

# Những định hướng chỉnh trang quy hoạch ven kênh rạch thành phố Hồ Chí Minh

TSKH.KTS. Ngô Việt Nam Sơn (\*)

## *Tổng quan*

Theo tổng kết của TP. Hồ Chí Minh, trong chương trình cải tạo môi trường và di dời nhà trên và ven kênh rạch từ 1993 đến 2015, toàn thành phố di dời được 35.706 căn. Đây là một trong những thành tựu to lớn và quan trọng nhất của thành phố từ khi đổi mới.

Một trong những Nhiệm vụ trọng tâm của “Chương trình chỉnh trang và phát triển đô thị”, trong số 7 chương trình đột phá của Đại hội Đảng bộ TP. Hồ Chí Minh nhiệm kỳ 2015- 2020, là tiếp tục tập trung hoàn thiện việc di dời, tái bố trí toàn bộ nhà ở trên và ven kênh rạch.

Từ nay đến năm 2025, TP. Hồ Chí Minh dự kiến di dời và giải tỏa trắng gần 20.000 hộ trên và ven sông rạch để thực hiện công tác chỉnh trang đô thị. Kế hoạch di dời sẽ được tiến hành trong 2 giai đoạn. Thành phố dự kiến tập trung giải tỏa di dời 9.805 căn nhà ven sông, rạch trong giai đoạn 2015-2020, và sẽ giải tỏa di dời tiếp 19.524 căn nhà trong giai đoạn 2 từ năm 2020-2025, song song với việc tổ chức tái định cư cho người dân, thành phố cũng đồng thời chỉnh trang lại các khu vực ven sông rạch này thành những khu đô thị đáng sống.

Để thực hiện được điều đó, trở ngại khó khăn nhất là **vốn đầu tư** và **định hướng chỉnh trang**. Tuy hai nhưng thực ra đó chỉ là một vấn đề tổng hợp, vì nếu có định hướng tốt thì sẽ giải quyết được cùng lúc vấn đề vốn đầu tư và những vấn đề khác.

Bài viết này bàn về một số định hướng, có tham khảo kinh nghiệm nước ngoài, để giúp cho kế hoạch chỉnh trang này trở nên khả thi hơn.

### *Phối hợp nguồn vốn và hợp tác công tư theo phân kỳ để đưa ra kế hoạch và cung cấp tài chính cho các dự án*

Để thu hút được nguồn vốn xã hội hóa, thành phố cần một số đổi mới cơ chế nhất định. Trong đó, thành phố có thể đưa ra mục tiêu và yêu cầu chính trang dự án, và có thể đưa ra cơ chế mở để khuyến khích các nhà đầu tư tư nhân trong nước và nước ngoài tham gia cùng thực hiện với tư cách là chủ đầu tư dự án.

Các bài học thực hiện thành công các dự án chính trang khu vực London Docklands, phía Tây và Tây Nam của thủ đô nước Anh, cho chúng ta những kinh nghiệm quý báu về hợp tác công tư và thu hút tài chính tư nhân để cải tạo và phát triển.

### *Đảm bảo không gian cách ly không cho ô nhiễm thoát ra kênh rạch*

Theo quy định hiện hành, không gian hành lang bảo vệ là 50 m mỗi bên đối với các sông cấp 1-2 như sông Sài Gòn, 30m mỗi bên đối với sông, kênh rạch cấp 3-4, và 20m mỗi bên đối với kênh, rạch cấp 5-6, và các kênh rạch chưa được phân cấp kỹ thuật là 10m mỗi bên.

Tuy nhiên, khi cải tạo, cần tính đến trước hết việc trả lại không gian nước và không gian xanh đã bị lấn chiếm trước đây, và bố trí thêm các không gian xanh cần thiết, bổ sung cho tình trạng thiếu không gian xanh của thành phố. Điều quan trọng hơn nữa, là đảm bảo không gian cách ly không cho ô nhiễm thoát ra kênh rạch, trong đó cần quy định rõ quy cách thực hiện xử lý nước thải và hầm phân tự hoại cho các công trình ven kênh, và giải pháp xử lý và hạn chế ô nhiễm do nước tràn bờ ra sông rạch. Chúng ta có thể tham khảo các quy định tương tự đã và đang được áp dụng tại Amsterdam (Hà Lan), Copenhagen (Đan Mạch), và Venice (Ý).



***Tổ chức giao thông thủy công cộng dọc ven kênh rạch phối hợp với việc chỉnh trang và phát triển khu vực hai bên ven kênh và kết nối với mạng lưới giao thông công cộng chung***

Ý tưởng tổ chức giao thông thủy công cộng dọc theo sông rạch tuy không mới, nhưng ở TP. Hồ Chí Minh đã vài lần thử nghiệm mà không thành công, do thiếu phối hợp tốt giữa các sở và ban ngành.

Trước hết, các đầu mối giao thông phải được tích hợp thuận tiện gần với nhau để người dân dễ chuyển tiếp từ bến thuyền sang bến xe buýt, xe lửa, bãi xe... Việc xây dựng cầu đường dọc theo tuyến cũng phải tính toán khoảng thông thủy dưới cầu thuận tiện cho tàu thuyền nhỏ khi nước triều lên xuống. Cây xanh hai bên ven kênh để tạo cảnh quan và bóng mát cần được quy hoạch tốt. Các bến thuyền cần được tổ chức thành những điểm đến tiện lợi và hấp dẫn, với nhiều công trình đa chức năng trong bán kính đi bộ tính từ bến. Việc tổ chức mạng lưới giao thông thủy dọc theo kênh tại Hohai - Bắc Kinh (Trung Quốc), và Venice (Ý) cho thấy ví dụ thành công cho định hướng này.

### ***Phát triển các khu vực tiềm năng thành phố dịch vụ thương mại hoặc phố đi bộ ven kênh rạch***

Hiện nay chúng ta chủ yếu tập trung vào công tác giải tỏa kênh rạch, và có lẽ vì kinh phí hạn chế, chương trình quy hoạch chủ yếu tập trung vào các giải pháp môi trường và giao thông ven kênh.

Thực tế, với cơ chế thoáng để thu hút nguồn vốn xã hội hóa, có sự tham gia của các tập đoàn đầu tư ngay từ bước lập kế hoạch, ranh giới thiết kế có thể mở rộng không chỉ sang các công trình hai bên ven kênh, mà còn sang các tuyến đường nằm trong khoảng cách đi bộ. Một số tuyến đường ven kênh rạch, thậm chí có thể tổ chức thành các phố đi bộ hoặc dịch vụ thương mại sầm uất, không những làm thay đổi bộ mặt quy hoạch kiến trúc của thành phố, mà còn đóng góp nhiều hơn cho ngân sách thành phố thông qua hoạt động du lịch và mua bán. Clarke Quay tại Singapore cho chúng ta một ví dụ sinh động của việc chỉnh trang theo định hướng này.

### ***Bảo tồn không gian quy hoạch kiến trúc mang đặc trưng sông nước Nam bộ***

Các khu vực có kiến trúc đặc thù sông nước Nam bộ, như khu bến Bình Đông cũ, đáng ra cần được giữ lại và cải tạo thay vì đập bỏ. Do đó, khi cải tạo kênh rạch TP. Hồ Chí Minh sắp tới, cần lưu ý giữ lại một số công trình có giá trị lịch sử hoặc mang bản sắc đặc thù của địa phương, kết hợp với việc tổ chức cảnh quan và bố trí ánh sáng hai bên bờ sông cần được cải tạo chăm sóc, để thu hút một lượng lớn khách du lịch tuyến sông rạch. Thượng Hải đã làm khá tốt trong việc bảo tồn các cụm công trình và cầu đi bộ dọc theo hệ thống sông rạch của khu phố cổ, tạo nên những tuyến du lịch văn hóa đường thủy hấp dẫn khách du lịch.



## *Quy hoạch kết nối không gian sông rạch, hồ nước, và không gian xanh để chống ngập và cải tạo vi khí hậu*

Việc cải tạo kênh rạch cho chúng ta một cơ hội tốt để cải tạo hệ thống thoát nước giảm ngập lụt cho thành phố. Kênh rạch cần được khơi thông kết nối với nhau và với sông hồ, để nước mưa có thể thoát ra các không gian chứa nước trung chuyển (thấm thấu vào nền đất, thoát vào các không gian chứa nước và hồ điều tiết) và từ từ thoát ra sông rạch. Trong quá trình đó, cần có giải pháp đưa nước mưa thấm vào đất để vừa làm giảm ngập lụt, vừa giúp tăng trữ lượng nước ngầm, giảm tình trạng sụt đất gây ra hố tử thần.

Việc kết hợp không gian nước và không gian xanh không những giúp cho việc tạo các không gian cảnh quan cho đô thị, mà còn có thể tạo nên các luồng gió mát đối lưu thổi sâu vào để làm mát cho đô thị.

*(\*) TSKH.KTS. Ngô Viết Nam Sơn, Chủ tịch NgôViet Architects & Planners, có 30 năm kinh nghiệm quốc tế về thiết kế, tư vấn chiến lược, và giảng dạy tại Á châu (Việt Nam, Trung Quốc, Nhật Bản, Philippines, Malaysia và Singapore) và Bắc Mỹ (Hoa Kỳ, Canada, và Mexico). Ông là thành viên của Hội Kiến trúc sư Việt Nam (Ban Chấp hành), Hội Quy hoạch Việt Nam, Viện Kiến trúc Hoa Kỳ, Hội Quy hoạch Hoa Kỳ, và Hội Cảnh quan Văn hóa Á châu (Ban Chấp hành), Hội đồng Công trình Xanh Việt Nam (Ban Chấp hành). Ông tốt nghiệp văn bằng Tiến sĩ Khoa học về Quy hoạch và Kiến trúc tại Đại Học Washington, và văn bằng Thạc sĩ Quy hoạch và Kiến trúc tại Đại Học Tổng Hợp California ở Berkeley. Ông có nhiều kinh nghiệm quy hoạch đô thị gắn liền với không gian xanh và không gian nước tại Phú Quốc, Vĩnh Long, Huế, Montréal, Seattle, và Thượng Hải.*