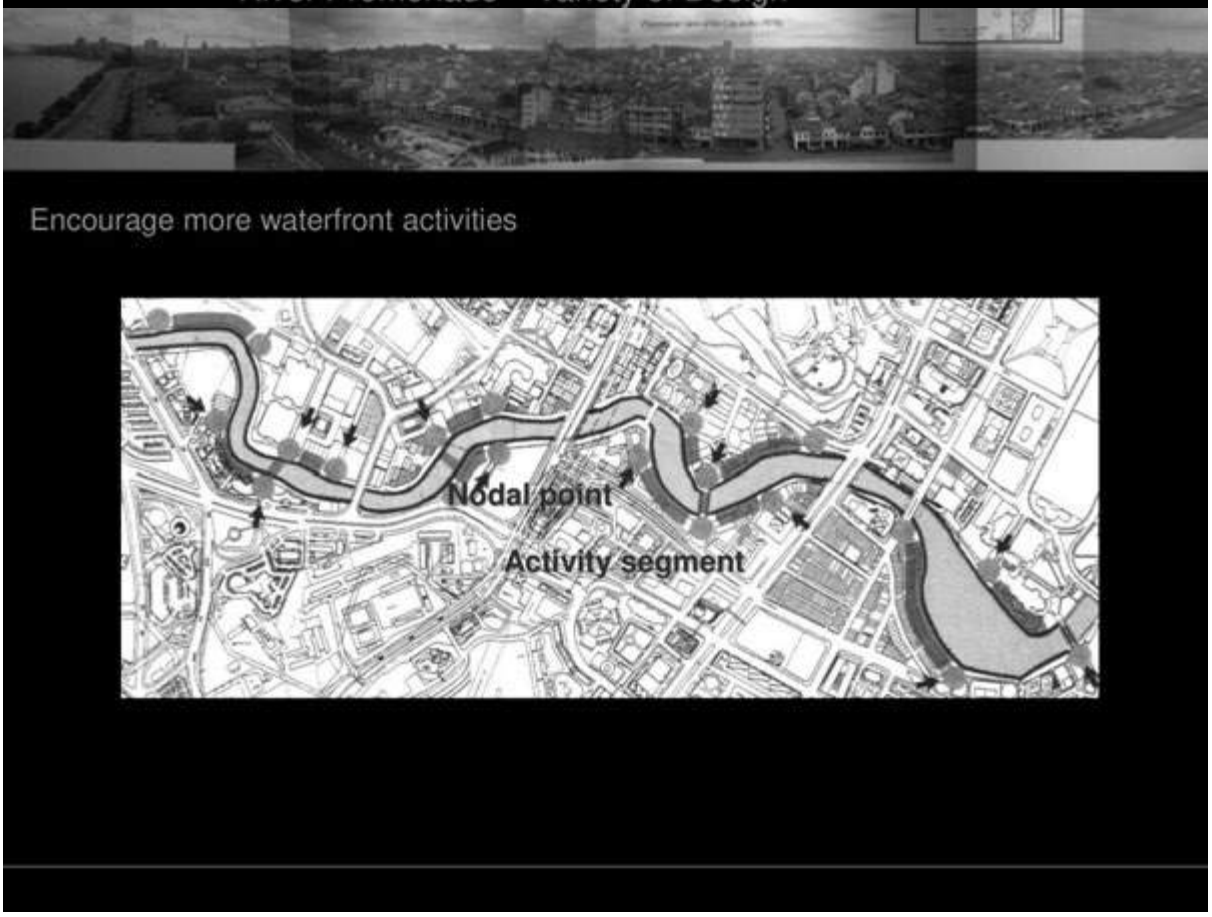
The construction of riverside promenade began in 1992. It starts from Boat Quay and extends to Clarke Quay and Robertson Quay.


Urban Design Guidelines
15m wide promenade
secondary row of trees
primary row of trees
bollard and chains
covered walkway
3.3m
2m
4m granite paving
3m
2.5m
River
development related zone
river related
TYPICAL SECTION OF BUILDING ENVELOPE
COVERED WALKWAY DETAILS
LEGEND
Urban Design Guidelines


JIAK KIM BRIDGE
ROBERTSON QUAY
CLEMENCEAU BRIDGE
ALKAFF BRIDGE
ROBERTSON BRIDGE
PULAU SAIGON BRIDGE
KIM SENG ROAD
ZION ROAD
CLEMENCEAU AVENUE
VALLEY ROAD
ORD BRIDGE
CLARKE QUAY
COLEMAN BRIDGE
ELGIN BRIDGE
ESPLANADE BRIDGE
READ BRIDGE
MERCHANT ROAD
SOUTH BRIDGE ROAD
ANDERSON BRIDGE
CAVENAGH BRIDGE
BOAT QUAY
MARINA BAY
LEGEND
December 1999 Walking Route
Works in Progress


By 2000, most pedestrian walks along river had been completed


River Promenade – Variety of Design


Encourage more waterfront activities
Nodal point
Activity segment


Outdoor eating areas
Nightlife


Other Activities


Google
Singapore River today