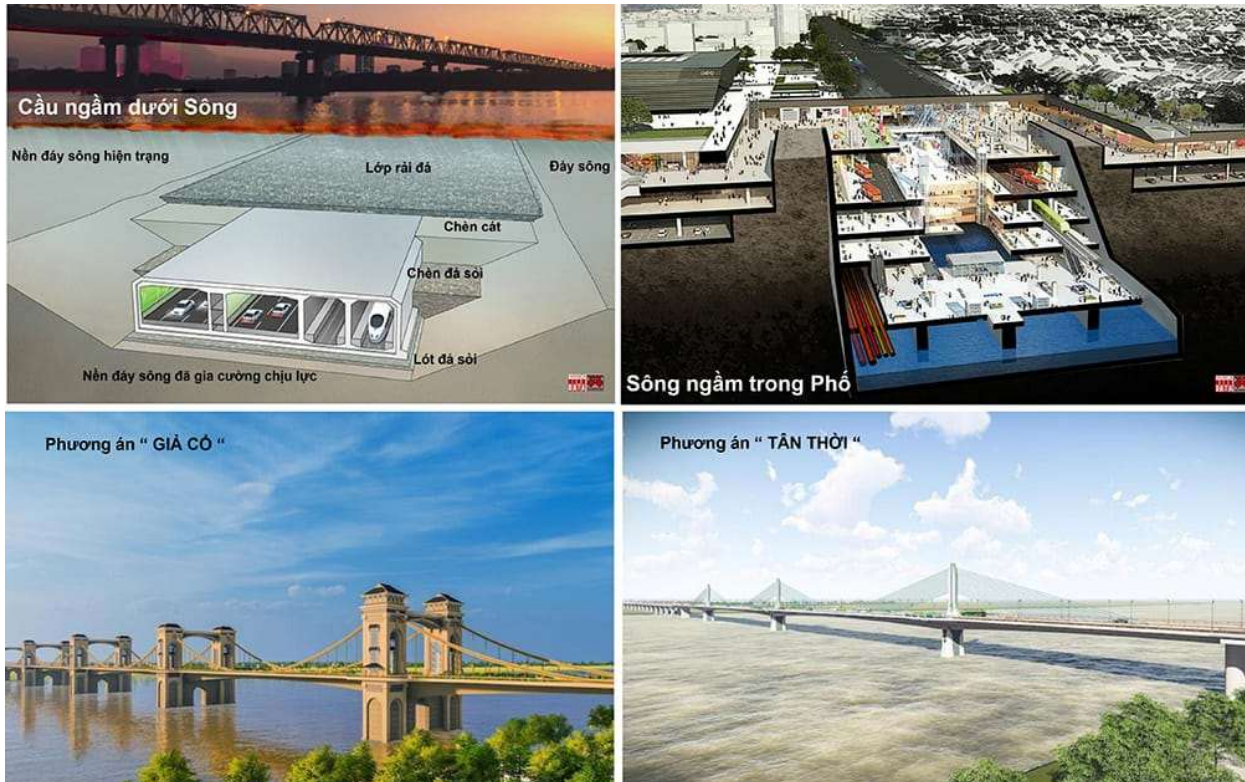


VỀ ‘cầu Trần Hưng Đạo’

Tháng 9.2021, sau khi Ban Quản lý dự án đầu tư xây dựng các công trình giao thông đã trình UBND TP Hà Nội kết quả phê duyệt phương án kiến trúc cầu Trần Hưng Đạo bắc qua sông Hồng đã nhận được nhiều ý kiến trái chiều, đặc biệt là phản biện và góp ý của đông đảo giới chuyên môn hữu quan, các tổ chức xã hội nghề nghiệp. Trong đó có nhiều quan điểm đồng tình là phương án *xử Đông Dương* "yếu" về hình thức kiến trúc cũng như không đạt yêu cầu theo Quyết định 516 QĐ/TTg năm 2016 về việc phê duyệt Quy hoạch giao thông vận tải Thủ đô Hà Nội đến năm 2030, tầm nhìn đến năm 2050^[1].



So sánh giải pháp cầu ngầm/ phố ngầm với cầu “già cổ” và “tân thời”. Ảnh: City Solution & Hanoidata

Phương án cầu “già cổ” có quy mô 6 làn xe, tốc độ 80km/h, lao thẳng vào giữa thành phố, điều này ngược lại với chiến lược giảm mật độ phương tiện, tốc độ để ưu tiên an toàn và nâng cao chất lượng không khí trung tâm Hà Nội do Sở Giao thông vận tải trình Thành phố năm 2019. Xe cộ khối lượng lớn, tốc độ cao sẽ có nguy cơ gây ùn tắc tại đầu cầu vào phố, giải tỏa bằng mở rộng đường dẫn lên xuống cầu hay làm đường trên cao thì vi phạm Quy chế quản lý quy hoạch, kiến trúc (2015) đã xác định “Khu phố cũ Hà Nội là khu vực hạn chế phát triển”^[3].

Phương án cầu “già cổ” thấp + 9,5m thì phải hạ thấp tĩnh không + 11,1m, gây cản trở đường thủy. Phương án cầu cao “tân thời” thì tạo xung đột phi trường Gia Lâm. Khái toán đầu tư gần 9 nghìn tỷ đồng đắt hơn 1,6 lần cầu Vĩnh Tuy giai đoạn 1 (5,5 nghìn tỷ đồng) và gần gấp 4 lần giai đoạn 2 (2,5 ngàn tỷ đồng). Đề xuất cầu “già cổ” tích tụ quá nhiều hạn chế, nên các phương án quy hoạch mới chọn là cầu ngầm. Xây cầu ngầm chi phí cao gấp hai cầu nổi nên phải tích hợp đa năng

nhằm giảm suất đầu tư. Cầu ngầm thì phải có đường ngầm tiếp cận, đường ngầm đất nên phải kèm phổ thương mại ngầm, bãi đỗ xe ngầm và cả sông ngầm thì mới hoà vốn.

Cầu ngầm không chỉ kết nối qua sông đường bộ mà còn giải phóng bế tắc đường sắt ngầm đang dừng vô thời hạn trước Ga Hà Nội, nối tiếp đường sắt ngầm để nối lên tại ga Gia Lâm, vòng về ga Hà Nội: không chỉ tái sinh đường sắt mà còn gia cường phục hồi cầu Long Biên, tạo ra hàng triệu mét vuông mới ngầm nổi có thể chuyển nhượng quyền khai thác trị giá hàng tỷ USD, chủ động hoàn toàn từ đầu tư trong nước.



Tổng thể cầu ngầm Trần Hưng Đạo kết nối ga Hà Nội với ga Gia Lâm, vòng qua cầu Long Biên kết nối với các tuyến đường bộ và ĐSDT: Xanh hóa không gian mặt đất nhà ga; Gia cường, phục hồi cầu Long Biên; Thương mại hóa phố Gầm Cầu. Giải pháp tích hợp đa ngành, đa mục tiêu, đa lợi ích... bám sát nhiệm vụ Điều chỉnh Tổng thể Quy hoạch chung Hà Nội 2030 tầm nhìn 2050 theo Luật Quy hoạch 2017. Ảnh: City Solution & HanoiData

Một dự án TP giao tư nhân đầu tư sau đó thu hồi rồi lại chấp thuận phương án kiến trúc để lập báo cáo tiền khả thi, nay lại tổ chức thi tuyển kiến trúc trong khi các yếu tố đầu vào còn quá nhiều bất cập khiến dư luận không khỏi nghi ngại? Đó là chưa nói, vốn ngân sách góp đến 50% để xây cầu trong khi hàng loạt bất cập vẫn chưa được giải quyết thì liệu có cần phải xem xét lại?

Đó là chưa kể, cây cầu có vị trí trung tâm Hà Nội, mang tên Đức Thánh Trần được cả dân tộc tôn kính nên làm gì cũng phải hết sức thận trọng, không thể dễ dãi tùy tiện kéo đắ tội với tiền nhân.

Trần Huy Ánh (Ủy viên thường vụ Hội Kiến trúc sư Hà Nội)