

TẦM QUAN TRỌNG CỦA VIỆC ỔN ĐỊNH DÒNG CHẢY TRONG DỰ ÁN QUY HOẠCH PHÁT TRIỂN SÔNG HỒNG ĐOẠN QUA HÀ NỘI

KS cao cấp. Nguyễn Ngọc Hải

*TTK Hội Cảng Đường Thủy - Thềm lục địa Việt Nam
(Nguyên TGD Ban Quản lý các dự án Đường Thủy)*

Gần đây dư luận bàn tán nhiều về dự án Quy Hoạch Phát Triển Sông Hồng đoạn qua Hà Nội do Thành phố Hà Nội và Thành phố Seoul thực hiện, nhất là sau khi nhiều quan chức ở Hà Nội phát biểu trên các phương tiện thông tin đại chúng và tổ chức triển lãm tại Hà Nội tác giả của bài báo này muốn làm rõ một số vấn đề rất quan trọng có tính chất quyết định đến dự án nhưng lại được trình bày rất sơ lược trong dự án.

1) Khái quát về Sông Hồng và đoạn Sông Hồng chảy qua khu vực Hà Nội.

Sông Hồng dài 1200km bắt nguồn từ Vân Nam (Trung Quốc) chảy vào Việt Nam tại Lào Cai, chảy ra biển Đông tại 4 cửa Trà Lý, Ba Lạt, Ninh Cơ và Đáy với chiều dài trong lãnh thổ Việt Nam khoảng 560km.

Là con sông lớn nhất ở Miền Bắc Việt Nam chảy trong trạng thái tự nhiên với lưu lượng lớn, chênh lệch giữa 2 mùa nước lớn, lượng phù sa lớn chảy trong lưu vực do phù sa bồi đắp nên, sông diễn biến rất phức tạp, hiện tượng thay đổi dòng chảy, bồi xói xảy ra thường xuyên gây khó khăn lớn khi sử dụng dòng sông cũng như sử dụng đất ven sông.

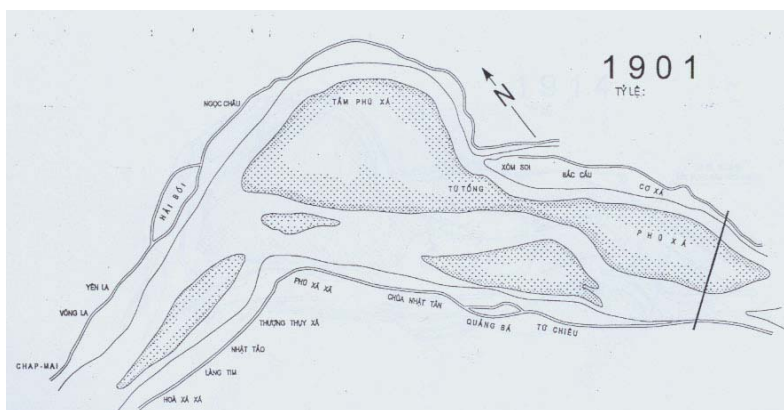
Đoạn sông chảy qua Thành phố Hà Nội dài khoảng 40km là điển hình của một đoạn sông thiên nhiên ở trạng thái du đăng với chiều rộng thay đổi từ 1-3 km tồn tại hai nhánh Gia Lâm và Hà Nội (Lạch Quýt) hai dòng chảy này liên tục thay đổi dòng và diễn biến gây xói lở và bồi lấp với quy mô rất lớn chiều ngang hàng cây số, chiều sâu hàng chục mét gây khó khăn rất lớn cho việc đi lại trên sông, xây dựng các công trình dọc sông và sử dụng đất 2 bờ sông.

Nếu không có các công trình chỉnh trị nhằm ổn định dòng chảy ngăn chặn việc đổi dòng chính và hạn chế các diễn biến thì việc xây dựng các công trình ngoài bờ sông **luôn có vấn đề**. Đây là nguyên nhân chính mà hàng trăm năm qua các cảng hàng hoá, hành khách, du lịch chưa xây dựng hoàn chỉnh các công trình dân dụng, công viên cây xanh tâm cờ chưa có, và môi trường bị ô nhiễm.

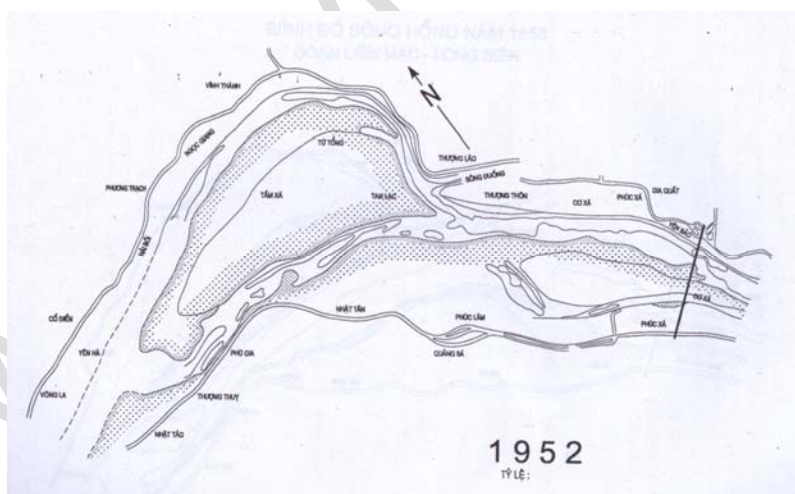
2) Quá trình nghiên cứu đoạn sông Hà Nội.

Đoạn sông Hà Nội nằm bên thủ đô ngàn năm tuổi nên luôn luôn là đối tượng của các chuyên gia về sông ngòi cũng như các chuyên gia về xây dựng thành phố. Ngoài những dấu tích diễn biến được ghi trong lịch sử (như Hồ Tây - Hồ Hoàn Kiếm là nhánh cũ của sông Hồng...) có thể kể đến các nghiên cứu sau:

- Các công trình nghiên cứu trước đây của người Pháp khi xây dựng cầu Long Biên (1886 - 1901); Tìm vị trí xây dựng Cảng Hà Nội (cách đây 70 năm) và các công trình ổn định luồng trong giai đoạn từ 1930-1940 của các kỹ sư người Pháp: Couteau và Gauthier (Xem hình 1 và 2).

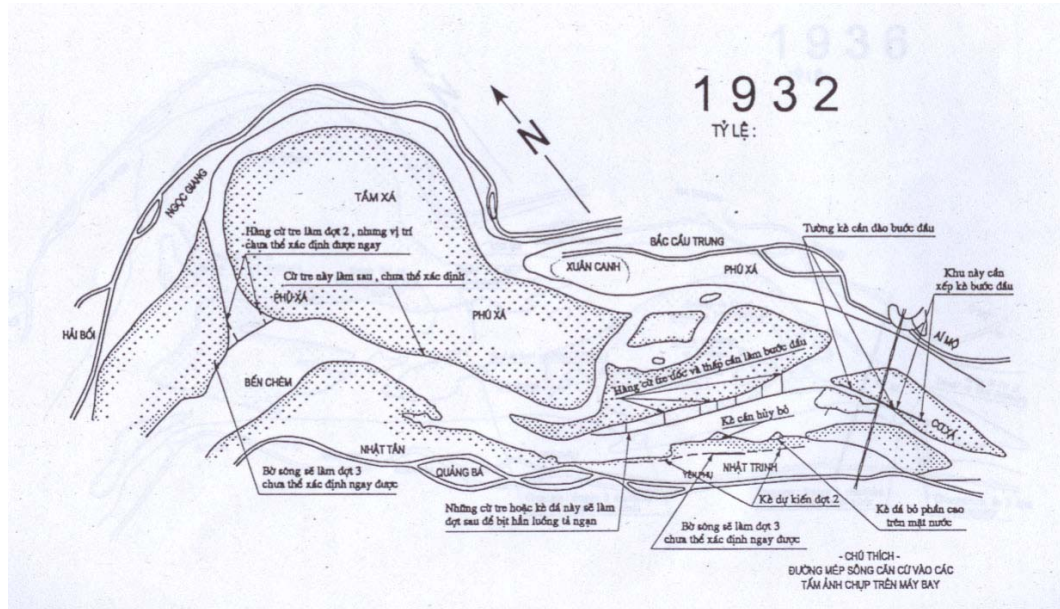


Hình 1 – Bản đồ sông Hồng đoạn Hà Nội năm 1901



Hình 2 – Bản đồ sông Hồng đoạn Hà Nội năm 1952

Từ 1986 - 1952 đặc biệt là các bản đồ nhằm ổn định luồng 1932 – 1934 (xem hình 3)



Hình 3 – Bản đồ chỉnh trị sông Hồng đoạn Hà Nội năm 1932

Những công trình này có công trình không thành công, có công trình còn dở dang nhưng cũng rút ra được nhiều kinh nghiệm và quy luật diễn biến của đoạn sông.

- Năm 1960 ngành thủy lợi xây dựng mô hình nghiên cứu đoạn sông này nhằm chống sa bồi cho các công lấy nước dọc sông và vị trí của Cảng Hà Nội. Tuy nhiên khi đó nền kinh tế còn khó khăn nên các công trình ổn định chưa được nghiên cứu kỹ để xây dựng.

- Từ năm 1970 dòng chính đổi dòng từ Gia Lâm sang Hà Nội gây xói lở rất mạnh ở khu vực An Dương, Sân vận động Long Biên, bồi lấp khu nước trước Cảng Hà Nội như một sân vận động (cao trình tới +8,0). Bộ Giao thông Vận tải thực hiện các công trình chỉnh trị đầu tiên nhằm chuyển lại dòng chảy sang phía Gia Lâm: một dự án khả thi **chống sa bồi cho Cảng Hà Nội** gồm 3 cụm công trình chỉnh trị: Tâm Xá, Phú Gia - Tứ Liên, Long Biên -Thạch Cầu, gồm rất nhiều kè hướng dòng chuyển dòng bằng đá đổ và cọc bê tông cốt thép. Kết quả là sau 15 năm chỉnh trị dòng chảy chính đã chuyển sang nhánh Gia Lâm, Cảng Hà Nội đã đủ độ sâu và rất nhiều vùng đã được bồi lấp chống xói như Tâm Xá, Tứ Liên, Thạch Cầu... Tuy nhiên do đoạn sông rất phức tạp công trình chưa đủ quy mô (xem hình 4 và 5), nên việc chỉnh trị mới mang tính chất trước mắt, tạm thời, bị động.

Cuối những năm 90 Cảng Hà Nội lại bị xói rất nghiêm trọng (cao trình có chỗ tới -16,0) **một dự án chống xói cho Cảng Hà Nội** lại được thực hiện, rất nhiều đoạn sông được xây kè bảo vệ bờ bằng bê tông cốt thép và rồng tre rọ đá đã được thực hiện, cũng thời điểm này ngành thủy lợi cũng xây nhiều kè bảo vệ bờ những đoạn sông gần đê và các công trình chống sa bồi ở các cửa lấy nước.



Hình 4 – Hiện trạng kè chính trị trên sông Hồng



a) Kè Tâm Xá KT7

b) Kè Phú Gia KT4

Hình 5 – Các ví dụ về công trình chính trị đã thực hiện

Ngoài các công trình chính trị, hàng năm vào mùa kiệt để cho tàu bè có thể đi lại được đoạn sông đều phải nạo vét và điều cần lưu ý là mỗi năm

thậm chí mỗi tháng lại phải nạo vét một luồng khác để phương tiện có thể đi lại được.

Rõ ràng đoạn sông thực sự cần một dự án nghiên cứu quy mô toàn diện tổng hợp và phải có nguồn kinh phí nghiên cứu lớn.

- Quyết định 6216/QHQT ngày 7-12-1996 Chính Phủ đã cho phép Bộ Giao thông Vận tải tiếp nhận một khoản viện trợ không hoàn lại của Ngân hàng phát triển Châu Á (ADB) khoảng một triệu USD để chuẩn bị dự án **nâng cấp giao thông thủy sông Hồng**. Tư vấn Quốc tế Hà Lan (Haskoning) được lựa chọn để thực hiện dự án. Rất tiếc đây là thời gian khủng hoảng kinh tế ở Châu Á, dự án mới dừng ở giai đoạn tiền khả thi.

- Với quyết tâm của Chính Phủ, sau nhiều lần làm việc với phía Nhật Bản, cơ quan Hợp tác Quốc tế của Chính Phủ Nhật Bản (JICA) đã đồng ý tài trợ không hoàn lại (khoảng 4 triệu USD) một dự án khả thi về **giao thông thủy sông Hồng khu vực Hà Nội** (khoảng 40km). Nội dung của dự án khả thi bao gồm:

- + Xây dựng các công trình chỉnh trị gồm các kè hướng dòng, dẫn luồng, bảo vệ bờ để ổn định dòng chảy và bờ sông.

- + Nạo vét tạo luồng kết hợp với tôn tạo bãi sử dụng đất.

- + Xây dựng các cảng hàng hoá, hành khách, du lịch dọc sông...

- Các công ty Tư vấn Quốc tế Nhật Bản - Bỉ và Việt Nam đã hoàn thành dự án này. Mô hình toán đã được lập với nhiều tình huống khác nhau.

Các hạng mục của dự án không chỉ phục vụ cho việc ổn định tạo điều kiện thoát lũ nhanh giao thông thuận tiện mà còn tạo điều kiện sử dụng quỹ đất ngoài đê, cải tạo môi trường ven sông. Dự án này Bộ Giao thông Vận tải đã trình lên Thủ tướng Chính Phủ sau khi có ý kiến của các Bộ và Ủy ban Nhân dân Thành phố Hà Nội.

Năm 2006 - 2007 Thành phố Hà Nội được sự hợp tác và hỗ trợ của Thành phố Seoul (Hàn Quốc) đã nghiên cứu một dự án lập quy hoạch cơ bản phát triển Sông Hồng đoạn qua Hà Nội. Đây là việc làm đáng được ủng hộ và hoan nghênh nhưng điều đáng tiếc là đáng lẽ nên tiếp tục các nghiên cứu trước đây thì dự án được coi như là một nghiên cứu mới, nghiên cứu đầu tiên rất say sưa quy hoạch xây dựng những khu nhà ở 5 tầng, 10 tầng, 15 tầng (với kinh phí tới 3.611 triệu USD) và để làm được việc đó phải di chuyển 17 vạn dân với chi phí bồi thường, tái định cư lên đến 1.564 triệu USD. Trong khi phần quan trọng nhất là ổn định dòng chảy thì được nghiên cứu rất sơ sài với 3 hạng mục: xây dựng đê kè 75,5km, nạo vét lòng sông 23,9 triệu m³, bến tàu du lịch 6 nơi. Tổng kinh phí của dự án lên tới con số khổng lồ 7.099 triệu USD, nhưng điều cơ bản là khu đất ngoài đê có đảm bảo ổn định không xói không bồi để xây dựng thì chưa có cơ sở và cũng chưa được đề cập.

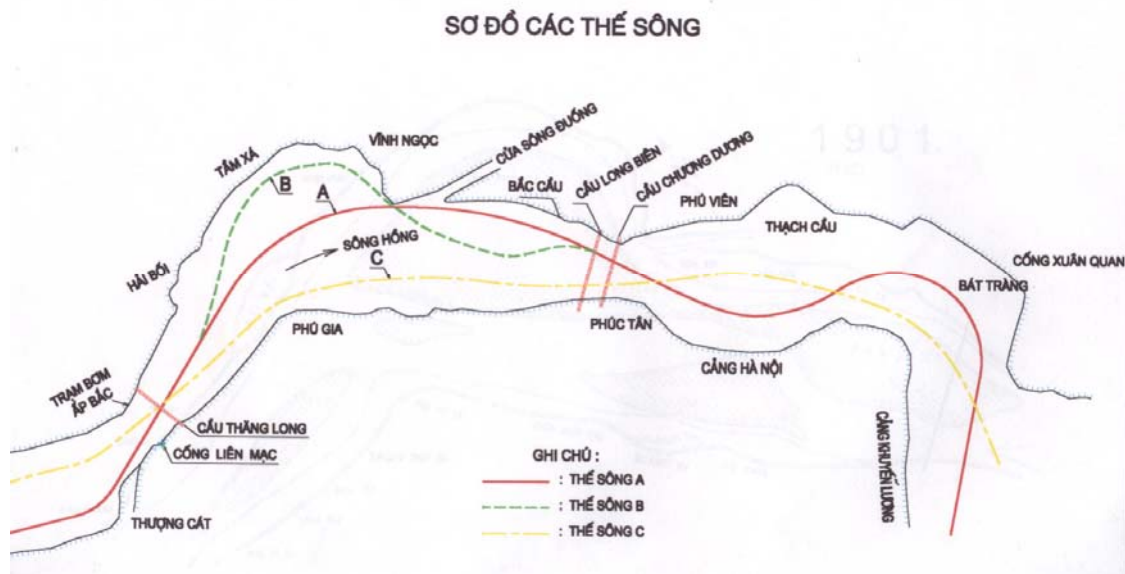
3) Tầm quan trọng của việc ổn định dòng chảy sông Hồng đoạn qua Hà Nội khi sử dụng dòng sông xây dựng dọc sông và sử dụng đất hai bên bờ sông.

- Đoạn sông diễn biến hết sức phức tạp; Theo chiều ngang 100 năm qua đã xuất hiện cả 3 thể sông A - B - C lúc dòng chảy ở sát đê phía Hà Nội lúc dòng chảy ở sát đê phía Gia Lâm (xem hình 6)

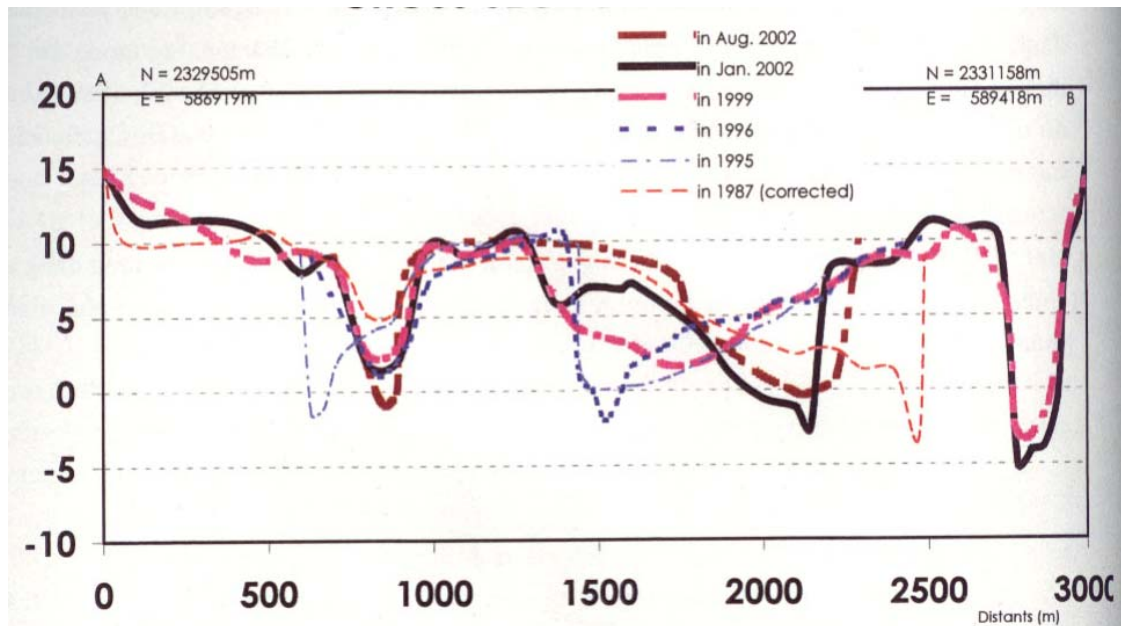
Theo chiều sâu lấy ví dụ một mặt cắt ngang khu vực Bãi Trung Hà (Km18) từ 1987 - 2002 độ sâu đáy sông biến động rất lớn khoảng 10m (xem hình 7)

Như vậy chỉ cần vài năm bờ sông có thể lại trở thành lòng sông.

- Sông thiên nhiên phải tuân theo những quy luật diễn biến: dòng chảy dạng hình Sin (bên xói, bên bồi...) và quy luật thượng lưu ảnh hưởng đến hạ lưu. Với một đoạn sông du đãng phân nhánh để ổn định cần dựa vào thể sông thiên nhiên từ thượng lưu để ổn định dần, bắt dòng chảy theo chủ quan của người sử dụng sẽ hết sức tốn kém và không ai dám đảm bảo thành công.



Hình 6- Sơ đồ các thể sông A-B-C



Hình 7 – Mặt cắt ngang kè Trung Hà - Km18 (1987 – 2002)

- Sông Hồng (đoạn chảy qua Hà Nội) cũng không phải ngoại lệ, đã có quá nhiều nghiên cứu (cả trong nước và ngoài nước), đã có những thành công và thất bại nhưng vẫn rất cần được nghiên cứu tiếp tục.

- Những người làm công tác quản lý, sử dụng và nghiên cứu sông rất hoan nghênh một dự án phát triển Sông Hồng, để Hà Nội trở thành một thành phố hai bên bờ sông và dòng sông chảy giữa thủ đô sẽ tôn thêm vẻ đẹp và môi trường trong lành. Tuy nhiên quy hoạch sử dụng đất hai bên bờ sông chỉ khả thi khi đã khẳng định được sự ổn định của dòng chảy – muốn vậy sẽ phải xây dựng rất nhiều công trình trên sông trước khi xây dựng các ngôi nhà cao tầng trên bờ sông.

N.N.H