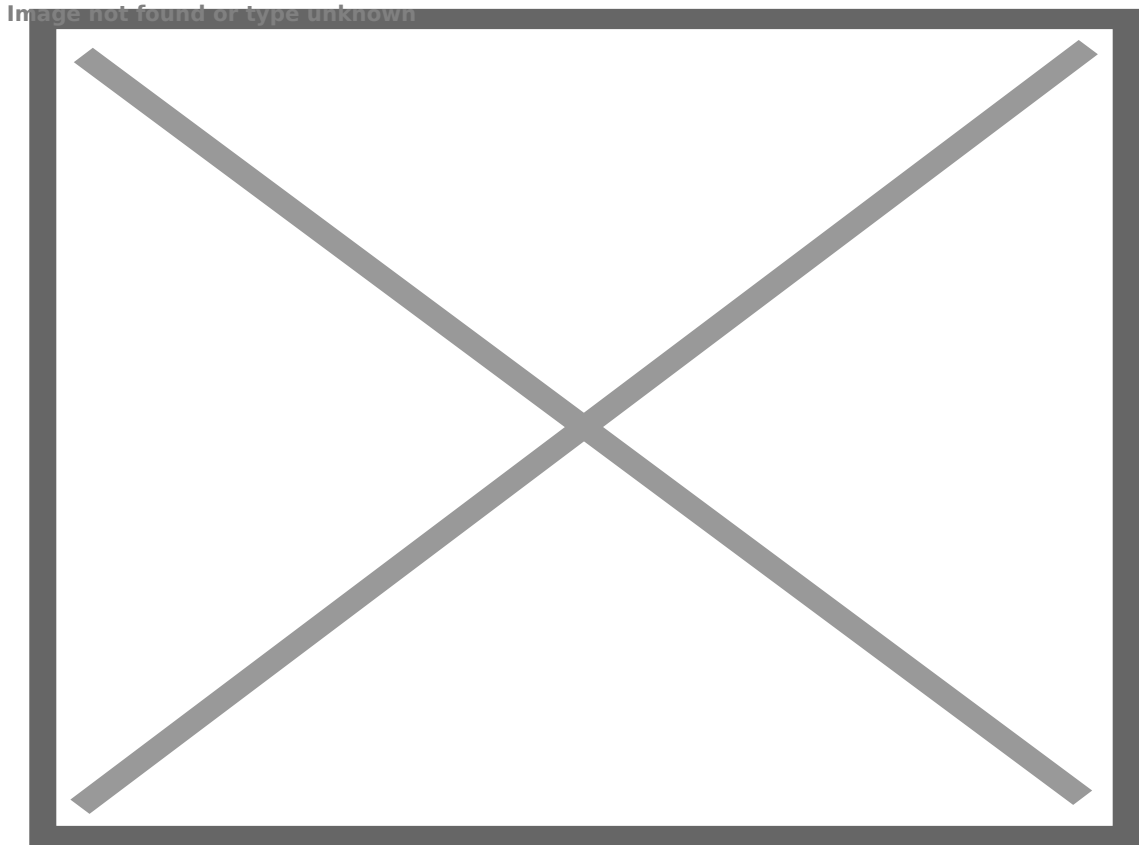


Có nên đặt cửa ga tàu điện ngầm sát hồ Gươm?

15:18 19/09/2016

Tác giả: Thanh Bình

Hà Nội có Văn bản số 312/TB-UBND, trong đó thống nhất về vị trí cửa lên xuống ga tàu điện ngầm sát hồ Gươm. Tuy nhiên nhiều nhà văn hóa vẫn tiếp tục phản đối phương án này.



Nhiều nhà khoa học lo ngại họ Gươm sẽ bị ảnh hưởng vì cửa ra metro

Hà Nội vừa có Thông báo số 312/TB-UBND về kết luận của tập thể lãnh đạo UBND TP. Hà Nội với việc các nội dung thống nhất về ga ngầm C9 thuộc Dự án đường sắt đô thị số 2, ở Nam Thành Long - Trần Hưng Đạo. Theo đó, UBND TP có biện pháp thống nhất về vị trí khu vực lối lên xuống số 3, 4 là phía sau sân Bà Kiệu và khu vực nhà và sinh hoạt họ Gươm.

Cần nhắc vấn đề và tránh gây phóng mạt bùng nổ quá nhiều

Theo ông Nguyễn Văn Ngọc, Trưởng phòng Quy hoạch và Kiến trúc Hà Nội, đã từng có 10 phương án khác nhau như TP ven biển hai phương án này. Chẳng hạn, phương án 1 là lên xuống từ biển về phía Hàng Đậu khó khăn thì do biển quá hẹp, 1 là ít có khả năng giải phóng nhà dân. Hay phương án 2 là ra trên hệ thống Tỉnh Tiên Hoàng ở ngoài trung tâm UBND TP. Hà Nội cũng không thể vì khu vực này tập trung nhiều cơ quan, công nhân bảo vệ an ninh. Phương án 3 là trên biển về phía Gầm, ở ngoài biển đi ra S? VH-TT Hà Nội cũng không phù hợp.

“Cùng, phương án bố trí lên xuống ở phía sau Bà Kim và khu vực nhà và sinh viên ở Gầm” lãnh đạo UBND TP. Hà Nội cũng ý cho nghiên cứu”, ông Nguyễn Văn Ngọc nói.

Trong khi đó, theo ông Lưu Xuân Hùng, Phó ban Quản lý TP. Hà Nội, bố trí các ga ở khu vực phía Gầm đã được nghiên cứu lâu dài và thận trọng. Lý giải cho việc lựa chọn các ga tại khu vực phía Gầm dù từng có nhiều ý kiến các nhà chuyên môn, ông Hùng cho hay là vì có rất nhiều phương án đã được tính toán nhưng vẫn có những điểm mạnh.

Chẳng hạn, theo ông Hùng, trước đây đã xem xét bố trí các ga phía Lý Thái Tổ nhưng không xây dựng được. Lý do là nhà dân phía đó khi xây dựng đã đóng cọc đất, nên muốn kích thích các ga thì phải khoan cọc, chèn đất thì giải phóng mặt bằng khi nào? Ông Hùng nói. Mặt phương án khác là bố trí xe điện ở B? H?

Trước đây Pháp đã chọn bố trí này làm trung tâm xe điện, rộng, tiện lợi, tập trung nhiều tuyến phố. Nhưng khác với xe điện, tàu metro chuyên vận tốc trung bình là 40 - 45 km/giờ, chiều dài mặt tàu 6 toa là 120 m, nên chuyên nhanh không thể của ga. Về bố trí này cũng phải giải phóng mặt bằng 100 - 200 nhà phố thì tàu mới có bán kính vòng, do đó khó khăn thì, người dân cũng không ủng hộ.

Hết sức thận trọng

?

Ông Khuất Việt Hùng, Bộ môn Địa sản kiến trúc, Trưởng Kiến trúc cũng nhận mạnh khu vực phía Bắc là khu vực bảo vệ di tích quan trọng. “Quan trọng của tôi là cũng nên khu vực đó thì hết sức phải thận trọng. Vì nó cũng cần có sự lịch sự và văn hóa. Về quan trọng bảo tồn thì tôi nghĩ khu vực này thu hút dân nên đã bố trí hàng rào thì không cần phải có nghiên cứu đánh giá kỹ lưỡng, rõ ràng. Chẳng hạn trước chúng ta từng phá bỏ cũng tàu điện, bố trí chỗ thì nhưng nên bây giờ đã thay thế rồi. Thậm chí tôi biết còn có các nghiên cứu về phía hướng đi của vùng cho tàu điện ở Gầm”, ông nói.

Ông Hùng cũng cho rằng việc bố trí các ga không chỉ phải xem xét bố trí phía trên hay dưới mặt bằng, mà còn cần phải đáp ứng yêu cầu kỹ thuật các tiêu chuẩn bán kính quay vòng, tốc độ chuyển tàu. Chẳng hạn, nếu bố trí các ga ở Nhà hát Lớn thì tuyến tàu chuyên khu vực này phải uốn lượn rất khó. Phương án 2 là ra ga Bát C? s? khi nào tàu phải chuyển phía Bắc? Ờ, như vậy là không bảo vệ lưu giữ di sản, không tập trung tâm, không ủng hộ yêu cầu của văn hóa công cộng là đáp ứng nhu cầu và giải quyết ách tắc. “Làm văn hóa công cộng thì cần có một cái gì đó mà cần tìm kiếm trọng tâm, chứ văn hóa mà làm cho dân là không đúng, vì mục tiêu là thu hút người dân tập trung”, ông Hùng nói.

Vấn đề trong khu vực bảo vệ di tích

Hai tháng 3.2016, Bộ VH-TT-DL đã có văn bản yêu cầu TP có thêm phương án cho các ga lên xuống này. Lý do là chúng ta trong phạm vi khoanh vùng bảo vệ di tích quốc gia để biết về Gầm và nên Ng? S?n. Đây là

khu vực trung yếu, gần với trung thủy, lịch sử và văn hóa của thành phố Hà Nội. Thành phố này, đây cũng là không gian có giá trị thẩm mỹ và cảnh quan, phục vụ nhu cầu sinh hoạt công cộng của nhân dân. Vì thế, các nhà khoa học có thể tham vấn không thành.

GS Lưu Trọng Tiêu, Chủ tịch Hội đồng di sản quốc gia cho biết: “Tất nhiên việc xây dựng ga tàu điện ngầm là chủ trương của TP thì tôi không có ý kiến gì. Nhưng phải có nguyên tắc. Thế nhất khu vực đó rất đẹp. Thành phố cũng không nên ra mép hay rất đẹp. Khu vực dành cho người dân người ta vẫn cảnh quan không phải đến đến người lên xuống. Chưa nói đây là khu vực mang tính chất tâm linh, và cũng là di tích quốc gia có biết. Vì thế tôi cũng sẽ nghĩ về nhà ga ra hay khi khu vực mới, khu vực hai của di tích, gọi là khoanh vùng bảo vệ di tích theo luật”.

Bà Nguyễn Thị Tuyết Nhung, Phó phòng Quy hoạch và kiến trúc Hà Nội, cũng công nhận hai vị trí nêu trên đều có phần nằm trong ranh giới bảo vệ di tích của Bà Kiêu (khoảng gần nhất là 11 m) và hệ thống. Vì thế, các phương án kiến trúc sẽ được cân nhắc sao cho hài hòa cảnh quan.

KTS Trần Huy Ánh, Viện Nghiên cứu kiến trúc, Xây dựng, lập kế hoạch và tư vấn kiến trúc và quy hoạch đô thị và kiến trúc cảnh quan của nhà ga vòng quanh ra ngoài 200 - 300 m so với hai điểm đang gây tranh cãi. “Phù hợp nhất là vòng quanh ra ngoài khoảng 200 - 300 m. Phương án này tôi vẫn sẽ ưu tiên nhưng không dùng không rõ thế nào”, ông cho biết.

Họa sĩ Lê Thị Cẩm Nhung sẽ theo dõi dự án này từ rất lâu và hoàn toàn không đồng ý việc đưa các trục lên xuống vào sát hệ thống đường phố. “Hà Nội sẽ quy hoạch và bố trí thành phố và bố trí, mọi người phải giữ xe tay ga và đi vào. Thế thì hà cớ gì mà không khuyến khích đi bộ và xe đạp. Hoàn toàn có thể di chuyển các trục lên xuống ra cách hệ thống 500 m nữa. Thế nào các phương án đưa vào tận vùng lõi của hệ thống phố”, ông nói./.

Người: TNO

Link bài viết: <https://nguoilambao.vn/co-nen-dat-cua-ga-tau-dien-ngam-sat-ho-guom>