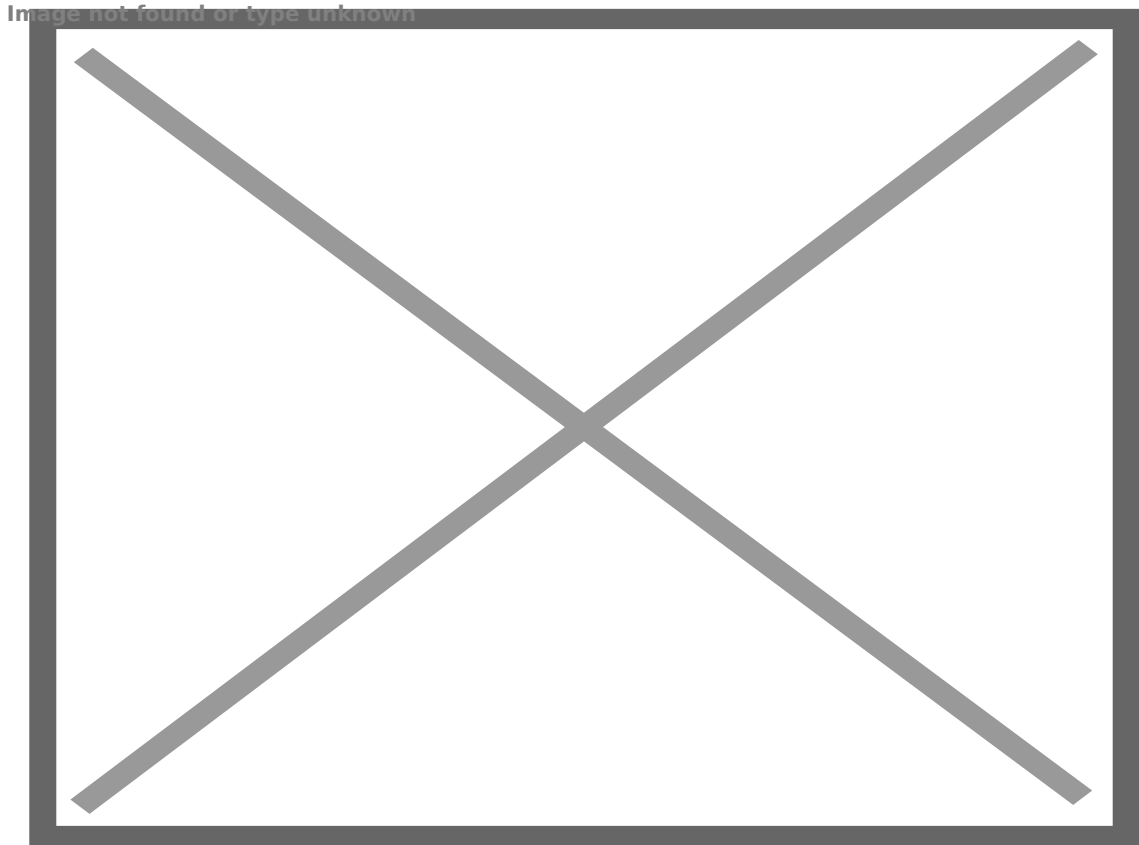


Có nên đặt cửa ga tàu điện ngầm sát hồ Gươm?

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 thuộc nội dung về ga ngầm C9 thuộc Dự án xây dựng hệ thống đường sắt số 2, ở quận Nam Thành Long - Trần Hưng Đạo. Theo đó, UBND TP có biện pháp thuộc nội dung 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 về phía Gầm” lãnh đạo UBND TP. Hà Nội cũng ý cho nghiên cứu”, ông 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 tính từ giải phóng mặt bằng khi nào cũng làm được. Mặt phương án khác là bên xe điện có 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 chuyên vận tốc trung bình là 40 - 45 km/giờ, chiều dài mặt tàu 6 toa là 120 m, nên chuyên nhanh không thua của ga. Về bố trí này cũng phải giải phóng mặt bằng 100 - 200 nhà phố có thì tàu mới bán kính 100 m vòng, do đó khó khăn thì, người dân cũng không ngại.

Hết sức thận trọng

?

Ông Khuất Việt Hùng, Bộ môn Địa sản kiến trúc, Trưởng Kiến trúc cũng nhận mạnh khu vực địa điểm các nhà ga 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 chuyên về lịch sử và văn hóa. Về quan trọng bảo tồn thì tôi nghĩ khu vực này thuộc diện này đã bảo vệ hàng rào thì không khác phần nào. Vì thế cũng phải có nghiên cứu đánh giá kỹ lưỡng, rõ ràng. Chẳng hạn trước chúng ta từng phá bỏ cũng tàu điện, bố trí chỗ này nhưng vẫn bây giờ đã thay thế rồi. Thậm chí tôi biết còn có các nghiên cứu về phần địa điểm từng 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 các địa điểm trên diện tích mặt bằng, mà còn cần phải đáp ứng yêu cầu kỹ thuật các tiêu chuẩn bán kính quay vòng, tốc độ chuyên tàu. Chẳng hạn, nếu 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? sẽ khiến tàu phải chuyên phía bên kia, nên việc uốn lượn không bảo vệ luồn đường biển, không tập trung trung tâm, không đúng yêu cầu của vận tải công cộng là đáp ứng nhu cầu và giải quyết các trục. “Làm vận tải công cộng thì có thể đó mà cũng tìm chỗ thuận lợi, chứ vận tải mà làm cho địa điểm là không đúng, vì mục tiêu là thuận lợi cho 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 phía 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. Công trình, 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 công trình.

GS Lưu Trọng Tiêu, Chủ tịch Hội Công 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. Thứ nhất khu vực đó rất đẹp. Thứ hai công trình Tiên Hoàng ra mép hồ rất đẹp. Khu vực dành cho người dân người ta vẫn cảnh giác không phải đi đến đâu người ta lên kế hoạch. 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 về nhà ga ra khỏi khu vực mặt, khu vực hai cửa di tích, giới 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 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, Xây dựng, lập kế hoạch và tư vấn công trình xuất phương án thiết kế 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 tư vấn sẽ xuất hiện không dùng không rõ thế nào”, ông cho biết.

Họa sĩ Lê Thị Công sẽ theo dõi dự án này từ rất lâu và hoàn toàn không đồng ý việc đưa cửa lên xuống vào sát hồ Gươm như vậy. “Hà Nội sẽ quy hoạch vị trí đó thành phố biển, mọi người phải đi xa xa để vào. Thế thì hà cớ gì mà không khuyến khích người đi bộ đi đó. Hoàn toàn có thể di chuyển cửa lên xuống ra cách hồ Gươm 500 m nữa. Thế nào có phải đưa tất cả vào tận vùng lõi của hồ Gươm như thế?”, ông nói./.

Người: TNO

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