

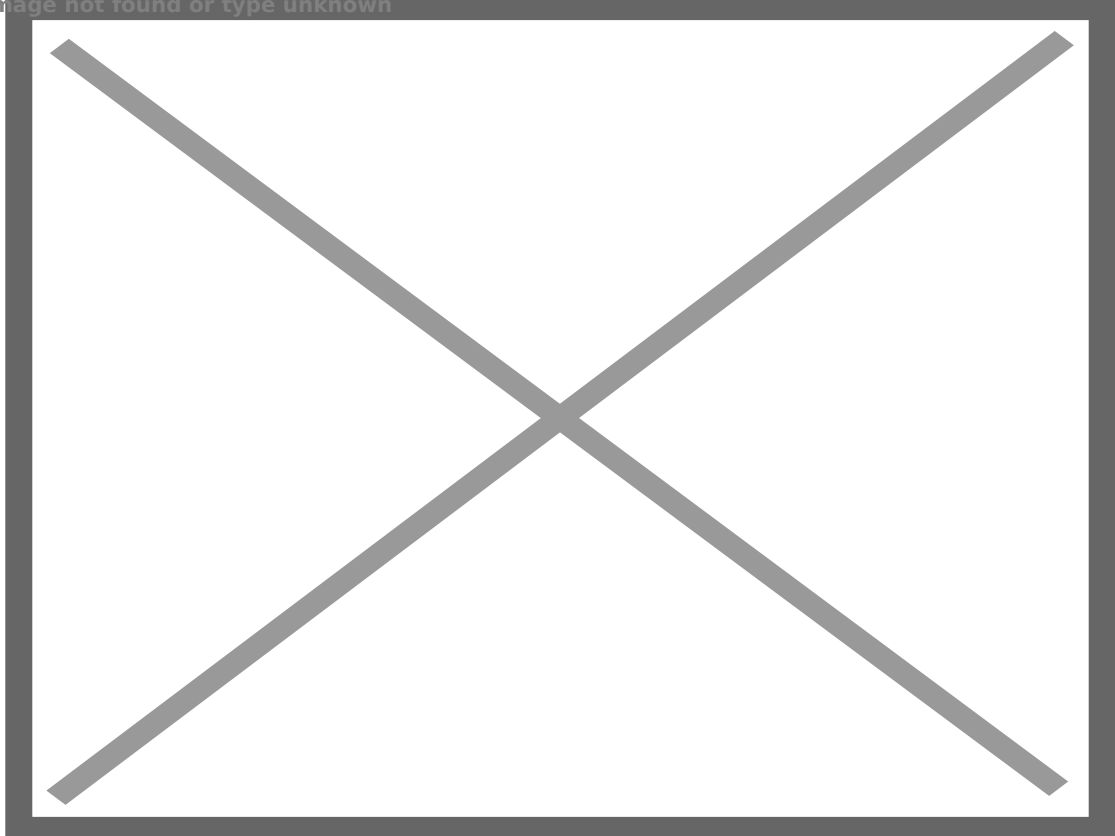
Có nên đặt cửa ga tàu điện ngầm sát hồ Gươm?

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.

Image not found or type unknown



Nhiều nhà khoa học lo ngại hệ thống 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 hệ thống.

Cần nhắc nhở và tránh gây phóng mìn bị quá nhiều

Theo ông Nguyễn Văn Ngọc, Trưởng phòng Quy hoạch và kiến trúc TP. Hà Nội, đã từng có 10 phương án khác nhau như TP. Văn Miếu chỉ hai phương án này. Chẳng hạn, phương án thứ 1 là lên xuống từ vỉa hè phố Hàng Dừa khó khăn thì do vỉa hè quá hẹp, lại ít có không gian cho phóng nhà dân. Hay phương án thứ 2 là ra trên hè phố tỉnh Tiên Hoàng Thọ gần trục đường UBND TP. Hà Nội cũng không được vì khu vực này tập trung nhiều cơ quan, cần đảm bảo an ninh. Phương án thứ 3 trên vỉa hè phố Gươm, ở gần đền Ngọc Sơn. VH-TT Hà Nội cũng không phù hợp.

“Cùng, phương án bố trí lại lên xuống ở phía sau đền Bà Kiệu và khu vực nhà và sinh viên ở Gươm cũng lãnh đạo UBND TP. Hà Nội đồng ý cho nghiên cứu”, ông Ngọc nói.

Trong khi đó, theo ông Lưu Xuân Hùng, Phó ban quản lý đô thị TP. Hà Nội, vị trí đặt gara ở khu vực ở Gươm đã được nghiên cứu lâu dài và thận trọng. Lý giải cho việc lựa chọn gara tại khu vực ở Gươm dù từng có nhiều ý kiến của các nhà văn hóa phố cổ, ông Hùng cho hay là vì có rất nhiều phương án đã được tính toán nhưng vẫn có những điểm như sau.

Chẳng hạn, theo ông Hùng, trước đây đã xem xét vị trí gara phía Lý Thái Tổ nhưng không xây dựng được. Lý do là nhà dân phía đó khi xây dựng đã đóng cọc hết, nếu muốn phá dỡ thì phải khoan cọc, chẳng tính từ giờ phóng mặt bằng khi nào xong. Mặt phương án khác là bên xe điện ở B? H?.

Trước đây Pháp đã chọn vị trí này làm trung tâm xe điện, rồi, từ đó, từ các nhà đầu tư. Nhưng khác với xe điện, tàu metro chỉ vận tốc trung bình là 40 - 45 km/giờ, chiều dài mặt tàu 6 toa là 120 m, nếu chạy nhanh không thể của gói được. Vị trí này cũng phải giữ phóng mặt bằng 100 - 200 nhà phố ở thì tàu mới có bán kính vòng quay, do đó khó khăn thì, ngược lại dân cũng không ủng hộ.

Hết sức thận trọng

?

Ông Khuất Việt Hùng, bộ môn di sản kiến trúc, Trưởng Kiến trúc cũng nhận mạnh khu vực ở kiến trúc gara là khu vực bảo vệ di tích quan trọng. “Quan trọng của tôi là đồng ý khu vực đó thì hết sức phải thận trọng. Vì nó đồng ý chỉ có vỉa hè và vỉa hè hóa. Về quan trọng bảo tồn thì tôi nghĩ khu vực này thu được nếu đã bỏ nên hàng rào thì không khó để được được. Vì thế cần phải có nghiên cứu đánh giá kỹ lưỡng, rõ ràng. Chẳng hạn trước chúng ta từng phá bỏ đồng ý tàu điện, bộ sách gì nên bây giờ đã thay thế rồi. Thậm chí tôi biết còn có nghiên cứu về phía hướng đi đường cho tàu điện ở Gươm”, ông nói.

Ông Hùng cũng cho rằng việc vị trí gara không chỉ phải xem xét vị trí đặt gara trên hiện trạng 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 vị trí gara ở Nhà hát Lớn thì tuyến đường tàu chạy khu vực này phải uốn lượn rất khó. Phương án thứ 4 là gara Bát C? ở khi nào tàu phải chạy phía bên phải, nếu vậy lại không đảm bảo lưu thông xe điện, không tập trung trung tâm, không đúng yêu cầu của vận tải công cộng là đáp ứng nhu cầu và giữ gìn giá trị. “Làm vận tải công cộng trên phố thì đó mà chỉ tìm chỗ trống, chỗ vắng mà làm cho đường là không đúng, vì mục tiêu là thu hút lại 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 gara lên xuống này. Lý do là chúng ta trong phạm vi khoanh vùng bảo vệ di tích quốc gia đặc biệt ở Gươm và đền Ngọc Sơn. Đây là

khu vực trung yếu, gần với trung thủy, lạch sông và ven biển của tỉnh 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 biển 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. Tôi cũng nghĩ Tiên Hoàng ra mép hồ rất đẹp. Khu vực dành cho người dân người ta đi vẫn cảnh quan không phải đến đến người lên kẻ xuống. Chủ nhà nói đây là khu vực mang tính chất tâm linh, và cũng là di tích quốc gia có thể. Vì thế tôi cũng đã nghĩ đây là của nhà ga ra biển khi khu vực mặt, 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, 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 biết đến và từ vấn đề này xuất phát từ phương án đặt 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 từ vấn đề đã xuất phát nhưng không dùng không rõ thế nào”, ông cho biết.

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

Người: TNO

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