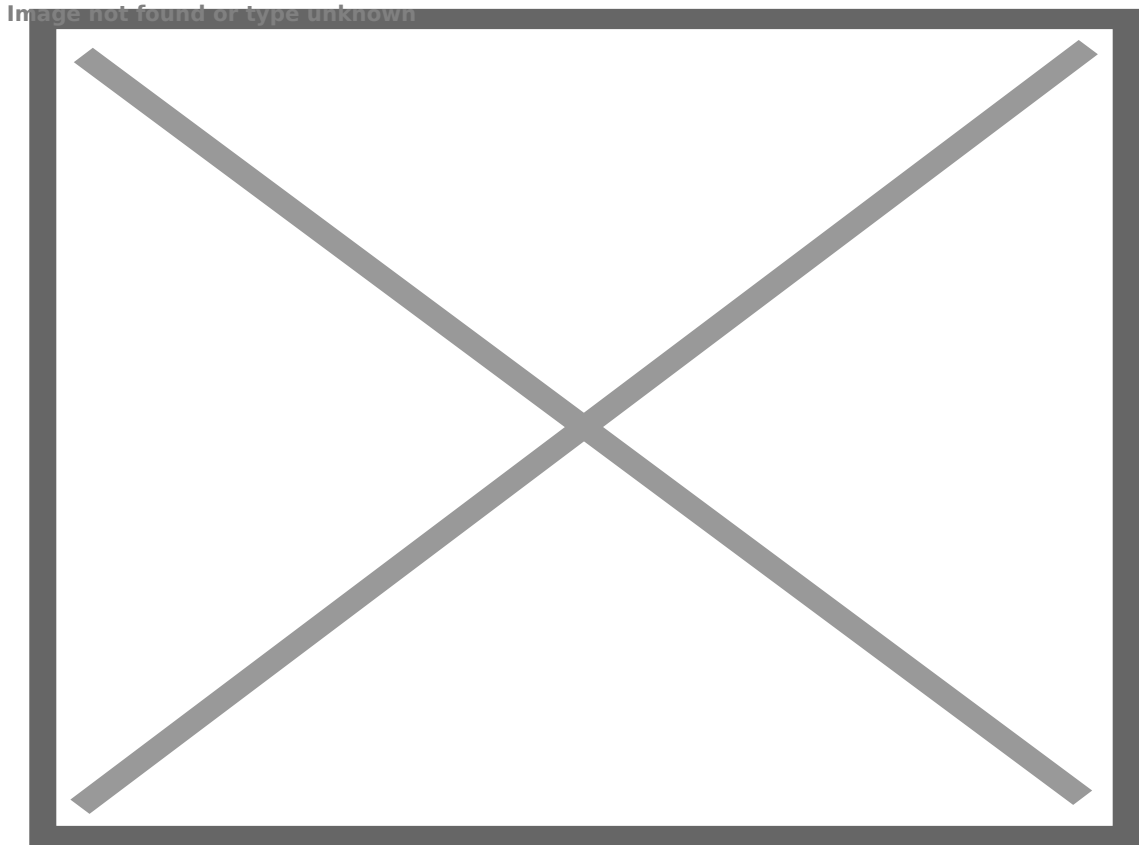


## Có nên đặt cửa ga tàu điện ngầm sát hồ Gươm?

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, đoạn Nam Thăng 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 bụi 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 là 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 vận hành khác nhau, ông Hùng cho hay là vì có rất nhiều phương án đã được tính toán nhưng vẫn có những điểm khác biệt.

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 cũng khó khăn. 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, riêng, thì 1 là, thì 2 là nhiều tuyến phố. Nhưng khác với xe điện, tàu metro chạy vận tốc trung bình là 40 - 45 km/giờ, chiều dài mặt tàu 6 toa là 120 m, nên chạy nhanh không thể của ga được. 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 hợp.

## Hết sức thận trọng

?

Ông Khuất Việt Hùng, Bộ môn di 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 vận hành. Về quan trọng bảo tồn thì tôi nghĩ khu vực này thuộc diện nên bảo vệ nên hàng rào thì không cần phải có. Vì thế 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 hàng rào này bây giờ đã thay thế rồi. Thậm chí tôi biết còn có các nghiên cứu về phía biển đi xuống vùng cho tàu điện về phía 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 chạy tàu. Chẳng hạn, nếu bố trí các ga ở Nhà hát Lớn thì tuyến tàu chạy khu vực này phải uốn lượn rất khó. Phương án 2 là ra ga Bát C? sẽ khiến tàu phải chạy phía Bắc? Đông, như vậy là không bảo vệ lưu thông Đông? Bắc, không tập trung trung tâm, không đúng yêu cầu của vận hành công nghệ là đáp ứng nhu cầu và giải tỏa ách tắc. “Làm vận hành công nghệ thì cần có một đội ngũ tìm kiếm, chọn vận hành mà làm cho đúng 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 nhìn Tiên Hoàng ra mép hồ rất đẹp. Khu vực dành cho người dân người ta vẫn cảnh quan không phải để dấn dáp người lên kẻ xuống. Chẳng nói đây là khu vực mang tính chất tâm linh, và cũng là di tích quốc gia có giá trị. Vì thế tôi cũng sẽ nghĩ đến các nhà ga ra vào khi khu vực mới, khu vực hai cửa di tích, gọi là khoanh vùng bảo vệ di tích theo luật”.

Bà Nguyễn Thị Tuyết Nhung, Phó phòng Quy hoạch đô thị và kiến trúc, Sở Quy hoạch - 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 Kiếu (khoảng gần nhất là 11 m) và hồ Gươm. Vì thế, các phương án kiến trúc sẽ phải cân nhắc sao cho hài hòa cảnh quan.

KTS Trần Huy Ánh, Viện Nghiên cứu kiến trúc, Bộ Xây dựng, lý do cho biết rằng vị trí và vị trí của các vị trí này sẽ được phê duyệt án kiến trúc của nhà ga vòng quanh ra ngoài 200 - 300 m so với hai vị trí đang gây tranh cãi. “Phù hợp nhất là vòng quanh ra ngoài khoảng 200 - 300 m. Phương án này tôi vẫn sẽ phê duyệt nhưng không dùng không rõ thế nào”, ông cho biết.

Hà Nội Lê Thị Cẩm Nhung sẽ theo dõi dự án này từ rất lâu và hoàn toàn không đồng ý việc đưa các vị trí lên xuống vào sát hồ Gươm như vậy. “Hà Nội sẽ quy hoạch vị trí đó thành phố đi bộ, miễn người phải đi xe từ xa sẽ đi vào. Thế thì hà cớ gì mà không khuyến khích đi bộ ở đó. Hoàn toàn có thể di chuyển các vị trí lên xuống ra cách hồ Gươm 500 m nữa. Thế nào các vị trí đưa vào khu vực lõi của hồ Gươm như thế?”, ông nói./.

**Người: TNO**

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